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

►**B** **KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1035/2011**

af 17. oktober 2011

om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester og om ændring af forordning (EF) nr. 482/2008 og (EU) nr. 691/2010

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 271 af 18.10.2011, s. 23)

Ændret ved:

			Tidende		
			nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012		L 281	1	13.10.2012
►**M2**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 448/2014 af 2. maj 2014		L 132	53	3.5.2014

▼B

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1035/2011

af 17. oktober 2011

om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester og om ændring af forordning (EF) nr. 482/2008 og (EU) nr. 691/2010

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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, 6 og 7,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ([2]), særlig artikel 8b, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) vedtage gennemførelsesbestemmelser for udøvelse af lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS) overalt i Unionen. Ifølge forordningens artikel 8b, stk. 6, vedtages sådanne gennemførelsesbestemmelser efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ([3]).

(2) Udøvelsen af luftfartstjenester i unionen bør undergives krav om certificering fra medlemsstaterne eller agenturet. I henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 8b, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008 bør der udstedes et certifikat til luftfartstjenesteudøvere, som opfylder de fælles krav.

(3) Anvendelsen af de fælles krav, der er fastlagt i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, bør ikke berøre medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum og medlemsstaternes krav, for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004. De fælles krav bør ikke omfatte militære operationer og militær træningsflyvning som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.
([3]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

▼B

(4) Ved fastlæggelsen af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester bør der tages behørigt hensyn til luftfartstjenesteudøvernes retlige status i medlemsstaterne. Når en organisation udøver anden virksomhed end luftfartstjenester, bør de fælles krav desuden ikke finde anvendelse på sådan anden virksomhed eller på ressourcer, der anvendes til andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester, medmindre andet er fastsat.

(5) Anvendelsen af de fælles krav på luftfartstjenesteudøvere bør stå i et rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med den enkelte tjenestes særtræk såsom antallet af og/eller arten af og kendetegnene ved de behandlede flybevægelser. Hvis nogle luftfartstjenesteudøvere vælger ikke at benytte sig af muligheden for at udøve tjenester på tværs af grænserne inden for det fælles europæiske luftrum, bør en kompetent myndighed kunne give disse tjenesteudøvere mulighed for i rimeligt omfang at opfylde visse almindelige krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse særlige krav til 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 forelægge Kommissionen og agenturet alle relevante oplysninger om de undtagelser, som deres kompetente myndighed indrømmer.

(7) Luftfartstjenesters forskellige aktivitetstyper underlægges ikke nødvendigvis samme krav. Det er derfor nødvendigt at tilpasse de fælles krav til særtrækkene ved hver aktivitetstype.

(8) Bevisbyrden for, at de gældende fælles krav 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 kompetente myndighed 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 kompetente myndighed bemyndiges til at efterprøve relevante krav i henhold til de internationale forpligtelser, som påhviler medlemsstaten.

▼B

(10) Overalt i Unionen kunne en fælles fremgangsmåde for tilsyn med luftfartstjenesteudøvere fremmes under anvendelse af kollegiale evalueringer (*peer reviews*) udført af de nationale tilsynsmyndigheder. Kommissionen kan i samarbejde med medlemsstaterne og agenturet tilrettelægge disse kollegiale evalueringer, som bør koordineres med de aktiviteter, der gennemføres inden for rammerne af artikel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008, og eventuelle andre internationale overvågnings- og tilsynsprogrammer. Derved kunne dobbeltarbejde undgås. For at gøre det muligt at udveksle erfaringer og bedste praksis under en kollegial evaluering skal eksperterne helst komme fra en kompetent myndighed.

(11) Eurocontrol har udviklet sikkerhedskrav (ESARR), der har været af den allerstørste betydning for sikker udøvelse af lufttrafiktjenester. Kommissionen bør i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 550/2004 fastlægge og vedtage de relevante bestemmelser i ESARR ved EU-forordninger. De ESARR, der er gennemført ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester ([1]), danner grundlag for disse gennemførelsesbestemmelser.

(12) Kommissionen konkluderede i forbindelse med vedtagelsen af forordning (EF) nr. 2096/2005, at det ikke var hensigtsmæssigt at gentage bestemmelserne i ESARR 2 om indberetning og vurdering af flyvesikkerhedshændelser i ATM, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF ([2]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart ([3]). Der bør dog fastsættes nye bestemmelser om flyvesikkerhedshændelser med henblik på at kræve, at en kompetent myndighed som fastsat ved denne forordning efterprøver, om lufttrafiktjenesteudøvere og udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester opfylder kravene til indberetning og vurdering af sådanne hændelser.

(13) Det bør navnlig anerkendes, for det første at flyvesikkerhedsstyring er den funktion inden for udøvelse af luftfartstjenester, 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 og styringssystemer, der bygger på en helhedsstrategi, vil øge flyvesikkerheden på en synlig og sporbar måde. Agenturet bør gennemgå flyvesikkerhedskravene i denne forordning nærmere og indarbejde dem i en fælles lovramme for civil luftfartssikkerhed.

(14) Luftfartstjenesteudøverne bør arbejde i overensstemmelse med de relevante standarder for International Civil Aviation Organisation (ICAO), indtil agenturet har udarbejdet de gennemførelsesbestemmelser, hvorved de relevante ICAO-standarder omsættes til EU-gennemførelsesbestemmelser, acceptable måder for overensstemmelse, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. For

([1]) EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13.
([2]) EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.
([3]) EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

▼B

at lette udøvelsen af luftfartstjenester på tværs af grænserne, og indtil agenturet færdiggør sit udkast til de relevante bestemmelser, hvorved ICAO-standarderne omsættes, bør medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet — i tæt samarbejde med Eurocontrol, hvor det er relevant — arbejde for at minimere 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.

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

(16) Agenturet bør gennemgå bestemmelserne i denne forordning nærmere, herunder bestemmelserne om sikkerhedsvurdering af ændringer i den certificerede organisations og det tekniske personales udøvelse af luftfartstjenester, og afgive en udtalelse med henblik på at indpasse dem i en helhedsstrategi under hensyntagen til, at disse bestemmelser indgår i en fremtidig fælles lovramme for civil luftfartssikkerhed, og aktørernes og de kompetente myndigheders erfaringer med det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn.

(17) Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ([1]) skal der oprettes særlige funktioner kaldet netfunktioner, så en optimal udnyttelse af luftrummet og begrænsede ressourcer muliggøres, samtidig med at brugerne gives størst mulig adgang til luftrummet og sættes i stand til at operere på deres foretrukne flyveveje. I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 551/2004 fastsætter Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 ([2]) de rettigheder, forpligtelser og ansvarsområder, der gælder for den enhed, som står for disse funktioner.

(18) Af hensyn til en sikker udførelse af visse netfunktioner bør den pågældende enhed underlægges visse krav. Hensigten med disse krav er at sikre, at enheden eller organisationen opererer på en sikker måde, og kravene er fastlagt i bilag VI til forordning (EU)

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.
([2]) EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

▼B

nr. 677/2011. Kravene vedrører organisationens sikkerhed og svarer i høj grad til de generelle krav til udøvelse af luftfartstjenester, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning, men de er tilpasset netfunktionernes sikkerhedsmæssige ansvar.

(19) Forordning (EF) nr. 2096/2005 bør derfor ophæves.

(20) 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]) og Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester ([2]) bør ændres for at tilpasse disse til nærværende forordning.

(21) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

Ved denne forordning fastlægges 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 tildeles andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester.

Artikel 2

Definitioner

Ved anvendelsen af nærværende forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 3 i forordning (EF) nr. 216/2008 anvendelse. Dog finder definitionen af »certifikat« i artikel 2, nr. 15), i forordning (EF) nr. 549/2004 ikke anvendelse.

([1]) EUT L 141 af 31.5.2008, s. 5.
([2]) EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

▼B

Endvidere forstås ved:

1. »arbejdsflyvning«: en flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester i tilknytning til f.eks. landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde eller reklameflyvning

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

3. »funktionssystem«: en kombination af systemer, procedurer og menneskelige ressourcer, der er tilrettelagt med henblik på at varetage en funktion i ATM

4. »almenflyvning«: al civil luftfart, bortset fra arbejdsflyvning eller erhvervsmæssig lufttransport

5. »national tilsynsmyndighed«: det eller de organer, der er udpeget eller oprettet af medlemsstaterne som deres nationale tilsynsmyndighed i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004

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

7. »organisation«: en enhed, der udøver luftfartstjenester

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

9. »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

10. »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

11. »flyvesikkerhedsmål«: en kvalitativ eller kvantitativ opgørelse, som fastlægger den maksimale hyppighed eller sandsynlighed for, at en fare kan forventes at indtræde

12. »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, procedurer, funktion, resultater, interoperabilitet eller miljøegenskaber

13. »tjenester«: enten en luftfartstjeneste eller et bundt af sådanne tjenester

▼B

14. »fælleseuropæisk luftfartstjeneste«: en luftfartstjeneste, som er udviklet og indført for brugere i de fleste eller alle medlemsstater, og som også kan række ud over luftrummet over det område, hvor traktaten finder anvendelse

15. »luftfartstjenesteudøver«: enhver offentlig eller privat enhed, som udøver luftfartstjenester for den almene lufttrafik, herunder en organisation, som har ansøgt om et certifikat til udøvelse af sådanne tjenester.

Artikel 3

Kompetent certificeringsmyndighed

1. I denne forordning forstås ved kompetent certificeringsmyndighed for luftfartstjenesteudøvere

a) for organisationer, som har deres hovedaktivitetssted og eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted i en medlemsstat: den nationale tilsynsmyndighed, der er udpeget eller oprettet af denne medlemsstat

b) for organisationer, der udøver luftfartstjenester i luftrummet inden for det område, hvor traktaten finder anvendelse, og som har deres hovedaktivitetssted og eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted uden for det område, der er omfattet af traktatens bestemmelser: agenturet

c) for organisationer, der udøver fælleseuropæisk luftfartstjeneste i luftrummet inden for det område, hvor traktaten finder anvendelse: agenturet.

2. Den kompetente myndighed med ansvar for det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn skal være den myndighed, der er fastlagt i overensstemmelse med artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 ([1]).

Artikel 4

Udstedelse af certifikater

1. For at opnå det certifikat, der er nødvendigt for at udøve luftfartstjenester, skal organisationer uanset artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004 opfylde

a) de fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester, der er fastlagt i bilag I

b) de yderligere særlige krav, der er fastlagt i bilag II-V alt efter, hvilken type tjenester de udøver.

2. En kompetent myndighed skal kontrollere, at en organisation overholder de fælles krav, inden den udsteder et certifikat til den pågældende.

3. En organisation skal overholde de fælles krav senest på det tidspunkt, hvor certifikatet udstedes i henhold til

([1]) Se side 15 i denne EUT.

▼B

a) artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004

b) artikel 8b, stk. 2, og artikel 22a, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 5

Undtagelser

1. Uanset artikel 4, stk. 1, kan visse luftfartstjenesteudøvere vælge ikke at benytte sig af muligheden for at udøve tjenester på tværs af landegrænser, og de kan give afkald på 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.

2. For at indgive en ansøgning som omhandlet i stk. 1, må en lufttrafiktjenesteudøver udelukkende udøve tjenester eller påtænke udelukkende at udøve tjenester i en eller flere af følgende kategorier:

a) arbejdsflyvning

b) almenflyvning

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 kvalificerende kriterier, kan den kompetente myndighed acceptere tilsvarende tal eller prognoser vedrørende de lofter, der er fastsat i første og andet afsnit.

Ved indgivelsen af en sådan ansøgning skal en luftfartstjenesteudøver samtidig over for den kompetente myndighed forelægge relevant dokumentation for, at de kvalificerende kriterier er opfyldt.

3. Den kompetente myndighed kan indrømme ansøgere, der opfylder de kvalificerende kriterier i stk. 1, særlige undtagelser, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til ATM i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

Disse undtagelser må alene vedrøre kravene i bilag I.

▼B

Der indrømmes dog ingen undtagelser i forbindelse med følgende krav:

a) teknisk og operativ kompetence og kapacitet (punkt 1)

b) flyvesikkerhedsstyring (punkt 3.1)

c) menneskelige ressourcer (punkt 5)

d) åben og gennemskuelig udøvelse af lufttrafiktjenester (punkt 8.1).

4. Ud over de i stk. 3 omhandlede undtagelser kan den kompetente myndighed indrømme undtagelser til ansøgere, der udøver flyveinformationstjeneste på flyvepladser, når de højst driver én arbejdsstation på en given flyveplads. Myndigheden skal gøre det på en måde, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til ATM i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

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

a) ansvar for flyvesikkerhedsstyring og eksterne tjenester og leverancer (punkt 3.1.2, litra b) og e))

b) flyvesikkerhedsundersøgelser (punkt 3.1.3, litra a))

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

5. Der indrømmes ingen undtagelser fra kravene i bilag III, IV og V.

6. I overensstemmelse med bilag II til forordning (EF) nr. 550/2004 skal en kompetent myndighed:

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

b) begrænse certifikatets gyldighedsperiode, når dette anses for nødvendigt for tilsynet

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

Artikel 6

Bevis for opfyldelse af krav

1. Efter anmodning fra den kompetente myndighed forelægger organisationen alt relevant bevis for, at de relevante fælles krav er opfyldt. Organisationer kan fuldt ud gøre brug af eksisterende data.

2. En certificeret organisation giver den kompetente myndighed meddelelse om planlagte ændringer af sin udøvelse af luftfartstjenester, som kan medføre, at de relevante fælles krav eller de betingelser, der knytter sig til certifikatet, i givet fald ikke længere opfyldes.

3. Når en certificeret organisation ikke længere opfylder de relevante fælles krav eller i givet fald de betingelser, der knytter sig til certifikatet, pålægger den kompetente myndighed organisationen at træffe korrigerende foranstaltninger inden en måned efter den dag, hvor den manglende overensstemmelse blev opdaget.

▼B

Afgørelsen meddeles straks den relevante organisation.

Den kompetente myndighed efterprøver, at de korrigerende foranstaltninger er truffet, før den giver den pågældende organisation meddelelse om sin godkendelse.

Hvis den kompetente myndighed finder, at de korrigerende foranstaltninger ikke er gennemført på korrekt vis inden for den frist, som er aftalt med organisationen, træffer den passende håndhævelsesforanstaltninger som fastsat i artikel 7, stk. 7, i forordning (EF) nr. 550/2004 samt artikel 10, artikel 22a, litra d), artikel 25 og artikel 68 i forordning (EF) nr. 216/2008, idet den tager hensyn til behovet for videreførelse af luftfartstjenesten.

Artikel 7

Uhindret overvågning af kravopfyldelsen

Organisationer letter inspektioner og undersøgelser foretaget af den kompetente myndighed eller en kvalificeret enhed, der optræder på dennes vegne, herunder besøg på stedet og uanmeldte besøg.

De dertil beføjede personer bemyndiges til at udføre følgende handlinger:

a) 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 af andet materiale

c) at anmode om en mundtlig forklaring på stedet

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

Hvis sådanne inspektioner og undersøgelser udføres af en kompetent myndighed eller en kvalificeret enhed, der optræder på dennes vegne, skal det ske i overensstemmelse med lovgivningen i den medlemsstat, hvor de skal foretages.

Artikel 8

Løbende kravopfyldelse

Den kompetente myndighed overvåger hvert år på grundlag af alt foreliggende materiale, om de organisationer, som den har certificeret, fortsat opfylder kravene.

I dette øjemed udarbejder den kompetente myndighed et vejledende inspektionsprogram, der ajourføres hvert år og omfatter alle de tjenesteudøvere, som den har certificeret, og inspektionsprogrammet baseres på en vurdering af de risici, der knytter sig til de forskellige former for drift, som de udøvede luftfartstjenester består af. Den rådfører sig med de berørte organisationer og i givet fald med andre berørte kompetente myndigheder, før den udarbejder et sådant program.

I programmet angives den påtænkte inspektionshyppighed de forskellige steder.

▼B

Artikel 9

Flyvesikkerhedsrelaterede forskrifter for teknisk personale

I forbindelse med udøvelse af lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal den kompetente myndighed 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 en driftsorganisation og/eller dennes tekniske personale, som ikke overholder kravene i punkt 3.3 i bilag II

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

Artikel 10

Kollegiale evalueringer

1. Kommissionen kan i samarbejde med medlemsstaterne og agenturet tilrettelægge kollegiale evalueringer (peer reviews) af de nationale tilsynsmyndigheder i henhold til stk. 2-6.

2. En kollegial evaluering foretages af et hold nationale eksperter og i givet fald observatører fra agenturet.

Et hold består af eksperter fra mindst tre forskellige medlemsstater og agenturet.

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.

▼B

4. Inden for tre måneder fra tidspunktet for evalueringen udarbejder evalueringsholdet i enighed en rapport, som kan indeholde henstillinger.

Kommissionen afholder et møde med agenturet, eksperterne og den nationale tilsynsmyndighed for at drøfte rapporten.

5. Kommissionen sender rapporten til den berørte medlemsstat.

Medlemsstaten kan inden for tre måneder fra tidspunktet for modtagelsen af rapporten fremsætte sine bemærkninger.

Disse bemærkninger omfatter i påkommende tilfælde de foranstaltninger, som medlemsstaten 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 11

Overgangsbestemmelser

1. Luftfartstjenesteudøvere, som på datoen for nærværende forordnings ikrafttræden er i besiddelse af et certifikat udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2096/2005, anses for at være i besiddelse af et certifikat udstedt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Ansøgere, som har indgivet deres ansøgning om et certifikat for udøvelse af luftfartstjenester inden datoen for nærværende forordnings ikrafttræden, og som ikke allerede på denne dato har fået udstedt et certifikat, skal godtgøre, at de opfylder forordningens bestemmelser, inden et certifikat udstedes.

3. Hvis organisationer, for hvilke agenturet i henhold til artikel 3 er den kompetente myndighed, har ansøgt en national tilsynsmyndighed i en medlemsstat om udstedelse af et certifikat inden datoen for denne forordnings ikrafttræden, skal den nationale tilsynsmyndighed fuldføre certificeringsprocessen i samråd med agenturet og oversende sagen til agenturet, når certifikatet er udstedt.

Artikel 12

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 2096/2005 ophæves.

▼B

Artikel 13

Ændring af forordning (EF) nr. 482/2008

I forordning (EF) nr. 482/2008 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 4, stk. 5, erstattes henvisningen til »forordning (EF) nr. 2096/2005« af en henvisning til »Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 (*).

(*) EUT L 271 af 18.10.2011, s. 23«

2) Artikel 6 udgår.

3) I bilag I, punkt 1 og 2, erstattes henvisningen til »forordning (EF) nr. 2096/2005« af en henvisning til »gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011«.

Artikel 14

Ændring af forordning (EU) nr. 691/2010

I forordning (EU) nr. 691/2010 udgår artikel 25.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen 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

Luftfartstjenesteudøvere skal kunne udøve deres tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og holdbar måde, der er afstemt efter ethvert rimeligt efterspørgselsniveau for et givet luftrum. I dette øjemed skal de opretholde en passende teknisk og operativ kapacitet og ekspertise.

2. ORGANISATORISK STRUKTUR OG FORVALTNING

2.1. **Organisationsstruktur**

Luftfartstjenesteudøvere skal oprette og forvalte deres organisation som en struktur, der bidrager til en sikker, effektiv og kontinuerlig udøvelse af luftfartstjenester.

Ved organisationsstrukturen fastlægges:

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

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

2.2. **Organisationsledelse**

2.2.1. *Forretningsplan*

Luftfartstjenesteudøvere skal udfærdige en forretningsplan, der som minimum gælder for en femårsperiode. Forretningsplanen skal:

a) fastlægge luftfartstjenesteudøverens overordnede mål og dens strategi for virkeliggørelsen af disse i overensstemmelse med en eventuel overordnet og mere langsigtet plan for tjenesteudøveren og med krav fra Unionens side angående udbygningen af infrastruktur eller anden teknologi

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

▼M2

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 standard 3.1.1, i bilag 19 til konventionen angående international civil luftfart.

▼B

Luftfartstjenesteudøvere skal forelægge sikkerheds- og forretningsmæssige begrundelser for større investeringsprojekter, herunder evt. den estimerede indvirkning på de relevante præstationsmål som nævnt i litra b), og udpege investeringer, der kan henføres til de lovmæssige krav, som er forbundet med gennemførelsen af Single European Sky ATM Research Programme (SESAR).

2.2.2. *Årlig plan*

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

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

▼B

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

2.2.3. *Planens præstationsdel*

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

3. FLYVESIKKERHEDS- OG KVALITETSSTYRING

3.1. **Flyvesikkerhedsstyring**

Luftfartstjenesteudøvere skal styre flyvesikkerheden i alle deres tjenester. I den forbindelse skal de oprette formelle grænseflader til alle interessenter, som direkte kan øve indflydelse på deres tjenesters sikkerhed.

Luftfartstjenesteudøverne skal udvikle sikkerhedsprocedurer, når der indføres nye funktionssystemer, eller eksisterende funktionssystemer ændres.

3.2. **Kvalitetsstyringssystem**

Luftfartstjenesteudøvere skal have oprettet et kvalitetsstyringssystem, der omfatter alle de luftfartstjenester, de udøver, efter følgende principper.

Kvalitetsstyringssystemet 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 kvalitetsstyringssystemets funktion ved hjælp af håndbøger 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 kvalitetsstyringssystem og i påkommende tilfælde træffe afhjælpende foranstaltninger.

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

▼B

Luftfartstjenesteudøverne kan integrere flyvesikkerheds- og kvalitetsstyringssystemerne i deres styringssystem.

3.3. **Driftshåndbøger**

Luftfartstjenesteudøvere skal udarbejde og ajourføre driftshåndbøger for udøvelsen af deres tjenester til brug og vejledning for det operative personale.

De sikrer, at:

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

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

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

4. SIKKERHED

Luftfartstjenesteudøvere skal oprette et sikkerhedsstyringssystem for at tilgodese:

a) deres faciliteters og personales sikkerhed med henblik på at forhindre ulovlig indgriben i udøvelsen af luftfartstjenesterne

b) sikkerheden af de operative data, som de 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 sikkerhedsbeskyttelsen 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.

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

Styringssystemerne for flyvesikkerhed, kvalitet og sikkerhed kan udformes og drives som et integreret styringssystem.

5. PERSONALEPOLITIK

Luftfartstjenesteudøvere skal ansætte personale med hensigtsmæssige kvalifikationer for at sikre, at luftfartstjenesterne udføres på en sikker, effektiv, kontinuerlig og holdbar måde. I den sammenhæng fastlægger de politikker for ansættelse og uddannelse af personale.

▼B

6. ØKONOMISK STYRKE

6.1. **Økonomisk og finansiel kapacitet**

Luftfartstjenesteudøvere skal kunne opfylde deres økonomiske forpligtelser såsom de faste og variable driftsomkostninger eller kapitalomkostninger. De skal benytte et passende internt regnskabssystem. De skal påvise deres kapacitet ved hjælp af den i punkt 2.2.2 omhandlede årlige plan og via balancer og regnskaber i den udstrækning, det er praktisk muligt ifølge deres retlige status.

6.2. **Revision**

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

7. ERSTATNINGSANSVAR OG FORSIKRINGSDÆKNING

Luftfartstjenesteudøvere skal have ordninger til dækning af deres forpligtelser i henhold til gældende lov.

Den metode, der anvendes til at sikre denne dækning, skal stå i rimeligt forhold til det potentielle tab og de potentielle skader under hensyntagen til organisationens juridiske status og den gældende kommercielle forsikringsdækning.

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 luftfartstjenester**

Luftfartstjenesteudøvere skal udøve luftfartstjenester på en åben og gennemskuelig måde. De skal offentliggøre betingelserne for adgang til deres 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 deres luftfartstjenester.

I henhold til gældende EU-ret må luftfartstjenesteudøvere ikke diskriminere på grundlag af brugerens eller brugerkategoriens nationalitet eller identitet.

8.2. **Nødplaner**

Luftfartstjenesteudøvere skal have udarbejdet nødplaner for alle de luftfartstjenester, de udøver, i tilfælde af, at der indtræder begivenheder, som fører til væsentlig forringelse eller afbrydelse af deres tjenester.

9. RAPPORTERINGSKRAV

Luftfartstjenesteudøvere skal kunne forelægge den relevante nationale tilsynsmyndighed en årsrapport over deres aktiviteter.

Årsrapporten skal dække deres økonomiske resultater, jf. dog artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004, og udøverens operationelle præstationer samt alle andre vigtige aktiviteter og udviklingsforløb, navnlig i flyvesikkerhedsmæssig henseende.

Årsrapporten skal mindst omfatte:

a) en vurdering af præstationsniveauet for den udøvede luftfartstjeneste

b) luftfartstjenesteudøverens præstation sammenholdt med de præstationsmål, der er fastsat i forretningsplanen nævnt i punkt 2.2.1, idet den faktiske præstation afstemmes med den årlige plan ved hjælp af de præstationsindikatorer, der er fastsat i den årlige plan

▼B

c) 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

d) udviklingen inden for drift og infrastruktur

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

f) oplysninger om den formelle høringsproces med brugerne af udøverens tjenester

g) oplysninger om politikken for menneskelige ressourcer.

Luftfartstjenesteudøvere skal stille indholdet af årsrapporten til rådighed for Kommissionen og agenturet på disses anmodning og for offentligheden på betingelser, der fastsættes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med national lovgivning.

▼B

BILAG II

Særlige krav til udøvelse af lufttrafiktjenester

1. EJERSKAB

Lufttrafiktjenesteudøvere skal meddele den i artikel 7, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004 omhandlede kompetente myndighed:

a) deres retlige status, ejerstruktur og alle ordninger, der øver væsentlig indflydelse på kontrollen over deres aktiver

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

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

2. ÅBEN OG GENNEMSKUELIG UDØVELSE AF TJENESTER

Ud over bestemmelsen i punkt 8.1, i bilag I, kan en medlemsstat, hvis det besluttes, at udøvelsen af bestemte lufttrafiktjenester skal tilrettelægges i 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 EU-ret udgør et misbrug af en dominerende stilling.

3. SIKRE TJENESTER

3.1. **Flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS)**

3.1.1. *Almindelige flyvesikkerhedskrav*

Lufttrafiktjenesteudøvere skal som en integrerende del af forvaltningen af deres tjenester have oprettet et flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS), der:

a) sikrer en formaliseret, entydig og proaktiv fremgangsmåde til opnåelse af systematisk flyvesikkerhedsstyring ved opfyldelse af lufttrafiktjenesteudøverens flyvesikkerhedsmæssige ansvar i forbindelse med udøvelsen af lufttrafikstyring, drives under skyldig hensyntagen til alle de tjenester og understøttende arrangementer, der er under ATM-udøverens ledelsesmæssige kontrol, og som sit grundlag indeholder en flyvesikkerhedspolitisk erklæring, som angiver virksomhedens grundlæggende fremgangsmåde med henblik på styring af flyvesikkerheden (flyvesikkerhedsstyring)

b) 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 præstationer, og at lufttrafiktjenesteudøverens topledelse har et overordnet ansvar for flyvesikkerheden (flyvesikkerhedsmæssigt ansvar)

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

▼B

d) sikrer, at det væsentligste flyvesikkerhedsmål under udøvelse af lufttrafiktjeneste i så stor udtrækning, som det er praktisk muligt, er 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 lufttrafiktjenesteudøvere:

a) 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)

b) påse, at der er udpeget en flyvesikkerhedsstyringsfunktion med organisatorisk ansvar for SMS'ets 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 det påses, at det højeste ledelsesniveau i den virksomhed, der udøver tjenesten, tager direkte del i varetagelsen af flyvesikkerhedsstyringen (flyvesikkerhedsstyringsansvar)

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

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

e) 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)

f) påse, at risikovurdering og -reduktion udføres på et passende niveau, som sikrer, at der tages behørigt hensyn til alle aspekter af ATM-udøvelsen (risikovurdering og -reduktion). Hvad angår ændringer af ATM-funktionssystemet, finder punkt 3.2 anvendelse

g) 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 de godtgøre, at de har opfyldt kravene om rapportering og vurdering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser i overensstemmelse med gældende national ret og EU-ret.

3.1.3. *Krav til sikring af flyvesikkerhed*

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

a) 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)

▼B

b) 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)

c) 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 kompetente myndighed (flyvesikkerhedsregistreringer).

3.1.4. *Krav til flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger*

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

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

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

c) alle medarbejdere aktivt opfordres til at foreslå løsninger på, hvordan påviste 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 lufttrafiktjenesteudøvere 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 personalepolitik, samspillet mellem disse elementer indbyrdes og mellem den pågældende komponent og resten af ATM-funktionssystemet.

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:

i) en identifikation af ATM-relaterede sandsynlige fare- og fejlbetingelser og de kombinerede virkninger deraf

▼B

ii) 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

iii) en fastlæggelse af deres tolerance 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:

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

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

iii) viser, at den er gennemførlig, og at den virker

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

i) før ændringen gennemføres

ii) under alle overgangsstadier til operationel tjeneste

iii) under hele den operationelle periode

iv) 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:

a) 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

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

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.

▼B

Alvorlighedsgrad	Virkning på drift
1 (Alvorligst)	Havari som defineret i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 ([1])
2	Alvorlig hændelse som defineret i artikel 2 i forordning (EU) nr. 996/2010
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]) EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.

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.

3.2.5. *Afdeling 5*

Softwaresikringssystem

Inden for rammerne af administrationen af SMS indfører lufttrafiktjenesteudøvere et softwaresikringssystem i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 482/2008.

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

Lufttrafiktjenesteudøvere 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, viden om og forståelse af den faktiske og potentielle indvirkning deres arbejde har på de pågældende tjenesters sikkerhed, og viden om og forståelse af de arbejdsbegrænsninger, som skal finde anvendelse.

▼B

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

Lufttrafiktjenesteudøvere skal føre et register over det personale, der er inddraget i sikkerhedsrelaterede opgaver, med angivelse af dets antal, status og placering.

I dette register:

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.

4. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

Lufttrafiktjenesteudøvere skal kunne påvise, at deres 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) ►M1 forordning (EU) nr. 923/2012 ◄, inkl. alle ændringer indtil nr. 42

▼M2

b) bilag 10 vedrørende aeronautisk telekommunikation, bind II angående kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status, 6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer til og med nr. 88-A

c) bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester, 13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer til og med nr. 49 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ([1]), hvor det er relevant.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EF) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012).

▼B

BILAG III

Særlige krav til udøvelse af meteorologiske tjenester

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

Udøvere 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:

a) operatører og flyvebesætningsmedlemmer til planlægning før og under flyvningen

b) lufttrafiktjenesteudøvere og flyveinformationstjenester

c) eftersøgnings- og redningsenheder

d) flyvepladser.

Udøvere af meteorologisk tjeneste 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.

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

Udøvere af meteorologiske tjenester skal kunne påvise, at deres 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:

▼M2

a) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart, 18. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer til og med nr. 76, jf. dog gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

b) bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester, 13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer til og med nr. 49 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, hvor det er relevant

c) bilag 14 vedrørende flyvepladser i følgende udgaver, jf. dog forordning (EU) nr. 139/2014 ([1]) af 12. februar 2014:

i) bind I vedrørende udformning og drift af flyvepladser, 6. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer til og med nr. 11-A og pr. 13. november 2014 også ændring 11-B

ii) bind II vedrørende helikopterflyvepladser, 4. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer til og med nr. 5.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

▼B

BILAG IV

Særlige krav til udøvelse af luftfartsinformationstjenester

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

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

a) flyvepersonale, herunder flyvebesætning, samt flyveplanlægning, flystyringssystemer (flight management systems) og flyvesimulatorer

b) lufttrafiktjenesteudøvere, der er ansvarlige for flyveinformationstjenester, flyveinformationstjenester på flyvepladser og videregivelse af informationer forud for flyvning.

Udøvere 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.

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

Udøvere af luftfartsinformationstjenester skal kunne påvise, at deres arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i:

a) Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 ([1])

▼M2

b) følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelsen af luftfartsinformationstjenester i det berørte luftrum:

i) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart, 18. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer til og med nr. 76

ii) bilag 4 vedrørende aeronautiske kort, 11. udgave, juli 2009, inkl. alle ændringer til og med nr. 57

iii) bilag 15 vedrørende luftfartsinformationstjenester, 14. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer til og med nr. 37, jf. dog forordning (EU) nr. 73/2010.

([1]) EUT L 23 af 27.1.2010, s. 6.

▼B

BILAG V

Særlige krav til udøvelse af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

   Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal sikre deres tjenesters disponibilitet, kontinuitet, nøjagtighed og integritet.

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

2. SIKRE TJENESTER

   Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal opfylde kravene i punkt 3 i bilag II vedrørende sikre tjenester.

3. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

   Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal kunne påvise, at deres 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:

▼M2

   a) bind I vedrørende radionavigationshjælpemidler, 6. udgave, juli 2006, inkl. alle ændringer til og med nr. 88-A

   b) bind II vedrørende kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status, 6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer til og med nr. 88-A

   c) bind III vedrørende kommunikationssystemer, 2. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer til og med nr. 88-A

   d) bind IV vedrørende overvågningsradar og antikollisionssystemer, 4. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer til og med nr. 88-A

   e) bind V vedrørende udnyttelse af luftfartsradiofrekvensspektret, 3. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer indtil nr. 88-A.