KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2020/2148

av den 8 oktober 2020

om ändring av förordning (EU) nr 139/2014 vad gäller säkerhet på banan och flygdata

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artikel 39.1, och

av följande skäl:

(1) Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 ([2]) fastställer krav och administrativa rutiner för flygplatser, inklusive deras förvaltning, drift, certifiering och tillsyn.

(2) Förordning (EU) nr 139/2014 innehåller allmänna krav för flygplatsoperatörer när det gäller behandling av flygdata och flyginformation. I syfte att upprätthålla eller förbättra befintliga säkerhetsnivåer när det gäller flygplatsverksamhet bör flygplatsoperatörer vara skyldiga att säkerställa en hög kvalitet på flygdata och flyginformation, som en del av flygdatakedjan, från det att data tas fram till det att dessa data tillhandahålls för flygbriefingtjänstens syften. Datakvalitetskrav bör därför kompletteras ytterligare på den operativa nivån, på samma sätt som de krav som gäller leverantörer av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS), särskilt i fråga om dataskydd, datakatalog och datautbyte.

(3) Säkerhet på banan identifieras av Icao (*International Civil Aviation Organization*) som en högriskkategori i fråga om haverier. Haverier som är förknippade med säkerhet på banan utgör större delen av alla haverier på global nivå. Förordning (EU) nr 139/2014 bör därför ändras för att minska antalet haverier och allvarliga tillbud till följd av intrång på bana som är kopplade till säkerhet på banan, men också andra händelser som är förknippade med säkerhet på banan, t.ex. förväxling av rullbanor, markkollisioner och avåkningar från rullbanan.

(4) Program för utbildning och kompetenskontroll, inklusive grundutbildning och återkommande utbildning, för operativ personal bör harmoniseras mellan medlemsstaterna genom fastställande av gemensamma utbildningskrav som bör uppfyllas av flygplatsoperatörerna.

(5) Flygplatsoperatörer bör föra register över utbildningsmeriter, körtillstånd, fordonstillstånd, fordonsunderhåll och språkkunskaper.

(6) Det nuvarande regelverket omfattar inte några krav på hur NOTAM (Notice to Air Men) tas fram av flygplatsoperatören. Detta har lett till rättsosäkerhet i fråga om när, av vilka orsaker och under vilka förhållanden som en flygplatsoperatör behöver ta fram ett NOTAM om något som kan påverka säkerheten. Ändringen bör därför komplettera regelverket för hur flygplatsoperatören ska ta fram och publicera NOTAM, med beaktande av bestämmelserna i bilaga 15 till konventionen angående internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (nedan kallad *Chicagokonventionen*).

([1]) EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

(7) I haveriutredningar påpekas ofta att standarderna för bedömning av och rapportering om rullbanans ytförhållande inte är harmoniserade, och utredningarna visar att detta faktum är en betydande bidragande faktor i fråga om avåkningar från rullbanan, särskilt när den är våt eller kontaminerad. Icao har därför ändrat ett antal standardbestämmelser och rekommendationer (SARP, *Standards and Recommended Practices*) i flera av bilagorna till Chicagokonventionen, och utarbetat ett omfattande vägledande material för att fastställa ett globalt harmoniserat rapporteringsformat för bedömning av och rapportering om rullbanans ytförhållande.

(8) Förordning (EU) nr 139/2014 bör därför ändras så att Icaos tillämpliga standardbestämmelser och rekommendationer (SARP) för bedömning av och rapportering om rullbanans ytförhållande införs, och definitioner av nya termer läggs till.

(9) För att minska risken för en händelse till följd av förutfattade meningar vid överlämning av operativ verksamhet bör flygplatspersonal få uppdaterad information om den operativa situationen vid tidpunkten för överlämningen.

(10) Skräp i form av främmande föremål (FOD, *Foreign Object Debris*) på manöverområdena och plattan utgör en betydande säkerhetsrisk för verksamheten på flygplatsen. Åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt begränsa denna risk bör baseras på Icaos standardbestämmelser och rekommendationer (SARP) och vägledande material, och på internationellt accepterad praxis.

(11) Fordonsförare och fordonens skick och lämplighet samt deras kommunikations- och övervakningsutrustning är också bidragande faktorer till händelser som rör säkerhet på banan och till skador på luftfartyg. Villkoren för körtillstånd och fordonstillstånd bör stramas åt och nya regler bör fastställas för trafik med fordon på flygplatsens färdområde och andra operativa områden.

(12) På grundval av säkerhetsrekommendationer och synpunkter från medlemsstater och berörda parter har kommissionen identifierat ett behov av förbättrad lägesuppfattning hos piloter, personal i flygtrafikledningstjänst och fordonsförare vid verksamhet på manöverområdet, som en åtgärd för att förhindra intrång på rullbanan. Det bör därför införas bestämmelser för att säkerställa att de fordonsförare som är verksamma på flygplatsens manöverområde har språkkunskaper i engelska som motsvarar operativ nivå. På vissa flygplatser innebär dock användning av detta språk inte nödvändigtvis att säkerheten förbättras för verksamhet på rullbanan. Behöriga myndigheter bör därför ha rätt att avvika från kravet på språkkunskaper i engelska, med stöd från en säkerhetsbedömning som omfattar en eller flera flygplatser.

(13) Antalet fordon på en flygplats bör begränsas till endast de fordon som är relevanta för att säkerställa verksamhetens säkerhet. För att åtgärda problemet med förvirrande anropssignaler bör dessa fordon vara lämpligt utrustade med t. ex. radio eller belysning. Undantag bör medges för fordon som inte uppfyller driftsvillkoren men som tillfälligt behöver köras in och användas på flygplatsen. För att säkerställa att unionslagstiftningen harmoniseras med Icaostandarder bör körreglerna på en flygplats baseras på bilagorna 2 och 14 till Chicagokonventionen och på Icaos vägledande dokument *Doc 4444 PANS-ATM*.

(14) Utredningar av haverier och allvarliga tillbud som inträffat vid bogsering av luftfartyg visar att bristen på lägesuppfattning, otillräckliga avstånd mellan luftfartyg och otillräcklig eller felaktig belysning på det bogserade luftfartyget i mörker är bidragande faktorer till skador på luftfartyg. Åtgärder bör därför införas för att förbättra säkerheten vid bogsering av luftfartyg, när det gäller dirigering, vägledning, belysning, kommunikationsförfaranden, samordning av olika aktörer samt särskilda åtgärder för att hantera ogynnsamma väderförhållanden eller meteorologiska förhållanden.

(15) Regler bör fastställas för att förtydliga vilka rörliga föremål, utöver fordon, som bör vara upplysta på en flygplats. Detta innebär även att en inkonsekvens åtgärdas avseende de områden på en flygplats som omfattas av kraven på märkning och belysning för fordon.

(16) För att förbättra verksamhetens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet bör det fastställas standardiserade taxivägar på flygplatserna. Användningen av transpondrar i luftfartyg bör beaktas om de stöds av ledningss- och kontrollsystemet för markrörelser på en flygplats.

(17) Utredningar av haverier och tillbud i samband med intrång på rullbanan visar på brister i kommunikationsförfarandena mellan flygtrafikledningstjänsten och såväl fordonsförare som ouppmärksamma fotgängare. Därför bör samordnade förfaranden fastställas för kommunikation mellan flygplatsoperatören och flygtrafikledningsenheten för att reglera t.ex. vilka språk och frekvenser som används, vilken verksamhet som förutsätter fotgängare på manöverområdet och vilka signaler och andra kommunikationsmedel som används om kommunikationen inte fungerar. Dessa förfaranden bör omfatta spridning genom radiokommunikation av betydande flygplatsrelaterad information.

(18) För att förhindra ytterligare händelser som orsakas av fotgängare på manöverområdet bör det vara förbjudet för obehörig personal att beträda manöverområdet och andra kontrollområden. Åtgärder för att säkerställa kontrollen av fotgängares rörelser bör vidtas.

(19) I förordning (EU) nr 139/2014 föreskrivs inte uttryckligen att flygplatsoperatören har några skyldigheter avseende verksamheten under vinterförhållanden. För att anpassa unionslagstiftningen till Icaos standarder i bilagorna 14 och 15 till Chicagokonventionen bör skyldigheter införas för flygplatser som är föremål för långa vinterperioder med rullbanor täckta av packad snö eller is. Dessa skyldigheter bör baseras på befintlig praxis efter att synpunkter lämnats av flygplanstillverkare och Icao.

(20) För att säkerställa att unionslagstiftningen harmoniseras med Icao-standarder bör flygplatsoperatören vara skyldig att bedöma rullbanans ytförhållande och tilldela en kod för banförhållanden (RWYCC, *Runway Condition Code*).

(21) En flygplats underhållsprogram bör säkerställa att de anläggningar, system, fordon och utrustningar som krävs för flygplatsens drift inte försämrar flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet. Underhållsprogrammet bör beakta principerna om mänskliga faktorer i enlighet med bilaga 14 till Chicagokonventionen, och flygplatsoperatören bör ha de medel som behövs för att genomföra underhållsprogrammet på ett ändamålsenligt sätt.

(22) De krav som fastställs i förordning (EU) nr 139/2014 i fråga om underhåll av beläggning, särskilt när det gäller rullbanans ytfriktionsegenskaper, bör harmoniseras med Icao-standarder för att begränsa risken för avåkningar från banan, men också den risk som orsakas av FOD-föremål på banan.

(23) På grundval av de relevanta bestämmelserna i bilaga 14 till Chicagokonventionen bör förordning (EU) nr 139/2014 kompletteras med förbättrade krav på underhållet av flygplatsens strömförsörjningssystem och nya krav avseende underhållet av flygplatsens ljussystem. Dessutom bör särskilda krav på underhållet av flygplatsens skyltar och färgmarkeringar införas.

(24) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dem med yttrandena nr 02/2018 och nr 03/2019 i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

(25) Förordning (EU) nr 139/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

(26) När det gäller effekterna av covid-19-utbrottet på de behöriga myndigheternas och de berörda operatörernas resurser, och för att ge omedelbar lättnad och möjliggöra lämpliga förberedelser, bör tillämpningen av de krav som rör rapporteringen av ytkontamineringar, rullbanans ytförhållanden och verksamhet under vinterförhållanden senareläggas till den 12 augusti 2021, och tillämpningen av de regler som rör systemet för kvalitetsstyrning bör senareläggas till den 27 januari 2022.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) nr 139/2014

Bilagorna I, III och IV till förordning (EU) nr 139/2014 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Dag för ikraftträdande och tillämpning

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

Punkterna 3 d, 3 e, 3 q och 3 r i bilagan till denna förordning, samt punkt ADR.OPS.A.057 d.4 i bilaga IV till förordning (EU) nr 139/2014, ska tillämpas från och med den 12 augusti 2021.

Punkterna 2 a, 3 a och 3 b i bilagan ska tillämpas från och med den 27 januari 2022.

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

Utfärdad i Bryssel den 8 oktober 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Bilagorna I, III och IV ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkter ska läggas till som punkterna 6a, 6b och 6c:

"6a. *informationscirkulär för luftfarten (AIC, Aeronautical Information Circular)*: ett meddelande med information som inte är kvalificerad som underlag för framtagning av ett NOTAM eller för införande i luftfartspublikationen (AIP), men som har anknytning till flygsäkerhet, flygtrafik, tekniska frågor, administrativa frågor eller lagstiftningsfrågor.

6b. *flyginformationsprodukt (aeronautical information product)*: flygdata och flyginformation som tillhandahålls antingen som digitala datamängder eller som en standardiserad presentation på papper eller i elektroniska medier. Flyginformationsprodukter omfattar följande:

— AIP, inklusive ändringar och tillägg.

— AIC.

— Flygkartor.

— NOTAM.

— Digitala datamängder.

6c. *luftfartspublikation (AIP, Aeronautical Information Publication)*: en publikation som ges ut av en medlemsstat eller på uppdrag av en medlemsstat och som innehåller varaktig flyginformation som är väsentlig för luftfarten."

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 15a:

"15a. *kontaminerad bana (contaminated runway)*: en rullbana vars yta (i isolerade områden eller ej), inom den längd och bredd som används, till betydande del är täckt av ett eller flera av de ämnen som förtecknas under deskriptorerna för banförhållande."

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 17a:

"17a. *datamängd (data set)*: en identifierbar samling data."

d) Följande punkt ska läggas till som punkt 18a:

"18a. *torr (dry)*: i fråga om banförhållanden, att rullbanans yta är fri från synlig fukt och inte kontaminerad inom det område som är avsett att användas."

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 19a:

"19a. *skräp i form av främmande föremål* eller *FOD-föremål (FOD, Foreign Object Debris)*: ett livlöst föremål på färdområdet som inte har någon drifts- eller luftfartsfunktion och som kan utgöra en fara för luftfarten."

f) Följande punkter ska läggas till som punkterna 24a och 24b:

"24a. *ljussystemets tillförlitlighet (lighting system reliability)*: sannolikheten att installationen fungerar som helhet inom angivna toleranser och att systemet är operativt användbart.

24b. *platsindikatorer*: de platsindikatorer som finns i den senaste gällande utgåvan av *Location Indicators (Doc 7910)*, godkänd och utgiven av Icao."

g) Följande punkter ska läggas till som punkterna 34a och 34b:

"34a. *NOTAM (notice to airmen)*: meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst eller förändring av eller beskaffenhet hos en luftfartsrelaterad anläggning, tjänst, procedur eller riskkälla, om vilken kännedom i rätt tid är avgörande för personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken.

34b. *NOTAM-kod (NOTAM code)*: den kod som ingår i den senaste gällande utgåvan av *Procedures for Air Navigation Services - Icao Abbreviations and Codes (PANS ABC - Doc 8400)*, godkänd och utgiven av Icao."

h) Följande punkter ska införas som punkterna 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38g och 38h:

"38a. *matris för bedömning av rullbanans förhållanden (RCAM, Runway Condition Assessment Matrix)*: en matris som ger möjlighet att bedöma rullbanans förhållanden (kod RWYCC) med hjälp av tillhörande förfaranden, på grundval av vissa observerade ytförhållanden på rullbanan och piloters rapporter om bromsverkan.

38b. *kod för banförhållanden (RWYCC, Runway Condition Code)*: ett numeriskt värde som används i rapporten om banförhållanden (RCR) och som beskriver inverkan av rullbanans ytförhållanden på flygplanets retardationsprestanda och skevstyrning.

38c. *rapport om banförhållanden (RCR, Runway Condition Report)*: en uttömmande standardiserad rapport om banförhållandena och deras inverkan på flygplanets landnings- och startprestanda, uttryckt i form av koder för banförhållanden.

38d. *säkerhetsområde vid banände (RESA, Runway-End Safety Area)*: ett område som är symmetriskt i förhållande till banans centrumlinje och som gränsar mot slutet av banstråket, och som främst är avsett att minska risken för skador på ett flygplan som minuslandar eller överrullar.

38e. *väntplats till bana (runway-holding position)*: en särskild markerad plats där taxande luftfartyg och fordon måste stanna och vänta för att medge tillräcklig hinderfrihet till en bana, en hinderbegränsande yta eller en reflektionsyta för ILS (*Instrument Landing System*) eller MLS (*Microwave Landing System*), såvida inte kontrolltornet för flygplatsen ger tillstånd till något annat.

38f. *banstråk (runway strip)*: ett definierat område som omfattar rullbanan och utrullningsområdet, om sådant finns, och som är avsett att

a) minska risken för skador på luftfartyg som oavsiktligt lämnar rullbanan,

b) skydda luftfartyg som flyger över området vid start eller landning.

38g. *rullbanans ytförhållande (runway surface condition)*: en beskrivning av förhållandena på rullbanans yta som används i rapporten om banförhållanden (RVR) och utgör grunden för att fastställa RWYCC i samband med flygplansprestanda.

38h. *deskriptorer för rullbanans ytförhållande (runway surface condition descriptors)*: indikatorer som anger att något av följande ämnen förekommer på rullbanans yta:

a) Packad snö (COMPACTED SNOW): snö som packats till en så fast massa att flygplansdäck vid drifttryck och driftbelastning rullar på ytan utan betydande ytterligare packning eller spårbildning på ytan.

b) Torr snö (DRY SNOW): snö som inte enkelt kan formas till en snöboll.

c) Frost (FROST): iskristaller som bildas från luftburen fukt på en yta vars temperatur är på eller under fryspunkten. Frost skiljer sig från is genom att frostkristallerna växer var för sig och därför har en mer kornig textur.

d) Is (ICE): Vatten som har frusit eller packad snö som har omvandlats till is under kalla och torra förhållanden.

e) Slask (SLUSH): snö som är så mättad med vatten att vatten avges när en handfull tas upp, eller stänker när foten sätts ned med kraft.

f) Stillastående vatten (STANDING WATER): vatten som är djupare än 3 mm.

g) Våt is (WET ICE): is med vatten på, eller is som smälter.

h) Våt snö (WET SNOW): snö som innehåller tillräckligt med vatten för att formas till en väl packad, fast snöboll, utan att något vatten pressas ut."

i) Följande punkter ska läggas till som punkterna 41a, 41b och 41c:

"41a. *hal och våt rullbana (slippery wet runway)*: en våt rullbana vars ytfriktionsegenskaper på en betydande del av banan har fastställts vara försämrade.

41b. *SNOWTAM*:

a) Med verkan från och med den 7 januari 2021 fram till den 12 augusti 2021: en särskild serie NOTAM i ett särskilt format som anger förekomst eller avlägsnande av riskfyllda förhållanden på grund av snö, is, slask eller stillastående vatten i samband med snö, slask och is på färdområdet.

b) Med verkan från och med den 12 augusti 2021: en särskild serie NOTAM i ett standardformat som tillhandahåller en rapport om banans ytförhållanden och anger förekomst eller borttagande av förhållanden på grund av snö, is, slask, frost eller vatten i samband med snö, slask, is eller frost på färdområdet.

41c. *särskilt preparerad vinterbana (specially prepared winter runway)*: en bana med en torr frusen yta av packad snö eller is, eller bådadera, som har behandlats med sand eller grus eller som har behandlats mekaniskt för att förbättra banfriktionen."

j) Punkt 47 ska ersättas med följande:

"47. *certifikatets villkor (terms of the certificate)*: termen avser

— Icao-platsindikatorer,

— driftsvillkor (VFR/IFR, dag/natt),

— flygplansverksamhet på särskilt preparerade vinterbanor,

— rullbana,

— fastställda banlängder,

— bantyp(er) och inflygningsbanor,

— flygplatsens referenskod,

— omfattning för flygoperationer med högre referenskodbokstav än flygplatsens,

— tillhandahållande av ledningstjänster för trafik på plattan (ja/nej),

— skyddsnivå för brand- och räddningstjänst."

k) Punkt 48 ska ersättas med följande:

"48. *'visuella hjälpmedel (visual aids)'* indikatorer och signaldon, färgmarkeringar, ljus, skyltar och markörer eller kombinationer av sådana."

l) Följande punkt ska läggas till som punkt 49:

"49. *våt bana (wet runway)*: en bana vars yta är täckt av någon form av synlig fuktighet eller synligt vatten upp till och med 3 millimeters djup på det område som är avsett att användas."

2. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) Punkt ADR.OR.D.007 ska ersättas med följande:

"**ADR.OR.D.007 Behandling av flygdata och flyginformation**

a) Som en del av sitt ledningssystem ska flygplatsoperatören införa och underhålla ett system för kvalitetsstyrning som omfattar

1. verksamheter som avser flygdata,

2. dess verksamhet för tillhandahållande av flyginformation.

b) Flygplatsoperatören ska, som en del av sitt ledningssystem, inrätta ett skyddsledningssystem för att säkerställa skyddet mot obehörig åtkomst av operativa data som den tar emot, tar fram eller använder på annat sätt, så att endast de som är bemyndigade får åtkomst till dessa data.

c) Flygplatsoperatörens skyddsledningssystem ska fastställa

1. förfaranden för bedömning och reducering av dataskyddsrisker, övervakning och höjning av skyddet, skyddsöversyn och spridning av erfarenheter,

2. medel för att upptäcka brister i skyddet och för att varsko personalen på lämpligt sätt,

3. medel för att kontrollera följderna av brister i skyddet och för att identifiera motåtgärder i syfte att förhindra en upprepning.

d) Flygplatsoperatören ska säkerställa att dess personal har säkerhetsprövats när det gäller säkerhet för flygdata.

e) Flygplatsoperatören ska genomföra de åtgärder som är nödvändiga för att för att skydda sina flygdata mot it-säkerhetshot."

b) Punkt ADR.OR.D.017 ska ersättas med följande:

”**ADR.OR.D.017 Program för utbildning och kompetenskontroll**

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett utbildningsprogram för personal som deltar i flygplatsens drift, underhåll och ledning för att säkerställa personalens fortsatta kompetens och personalens medvetenhet om de regler och förfaranden som gäller för flygplatsens drift och hur deras funktioner och arbetsuppgifter förhåller sig till flygplatsen som helhet.

b) Den utbildning som avses i punkt a ska

1. omfatta grundutbildning, återkommande utbildning, repetitionsutbildning och fortbildning,

2. vara anpassad till personalens funktioner och arbetsuppgifter,

3. omfatta flygplatsens tillämpliga operativa förfaranden och krav, samt körning av fordon.

c) Flygplatsoperatören ska säkerställa att eventuell annan personal, inklusive personal från andra organisationer som utför eller tillhandahåller tjänster på flygplatsen och som har tillträde utan ledsagning till flygplatsens färdområde och andra operativa områden, är utbildad på lämpligt sätt och kvalificerad för sådant tillträde utan ledsagning.

d) Den utbildning som avses i punkt c ska

1. omfatta grundutbildning, återkommande utbildning, repetitionsutbildning och fortbildning,

2. omfatta flygplatsens tillämpliga operativa förfaranden och krav, samt körning av fordon.

e) Flygplatsoperatören ska säkerställa att den personal som avses i punkterna a och c har genomgått den nödvändiga grundutbildningen med godkänt resultat innan de får

1. utföra sina arbetsuppgifter utan uppsikt,

2. tillträde utan ledsagning till flygplatsens färdområde och andra operativa områden.

Grundutbildningen ska omfatta teoretisk och praktisk utbildning med lämplig varaktighet och kompetensbedömning av den personal som genomgår utbildningen.

f) Flygplatsoperatören ska säkerställa att den personal som avses i punkterna a och c, som ett krav för att få fortsätta att utföra sina arbetsuppgifter utan uppsikt och för att få tillträde utan ledsagning till flygplatsens färdområde och andra operativa områden, och om inte annat anges i denna del och i DEL.ADR.OPS, har utbildats i de regler och förfaranden som är relevanta för flygplatsens drift genom att med godkänt resultat ha genomgått följande:

1. Återkommande utbildning, med högst 24 månaders intervall efter genomgången grundutbildning. Om den återkommande utbildningen genomförs under intervallets tre sista kalendermånader ska perioden för det nya intervallet räknas från det ursprungliga intervallets sista dag.

2. Repetitionsutbildning, som ska genomföras innan personalen utför sina arbetsuppgifter utan uppsikt eller får tillträde utan ledsagning till flygplatsens färdområde eller andra operativa områden, om personalen varit frånvarande från sina arbetsuppgifter under en period av minst tre och högst tolv på varandra följande månader. I händelse av frånvaro under mer än tolv på varandra följande månader ska personalen genomgå grundutbildning i enlighet med punkt c.

3. Fortbildning, när så är nödvändigt, till följd av förändringar i driftsmiljön eller tilldelade arbetsuppgifter.

g) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett program för kompetenskontroll av den personal som avses i punkt a, och säkerställa att den personal som avses i punkt c har visat sin förmåga att utföra sina arbetsuppgifter, i enlighet med ett program för kompetenskontroll, för att säkerställa

1. personalens fortsatta kompetens,

2. personalens medvetenhet om de regler och förfaranden som är relevanta för dess funktioner och arbetsuppgifter.

Flygplatsoperatören ska, om inget annat anges i denna del och Del-ADR.OPS, säkerställa att de personer som avses i punkterna a och c genomgår kompetenskontroller med högst 24 månaders intervall efter genomgången grundutbildning.

h) Flygplatsoperatören ska säkerställa att

1. instruktörer och bedömare med lämpliga kvalifikationer och erfarenhet anlitas för att genomföra utbildningen respektive bedömningarna och kompetenskontrollerna,

2. lämpliga lokaler, hjälpmedel och utrustning används för att genomföra utbildningen och, i tillämpliga fall, kompetenskontrollerna.

i) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för att genomföra programmen för utbildning och kompetenskontroll, och ska

1. föra lämpliga register över kvalifikationer, utbildning och kompetenskontroll för att kunna styrka efterlevnaden av detta krav,

2. på begäran ställa sådana register till den berörda personalens förfogande,

3. om en person anställs av en annan arbetsgivare, på begäran ställa uppgifterna om den personen till den nya arbetsgivarens förfogande."

(c) Punkt ADR.OR.D.035 d ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. Aktuell version av riskregistret."

ii) Följande punkter ska läggas till som punkterna 7 och 8:

"7. Körtillstånd och, om så är lämpligt, intyg om språkkunskaper: under minst fyra år efter en persons sista anställningsdag eller efter återkallande eller annullering av ett körtillstånd, eller tills detta verksamhetsområde har granskats av den behöriga myndigheten.

8. Fordonstillstånd och flygplatsoperatörens dokumentation av fordonsunderhåll: under minst fyra år efter det att ett fordon tagits ur drift, eller tills detta område har granskats av den behöriga myndigheten."

3. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Punkt ADR.OPS.A.010 ska ersättas med följande:

"**ADR.OPS.A.010 Datakvalitetskrav**

Flygplatsoperatören ska ha formella avtal med de organisationer som den utbyter flygdata eller flyginformation med och ska säkerställa följande:

a) Alla uppgifter som är relevanta för flygplatsen och tillgängliga tjänster tillhandahålls med den kvalitet som krävs. Datakvalitetskraven (DQR) uppfylls vid dataframtagningen och bibehålls under dataöverföringen.

b) Noggrannheten för flygdata motsvarar specifikationerna i flygdatakatalogen.

c) Integriteten för flygdata bevaras under hela dataprocessen, från framtagningen till överföringen, på grundval av den integritetsklassificering som specificeras i flygdatakatalogen. Dessutom ska förfaranden inrättas så att

1. i fråga om rutindata, förvanskning undviks under hela processen för databehandling,

2. i fråga om väsentliga data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och att vid behov ytterligare processer införs för att hantera potentiella risker i den övergripande systemarkitekturen så att dataintegriteten på den nivån säkras,

3. i fråga om kritiska data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och att ytterligare integritetssäkringsförfaranden införs för att helt motverka effekterna av de fel som genom en grundlig analys av den övergripande systemarkitekturen identifieras som potentiella risker för dataintegriteten.

d) Upplösningen hos flygdata står i proportion till den faktiska datanoggrannheten.

e) Spårbarheten för flygdata.

f) Aktualiteten hos flygdata, inklusive eventuella begränsningar av den period data faktiskt gäller.

g) Fullständigheten hos flygdata.

h) Levererade data uppfyller de specificerade formatkraven.”

b) Följande punkter ska läggas till som punkterna ADR.OPS.A.020–ADR.OPS.A.055:

”**ADR.OPS.A.020 Gemensamma referenssystem**

För flygtrafik ska tjänsteleverantörer använda

a) World Geodetic System – 1984 (WGS-84) som det horisontella referenssystemet,

b) havsytans medelnivå (Mean Sea Level, MSL) som det vertikala referenssystemet,

c) den gregorianska kalendern och koordinerad universell tid (UTC) som de temporala referenssystemen.

ADR.OPS.A.025 Upptäckt av datafel och autentisering

En flygplatsoperatör som tar fram data, behandlar data eller sänder data till AIS-leverantören ska göra följande:

a) Säkerställa att digitala metoder för upptäckt av datafel används vid överföring och lagring av flygdata för att stödja de tillämpliga dataintegritetsnivåerna.

b) Säkerställa att överföringen av flygdata omfattas av en lämplig autentiseringsprocess, så att mottagarna kan bekräfta att data eller uppgifter har överförts av en godkänd källa.

ADR.OPS.A.030 Flygdatakatalog

En flygplatsoperatör som tar fram, behandlar eller sänder data till AIS-leverantören ska säkerställa att de flygdata som avses i tillägg 1 till bilaga III (Del-ATM/ANS.OR) till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 (*) överensstämmer med specifikationerna i datakatalogen.

ADR.OPS.A.035 Datavalidering och dataverifiering

En flygplatsoperatör som tar fram data, behandlar data eller sänder data till AIS-leverantören ska säkerställa att validerings- och verifieringstekniker utnyttjas så att flygdata uppfyller de tillhörande DQR-kraven. Dessutom

a) ska verifieringen säkerställa att flygdata tas emot utan förvanskning och att förvanskning inte uppstår under flygdataprocessen,

b) ska flygdata och flyginformation som förs in manuellt bli föremål för en oberoende verifiering så att eventuella fel som kan ha införts upptäcks,

c) ska initialdata, när flygdata används för att erhålla eller beräkna nya flygdata, verifieras och valideras, utom när de tillhandahålls av en auktoritativ källa.

ADR.OPS.A.040 Krav för felbehandling

Flygplatsoperatören ska säkerställa att

a) fel som identifieras under dataframtagning och efter dataleverans åtgärdas, korrigeras eller uppklaras,

b) hantering av fel i kritiska och väsentliga flygdata prioriteras.

ADR.OPS.A.045 Metadata

Flygplatsoperatören ska säkerställa att metadata omfattar minst följande:

a) Identifiering av de organisationer eller enheter som utför någon åtgärd för att ta fram, överföra eller manipulera flygdata.

b) Den åtgärd som utförts.

c) Datum och tidpunkt för utförande av åtgärden.

ADR.OPS.A.050 Dataöverföring

Flygplatsoperatören ska säkerställa att flygdata överförs på elektronisk väg.

ADR.OPS.A.055 Verktyg och programvara

En flygplatsoperatör som tar fram data, behandlar data eller sänder data till AIS-leverantören ska säkerställa att de verktyg och den programvara som används för att stödja eller automatisera flygdataprocesser utför sina funktioner utan att inverka negativt på kvaliteten på flygdata.

_____

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1)."

c) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.A.057:

"**ADR.OPS.A.057 Framtagning av NOTAM**

a) Flygplatsoperatören ska

1. fastställa och tillämpa förfaranden för framtagning av ett NOTAM som utfärdas av den relevanta leverantören av flygbriefingtjänster och

   i) som innehåller information om tillkomst eller förändring av eller beskaffenhet hos en luftfartsrelaterad anläggning, tjänst, procedur eller riskkälla, om vilken kännedom i rätt tid är avgörande för personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken,

   ii) som innehåller information av tillfällig karaktär och med kort varaktighet eller som rör operativt betydande permanenta ändringar eller tillfälliga ändringar med lång varaktighet som sker med kort varsel, utom i fråga om omfattande text eller grafik, eller båda,

2. utse flygplatspersonal, som genomgått relevant utbildning med godkänt resultat och visat sin kompetens, för att ta fram NOTAM och tillhandahålla relevant information till de leverantörer av flygbriefingtjänster med vilka flygplatsoperatören har överenskommelser,

3. säkerställa att all annan flygplatspersonal vars arbetsuppgifter omfattar användning av NOTAM har genomgått relevant utbildning med godkänt resultat och visat sin kompetens för detta.

b) Flygplatsoperatören ska ta fram ett NOTAM när följande information måste lämnas:

1. Etablering, stängning eller betydande ändringar av driften av flygplatser, helikopterflygplatser eller banor.

2. Etablering av, borttagande av eller betydande ändringar i utförandet av flygplatstjänster.

3. Etablering, borttagande eller betydande ändringar av den operativa kapaciteten hos radionavigeringstjänster och tjänster för kommunikation mellan luftfartyg och mark som ligger inom flygplatsoperatörens ansvarsområde.

4. Avsaknad av tillgång till reservsystem och sekundära system, med en direkt operativ inverkan.

5. Inrättande, borttagande eller betydande ändringar av visuella hjälpmedel.

6. Avbrott i eller återställande av driften av viktiga delar av flygplatsens ljussystem.

7. Etablering, borttagande eller betydande ändringar av förfaranden för flygtrafiktjänster som ligger inom flygplatsoperatörens ansvarsområde.

8. Förekomst eller korrigering av större defekter eller hinder på manöverområdet.

9. Ändringar och begränsningar av tillgången till bränsle, olja och syrgas.

10. Inrättande, borttagande eller återställande av driften av hinderljusfyrar.

11. Planerade laser- och sökarljus i närheten av flygplatsen, om det är sannolikt att piloters mörkerseende kan försämras.

12. Uppsättning, borttagande eller ändringar av hinder för flygtrafiken vid start- och utflygningsområden, områden för avbruten inflygning, inflygningsområden samt på banstråket.

13. Ändringar av brand- och räddningstjänstkategorier på flygplatser eller helikopterflygplatser.

14. Förekomst, avlägsnande eller betydande ändringar av riskfyllda förhållanden på grund av snö, slask, is, radioaktivt material, giftiga kemikalier, nedfall av vulkanisk aska eller vatten på färdområdet.

15. Rullbana eller del av rullbana som är hal och våt.

16. Rullbana som inte är tillgänglig på grund av arbeten med färgmarkeringar på banan, eller den tid som krävs för att göra banan tillgänglig, om den utrustning som används för arbetena vid behov kan avlägsnas.

17. Förekomst av riskkällor som påverkar flygtrafiken, inklusive förekomst av vilda djur, hinder, flyguppvisningar och större evenemang.

c) När det gäller punkt b ska flygplatsoperatören säkerställa följande:

1. NOTAM tas fram med tillräcklig ledtid så att berörda parter kan vidta nödvändiga åtgärder, utom i händelse av obrukbarhet, utsläpp av radioaktivt material och giftiga kemikalier och andra händelser som inte kan förutses.

2. Ett NOTAM om att anläggningar, tjänster eller navigationshjälpmedel på flygplatsen är obrukbara innehåller en uppskattning av hur länge de kommer att vara obrukbara eller när de förväntas vara återställda.

3. Inom tre månader från utfärdandet av ett permanent NOTAM ingår informationen i detta NOTAM i de berörda flyginformationsprodukterna.

4. Inom tre månader från utfärdandet av ett tillfälligt NOTAM med lång varaktighet ingår informationen i detta NOTAM i ett AIP-tillägg.

5. När ett NOTAM med en uppskattad sista giltighetsdag oväntat överskrider tremånadersperioden tas ett ersättnings-NOTAM fram, om inte förhållandet väntas kvarstå under ytterligare en period på minst tre månader, i vilket fall flygplatsoperatören ska säkerställa att informationen publiceras i ett AIP-tillägg.

d) Flygplatsoperatören ska dessutom säkerställa följande:

1. Om inte annat följer av punkt d.4 innehåller varje NOTAM som tas fram av flygplatsoperatören den information som är tillämplig, i den ordning som anges i NOTAM-formatet i tillägg 1 till denna bilaga.

2. Texten i ett NOTAM består av den terminologi eller enhetliga förkortade fraseologi som används i Icaos NOTAM-kod, kompletterad med Icaos förkortningar, indikatorer, identifierare, beteckningar, anropssignaler, frekvenser, siffror och klartext.

3. Ett NOTAM tas fram på engelska eller på det nationella språket, enligt överenskommelse med den relevanta leverantören av flygbriefingtjänster.

4. Uppgifter om snö, slask, is, frost, stillastående vatten eller annat vatten i samband med snö, slask, is eller frost på färdområdet sprids med hjälp av ett SNOWTAM, vars innehåll följer den ordning som anges i SNOWTAM-formatet i tillägg 2 till denna bilaga.

5. När ett fel uppstår i ett NOTAM tas ett NOTAM med ett nytt nummer fram som ersättning för det felaktiga NOTAM, eller annulleras det felaktiga NOTAM och ett nytt NOTAM tas fram.

6. När ett NOTAM tas fram för att annullera eller ersätta ett tidigare NOTAM

a) anges serien och nummer/år för det föregående NOTAM,

b) har båda NOTAM samma platsindikatorer och område.

7. Endast ett NOTAM annulleras genom eller ersätts av ett nytt NOTAM.

8. Varje framtaget NOTAM behandlar endast ett (1) område och ett (1) förhållande som gäller objektet.

9. Varje framtaget NOTAM är så kortfattat som möjligt och sammanställt så att dess budskap är tydligt, utan att hänvisa till ett annat dokument.

10. Ett framtaget NOTAM som innehåller permanent eller tillfällig information med lång varaktighet innehåller lämpliga hänvisningar till luftfartspublikationen (AIP) eller AIP-tillägget.

11. Den Icao-platsindikator som ingår i texten till ett framtaget NOTAM för flygplatsen är den som ingår i *Location Indicators*. En förkortad form av sådana indikatorer får inte användas.

e) Flygplatsoperatören ska, efter att ha tagit fram och publicerat ett NOTAM, granska dess innehåll för att säkerställa att det är korrekt, och säkerställa att informationen sprids till all relevant flygplatspersonal och alla organisationer på flygplatsen.

f) Flygplatsoperatören ska föra register över följande:

1. Framtagna NOTAM, och vilka som utfärdades.

2. Genomförandet av punkterna a.2 och a.3.”

d) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.A.60:

”**ADR.OPS.A.060 Rapportering om ytkontamineringar**

Flygplatsoperatören ska rapportera till flygbriefingtjänsten och flygtrafikledningsenheterna om förhållanden som är av operativ betydelse och påverkar luftfartygs- och flygplatsverksamhet på färdområdet, särskilt när det gäller förekomsten av

a) vatten,

b) snö,

c) slask,

d) is,

e) frost,

f) flytande kemikalier för förebyggande avisning eller avisning eller andra kontamineringar,

g) snövallar eller snödrivor.”

e) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.065:

”**ADR.OPS.A.065 Rapportering om rullbanans ytförhållande**

a) Flygplatsoperatören ska med hjälp av en rapport om banförhållanden (RCR) rapportera om rullbanans ytförhållande för varje tredjedel av banan. Rapporten ska innehålla en kod för banförhållanden (RWYCC) med ett värde mellan 0 och 6, uppgifter om hur stor del som täcks och kontamineringens djup, samt en beskrivning med hjälp av följande termer:

1. COMPACTED SNOW (packad snö).

2. DRY (torr).

3. DRY SNOW (torr snö).

4. DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (torr snö på packad snö).

5. DRY SNOW ON TOP OF ICE (torr snö på is).

6. FROST (frost).

7. ICE (is).

8. SLIPPERY WET (hal och våt).

9. SLUSH (slask).

10. SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (särskilt preparerad vinterbana).

11. STANDING WATER (stillastående vatten).

12. WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (vatten på packad snö).

13. WET (våt).
14. WET ICE (våt is).
15. WET SNOW (våt snö).
16. WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (våt snö på packad snö).
17. WET SNOW ON TOP OF ICE (våt snö på is).
18. CHEMICALLY TREATED (kemiskt behandlad).
19. LOOSE SAND (lös sand).

b) Rapporteringen ska börja när en betydande förändring av rullbanans ytförhållande inträffar på grund av vatten, snö, slask, is eller frost.

c) Rapporteringen om rullbanans ytförhållande ska fortsätta för att återspegla betydande förändringar till dess att rullbanan inte längre är kontaminerad. När denna situation uppstår ska flygplatsoperatören utfärda en RCR som anger att banan är våt eller torr, enligt vad som är tillämpligt.

d) Friktionsmätningar ska inte rapporteras.

e) När en belagd bana, eller en del av den, är hal och våt ska flygplatsoperatören göra sådan information tillgänglig för flygplatsens relevanta användare. Detta ska göras med hjälp av ett NOTAM som tas fram och som beskriver var den påverkade delen finns.”

f) Följande tillägg ska läggas till som tillägg 1:

"Tillägg 1

NOTAM-FORMAT

Prioritetsindikator	→
Adress	
	≪≡
Datum och tid för inlämning	→
Originatorns indikator	≪≡(

Serie, nummer och identifierare för meddelande	
NOTAM som innehåller ny information	..... NOTAMN (serie och nummer/år)
NOTAM som ersätter ett tidigare NOTAM	..... NOTAMR..... (serie och nummer/år) (serie och nummer/år för NOTAM som ska ersättas)
NOTAM som annullerar ett tidigare NOTAM	..... NOTAMC..... (serie och nummer/år) (serie och nummer/år för NOTAM som ska annulleras) ≪≡

Precisering									
	FIR	NOTAM-kod	Trafik	Syfte	Område	Nedre gräns	Övre gräns	Koordinater, radie	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/	/	≪≡
Icao-platsindikator för den anläggning, det luftrum eller det förhållande som meddelandet gäller.								A) →	

Giltighetstid			
Från *(datum och tidpunkt)*	B)		→
Till *(PERM eller datum och tidpunkt)*	C)	**EST* PERM***	≪≡
Tidsplan *(om tillämpligt)*	D)		→
			≪≡

NOTAM-text, i klartext (med Icao-förkortningar)	
E)	≪≡
Nedre gräns	F) →
Övre gräns	G)) ≪≡
Underskrift	

***Stryk det som inte är tillämpligt**"

g) Följande tillägg ska läggas till som tillägg 2:

”Tillägg 2

SNOWTAM-FORMAT

(COM-rubrik)	(Prioritets-indikator)	(Adresser)		<=
	(Datum och tid för inlämning)	(Originatorns indikator)		<=
(Förkortad rubrik)	(SWAA*-SERIENUMMER) S W * *	(PLATSINDIKATORER)	DATUM OCH TIDPUNKT FÖR BEDÖMNINGEN	(VALFRI GRUPP) <=(
SNOWTAM →	(Serienummer) <=			

Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda			
(FLYGPLATSENS PLATSINDIKATORER)	M	A)	<=
(DATUM/TID FÖR BEDÖMNINGEN *(Tid då bedömningen har slutförts i UTC-tid)*)	M	B)	→
(RULLBANANS LÄGRE BETECKNINGSNUMMER)	M	C)	→
(KOD FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN (RWYCC) FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN) (Från matrisen för bedömning av rullbanans förhållanden (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6)	M	D)	/ / →
(PROCENT AV VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN SOM TÄCKS AV KONTAMINERINGAR)	C	E)	/ / →
(DJUP (mm) FÖR LÖSA KONTAMINERINGAR FÖR VARJE TREDJEDEL AV BANAN)	C	F)	/ / →
(BESKRIVNING AV FÖRHÅLLANDEN FÖR HELA RULLBANANS LÄNGD) (Observerade för varje tredjedel av rullbanan med början från tröskeln med det lägre beteckningsnumret) COMPACTED SNOW DRY DRY SNOW DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW DRY SNOW ON TOP OF ICE FROST ICE SLIPPERY WET SLUSH SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY STANDING WATER WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW WET WET ICE WET SNOW WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW WET SNOW ON TOP OF ICE	M	G)	/ / →
(BREDD PÅ DEN DEL AV RULLBANAN FÖR VILKEN KODERNA FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN GÄLLER, OM DEN ÄR SMALARE ÄN DEN PUBLICERADE BREDDEN)	O	H)	<==
Avsnitt om lägesuppfattning			
(FÖRKORTAD LÄNGD PÅ RULLBANAN, OM DEN ÄR KORTARE ÄN DEN PUBLICERADE LÄNGDEN (m))	O	I)	→
(SNÖDREV PÅ RULLBANAN)	O	J)	→
(LÖS SAND PÅ RULLBANAN)	O	K)	→
(KEMISK BEHANDLING PÅ RULLBANAN)	O	L)	→
(SNÖVALLAR PÅ RULLBANAN) (i så fall också avståndet från rullbanans centrumlinje (m) åtföljt av ”L”, ”R” eller ”LR”, beroende på vad som är tillämpligt))	O	M)	→
(SNÖVALLAR PÅ EN TAXIBANA)	O	N)	→
(SNÖVALLAR BREDVID RULLBANAN)	O	O)	→
(TAXIBANANS FÖRHÅLLANDEN)	O	P)	→
(PLATTANS FÖRHÅLLANDEN)	O	R)	→
(UPPMÄTT FRIKTIONSKOEFFICIENT)	O	S)	→
(KOMMENTARER I KLARTEXT)	O	T)	) <<=

ANMÄRKNINGAR:
1. *Ange Icao-landsbokstäver enligt Icao Doc 7910, Del 2 eller annan tillämplig flygplatsbeteckning.
2. Upprepa stegen B–H för att ange uppgifter om andra rullbanor.
3. Informationen i avsnittet om lägesuppfattning upprepas för varje rullbana, taxibana och platta. Upprepa enligt vad som är tillämpligt, när information rapporteras.
4. Ord inom parentes () ska inte sändas.
5. För punkterna A–T ska *Instruktioner för att fylla i SNOWTAM-formatet, punkt 1.b* följas.

ORIGINATORNS UNDERSKRIFT *(ska inte sändas)*

h) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.B.003:

”**ADR.OPS.B.003 Överlämning av verksamhet – tillhandahållande av operativ information**

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för överlämning av operativ verksamhet mellan personal som deltar i flygplatsens drift och underhåll, för att säkerställa att all ny tillkommande personal får operativ information som rör deras arbetsuppgifter.

b) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för att förse organisationer som är verksamma eller tillhandahåller tjänster på flygplatsen med flygplatsrelaterad operativ information som kan påverka utförandet av arbetsuppgifterna för personal i dessa organisationer.”

i) Punkt ADR.OPS.B.010 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna c, d och e ska ersättas med följande:

”c) Utbildningsprogrammet ska genomföras i enlighet med punkt ADR.OR.D.017, med följande undantag:

1. Återkommande utbildning ska omfatta teoretisk och kontinuerlig praktisk utbildning.

2. Kompetenskontroller ska genomföras med högst 12 månaders intervall efter genomgången grundutbildning.

d) Utbildningen av den personal som ska utöva brand- och räddningstjänst ska utformas för att ge grundläggande kunskap och praktiska färdigheter som rör personalens arbetsuppgifter.

e) En tillfällig sänkning av skyddsnivån för flygplatsens brand- och räddningstjänst på grund av oförutsedda omständigheter ska inte kräva förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten.”

ii) Punkt f ska utgå.

j) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.B.016:

”**ADR.OPS.B.016 FOD-kontrollprogram**

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett FOD-kontrollprogram och ska kräva att organisationer som är verksamma eller tillhandahåller tjänster på flygplatsen deltar i programmet.

b) Flygplatsoperatören ska, som en del av FOD-kontrollprogrammet, göra följande:

1. Säkerställa personalens medvetenhet om deltagande, och att personalen har genomgått relevant utbildning med godkänt resultat och visat sin kompetens.

2. Fastställa och tillämpa åtgärder för att förebygga uppkomst av FOD-föremål.

3. Fastställa och tillämpa förfaranden för att

i) upptäcka FOD-föremål, inbegripet att övervaka och inspektera färdområdet eller angränsande områden i enlighet med ett inspektionsschema eller närhelst en sådan inspektion är nödvändig på grund av verksamhet, väderfenomen eller händelser som kan ha gett upphov till FOD-föremål,

ii) omedelbart avlägsna, innesluta och bortskaffa FOD-föremål, och tillhandahålla alla nödvändiga hjälpmedel,

iii) meddela, så snart som möjligt, luftfartygsoperatörer om det gäller identifierade delar till luftfartyg.

c) Samla in och analysera data och information för att identifiera källor och trender avseende FOD-föremål, och genomföra korrigerande eller förebyggande åtgärder, eller båda, för att förbättra programmets ändamålsenlighet.”

k) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.B.024:

”**ADR.OPS.B.024 Tillstånd till fordonsförare**

a) Med undantag för vad som föreskrivs i punkt d krävs att den förare som kör ett fordon på någon del av färdområdet eller andra operativa områden på en flygplats har ett tillstånd som utfärdats av flygplatsoperatören. Körtillståndet ska utfärdas till en person som

1. tilldelats arbetsuppgifter som innebär körning i sådana områden,

2. innehar ett giltigt körkort och eventuella andra certifikat för att använda specialfordon,

3. genomgått ett relevant körutbildningsprogram med godkänt resultat och visat sin kompetens i enlighet med punkt b,

4. visat språkkunskaper i enlighet med punkt ADR.OPS.B.029, om personen avser att köra ett fordon på manöverområdet,

5. fått utbildning av sin arbetsgivare om användningen av det fordon som är avsett att användas på flygplatsen.

b) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett körutbildningsprogram för förare som trafikerar plattan eller andra operativa områden, med undantag av manöverområdet, och för förare som trafikerar manöverområdet. Utbildningsprogrammet ska uppfylla följande krav:

1. Vara anpassat till flygplatsens utmärkande egenskaper och verksamhet, förarens funktioner och arbetsuppgifter och de områden på flygplatsen som förare kan få tillstånd att trafikera.

2. Innehålla följande:

i) Teoretisk och praktisk utbildning med lämplig längd, åtminstone inom följande områden:

A) Regelverk och personligt ansvar.

B) Fordonsstandarder, krav och förfaranden avseende flygplatsens drift.

C) Kommunikation.

D) Radiotelefoni, för förare som trafikerar manöverområdet.

E) Mänskliga prestationer.

F) Förtrogenhet med driftsmiljön.

ii) Kompetensbedömning av förarna.

c) Ett körtillstånd som utfärdats i enlighet med punkt a ska ange de delar av färdområdet eller andra operativa områden som föraren får trafikera, och ska vara fortsatt giltigt så länge som

1. kraven i punkterna a.1 och a.2 är uppfyllda,

2. innehavaren av körtillståndet

i) med godkänt resultat genomgår utbildning och kompetenskontroller i enlighet med punkterna ADR.OR.D.017 f och g,

ii) fortsätter att visa, om så är tillämpligt, de nödvändiga språkkunskaperna i enlighet med punkt ADR.OPS.B.029.

d) Trots vad som sägs i punkt a får flygplatsoperatören tillåta en person att tillfälligt köra ett fordon på färdområdet eller andra operativa områden om

1. personen innehar ett giltigt körkort och eventuella andra certifikat för att använda specialfordon,

2. fordonet ledsagas av ett fordon som körs av en förare som har tillstånd i enlighet med punkt a.

e) Flygplatsoperatören ska

1. inrätta ett system och genomföra förfaranden för att

i) utfärda körtillstånd och tillfälligt tillåta körning av fordon,

ii) säkerställa att förare som fått ett körtillstånd utfärdat fortsätter att uppfylla kraven i punkterna c.1 och c.2,

iii) övervaka att förare uppfyller alla krav som rör körning av fordon på flygplatsen och vidta lämpliga åtgärder, inbegripet att tillfälligt eller permanent dra in körtillstånd eller tillåtelse att tillfälligt köra ett fordon,

2. föra relevanta register.”

l) Punkt ADR.OPS.B.25 ska utgå.

m) Följande punkter ska läggas till som punkterna ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 och ADR.OPS.B.029:

”**ADR.OPS.B.026 Fordonstillstånd**

a) För ett fordon som används på färdområdet eller andra operativa områden krävs ett tillstånd som utfärdats av flygplatsoperatören. Tillståndet får utfärdas om fordonet används i verksamhet som rör flygplatsens drift och uppfyller följande villkor:

1. Fordonet är brukbart och lämpligt för den avsedda användningen.

2. Fordonet uppfyller kraven på märkning och belysning i punkt ADR.OPS.B.080.

3. Fordonet är utrustat med radio för tvåvägskommunikation på lämpliga frekvenser för flygtrafikledningstjänst och eventuella andra nödvändiga frekvenser, om det avsett att användas på något av följande områden:

i) Manöverområdet.

ii) Andra operativa områden där kommunikation med flygtrafikledningsenheten eller flygplatsens andra operativa enheter är nödvändig.

4. Fordonet är utrustat med en transponder eller annan utrustning som möjliggör övervakning, om det är avsett att användas på manöverområdet, och flygplatsen är utrustad med ett lednings- och kontrollsystem för markrörelser som för sin drift kräver användning av fordonsmonterad transponder eller annan utrustning som möjliggör övervakning.

b) Flygplatsoperatören ska begränsa antalet fordon som har tillstånd att användas på färdområdet och andra operativa områden till det minsta antal som krävs för säker och effektiv drift av flygplatsen.

c) Ett tillstånd som utfärdas i enlighet med punkt a ska

1. ange de delar av färdområdet eller andra operativa områden där fordonet får användas,

2. vara fortsatt giltigt så länge som kraven i punkt a är uppfyllda.

d) Flygplatsoperatören ska tilldela en anropssignal till ett fordon som i enlighet med punkt a har tillstånd att användas på flygplatsen, om det finns krav på att fordonet ska vara utrustat med radio. Anropssignalen till ett fordon

1. får inte vara förvirrande beträffande dess identitet,

2. ska vara anpassad till dess funktion,

3. ska, för fordon som används på manöverområdet, samordnas med flygtrafikledningsenheten och spridas till berörda organisationer på flygplatsen.

e) Genom undantag från punkt a får flygplatsoperatören tillåta följande:

1. Att ett fordon med tillstånd i enlighet med punkterna a.1 och a.2, som inte är utrustat med en radio som krävs i punkt a.3 och en transponder eller annan utrustning som möjliggör övervakning som krävs i punkt a.4, tillfälligt får användas på de områden som avses i punkterna a.3 och a.4, förutsatt att

i) fordonet alltid ledsagas av ett fordon som har tillstånd och som uppfyller kraven i punkt a.3 och, om så är nödvändigt, punkt a.4,

ii) det ledsagande fordonet uppfyller kraven på märkning och belysning i punkt ADR.OPS.B.080,

iii) procedurer vid låga siktvärden inte är i kraft, om det ledsagade fordonet ska användas på manöverområdet.

2. Att ett fordon tillfälligt får köras in på flygplatsen och användas på färdområdet eller andra operativa områden, om följande villkor är uppfyllda:

a) En visuell inspektion av fordonet visar att dess skick inte äventyrar säkerheten.

b) Fordonet ledsagas alltid av ett fordon som har tillstånd och som

i) uppfyller kraven i punkt a.3 och, om så är nödvändigt, punkt a.4 när det används på de områden som avses i punkterna a.3 och a.4,

ii) uppfyller kraven på märkning och belysning i punkt ADR.OPS.B.080.

c) Procedurer vid låga siktvärden är inte i kraft, om fordonet ska användas på manöverområdet.

f) Flygplatsoperatören ska

1. fastställa och tillämpa förfaranden för att

i) utfärda fordonstillstånd och tillfälligt tillåta fordon att köras in och användas på flygplatsen,

ii) tilldela anropssignaler till fordon,

iii) övervaka att fordon överensstämmer med punkt ADR.OPS.B.026 och vidta lämpliga åtgärder, inbegripet att tillfälligt eller permanent dra in fordonstillstånd eller tillåtelse att tillfälligt använda ett fordon,

2. föra relevanta register.

ADR.OPS.B.027 Användning av fordon

a) Föraren av ett fordon på manöverområdet ska använda fordonet

1. endast i enlighet med tillstånd från flygtrafikledningsenheten, och i enlighet med de instruktioner som utfärdas av den enheten,

2. i överensstämmelse med alla obligatoriska instruktioner som förmedlas genom färgmarkeringar och skyltar, såvida inte flygtrafikledningsenheten ger tillstånd till något annat,

3. i överensstämmelse med alla obligatoriska instruktioner som förmedlas genom ljus.

b) Föraren av ett fordon på manöverområdet ska använda fordonet i enlighet med följande regler:

1. Räddningsfordon som framförs för att hjälpa ett luftfartyg i nödläge ska lämnas företräde före all annan marktrafik.

2. Om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 1:

i) Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska lämna företräde till luftfartyg som landar, startar eller taxar.

ii) Fordon som inte bogserar luftfartyg ska lämna företräde till fordon som bogserar luftfartyg.

iii) Fordon som inte bogserar luftfartyg ska lämna företräde till andra fordon som inte bogserar luftfartyg i enlighet flygtrafikledningsenhetens instruktioner.

iv) Trots vad som sägs i punkterna i, ii och iii ska fordon och fordon som bogserar luftfartyg följa de instruktioner som utfärdas av flygtrafikledningsenheten.

c) Föraren av ett radioutrustat fordon, som använder eller har för avsikt att använda fordonet på manöverområdet, ska göra följande:

1. Upprätta tillfredsställande tvåvägs radiokommunikation med flygtrafikledningsenheten på den lämpliga frekvensen för flygtrafikledningstjänst innan fordonet körs in på manöverområdet, och upprätthålla kontinuerlig passning på den tilldelade frekvensen.

2. Erhålla tillstånd från flygtrafikledningsenheten innan fordonet körs in på manöverområdet och endast använda fordonet i enlighet med flygtrafikledningsenhetens tillstånd. Trots ett sådant tillstånd ska ett ytterligare, särskilt tillstånd från flygtrafikledningsenheten krävas för att köra in på en rullbana eller ett banstråk eller före en förändring av den verksamhet som det ursprungliga tillståndet gällde.

3. Motläsa säkerhetsrelaterade delar av de instruktioner som överförs via tal till personal i flygtrafikledningstjänst. Instruktioner att köra in på, hålla före, korsa och använda fordonet på en rullbana eller taxibana eller ett banstråk ska alltid motläsas.

4. Motläsa andra instruktioner än de i punkt 3 till personal i flygtrafikledningstjänst eller bekräfta på ett sätt som klart visar att de har förståtts och ska efterlevas.

d) Föraren av ett fordon som används på manöverområdet ska, när det råder tvivel om fordonets position på manöverområdet,

1. meddela flygtrafikledningsenheten om omständigheterna, inbegripet senast kända position,

2. samtidigt, om inte flygtrafikledningsenheten gett instruktioner om något annat, så snabbt som möjligt lämna rullbanan, taxibanan eller någon annan del av manöverområdet så att ett säkert avstånd uppnås,

3. efter de åtgärder som avses i punkterna 1 och 2, stoppa fordonet.

e) Föraren av ett fordon på manöverområdet ska iaktta följande:

1. När fordonet används på ett banstråk och rullbanan används för landning eller start får fordonet inte komma närmare rullbanan än det avstånd som fastställts för rullbanans väntplats eller någon av rullbanans väntplatser på fordonsväg.

2. När rullbanan används för landning eller start får fordonet inte användas inom

i) den del av banstråket som sträcker sig bortom rullbanans banändar,

ii) rullbanans säkerhetsområden vid banändarna,

iii) ett hinderfritt stigområde, om ett sådant finns, på ett avstånd som skulle utsätta ett luftfartyg i luften för fara.

f) Föraren av ett radioutrustat fordon på plattan ska, om så krävs på flygplatsen,

1. upprätta tillfredsställande tvåvägs radiokommunikation med den ansvariga enhet som utsetts av flygplatsoperatören innan fordonet körs in på plattan,

2. upprätthålla kontinuerlig passning på den tilldelade frekvensen.

g) Föraren av ett fordon på plattan ska använda fordonet i enlighet med följande:

1. Endast i enlighet med tillstånd från den ansvariga enhet som har utsetts av flygplatsoperatören, och i enlighet med de instruktioner som utfärdas av den enheten.

2. I överensstämmelse med alla obligatoriska instruktioner som förmedlas genom färgmarkeringar och skyltar, såvida inte den ansvariga enhet som har utsetts av flygplatsoperatören ger tillstånd till något annat.

3. I överensstämmelse med alla obligatoriska instruktioner som förmedlas genom ljus.

4. Företräde ska lämnas till räddningsfordon och till luftfartyg som taxar, som just ska inleda taxning, eller som skjuts eller bogseras.

5. Företräde ska lämnas till andra fordon i enlighet med lokala föreskrifter.

6. Räddningsfordon som sätts in i en nödsituation ska alltid prioriteras.

h) Föraren av ett fordon på färdområdet och andra operativa områden

1. ska använda fordonet i enlighet med de fastställda hastighetsgränserna och körvägarna,

2. får inte hålla på med något som stör eller distraherar under körning,

3. uppfylla de kommunikationskrav och operativa förfaranden som ingår i flygplatsens verksamhetshandbok.

i) Föraren av ett fordon som ledsagar ett annat fordon ska säkerställa att föraren av det ledsagade fordonet använder fungerar i enlighet med de instruktioner som ges.

j) Föraren av ett fordon får parkera fordonet endast på de områden som har angetts av flygplatsoperatören.

k) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för att säkerställa att förare som trafikerar färdområdet och andra operativa områden efterlever punkterna a–j.

ADR.OPS.B.028 Bogsering av luftfartyg

Flygplatsoperatören ska

a) inrätta förfaranden för manövrering av luftfartyg och ange vägar som ska användas vid bogsering av luftfartyg på färdområdet, för att säkerställa säkerheten,

b) säkerställa att korrekt och lämplig vägledning tillhandahålls under bogsering,

c) säkerställa att bogserade luftfartyg har tända positionsljus under bogsering, i enlighet med bestämmelserna i punkt SERA.3215 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (*),

d) fastställa och tillämpa förfaranden för att säkerställa korrekt kommunikation och samordning mellan den organisation som utför bogseringen, enheten för ledningstjänst för trafik på plattan och flygtrafikledningsenheten, enligt vad som är lämpligt för bogseringen,

e) fastställa och tillämpa förfaranden för att säkerställa säkerheten i samband med bogsering i ogynnsamma väderförhållanden eller meteorologiska förhållanden, inbegripet genom att begränsa eller inte tillåta sådan verksamhet.

ADR.OPS.B.029 Språkkunskaper

a) En person som enligt punkt ADR.OPS.B.024 måste visa språkkunskaper ska visa kunskaper, åtminstone på operativ nivå i fråga om användning av både to fraseologi och klartext, i enlighet med punkt b, i

   1. engelska språket, och

   2. eventuella andra språk som används på flygplatsen för radiokommunikation med flygplatsens flygtrafikledningsenhet.

b) Sökanden ska uppvisa förmåga att

   1. kommunicera effektivt i situationer med enbart tal och i situationer ansikte mot ansikte,

   2. kommunicera om gemensamma och arbetsrelaterade ämnen med precision och tydlighet,

   3. använda lämpliga kommunikativa strategier för att utbyta meddelanden och upptäcka och lösa missförstånd i ett allmänt eller arbetsrelaterat sammanhang,

   4. framgångsrikt hantera de språkliga utmaningar som uppstår vid en komplikation eller ett oväntat händelseförlopp som inträffar i en vanlig arbetssituation eller kommunikativ uppgift som annars är välbekant,

   5. använda en dialekt eller ett uttal som de som arbetar i luftfartsbranschen kan förstå.

c) Språkkunskaper ska styrkas genom ett intyg som utfärdats av den organisation som genomförde bedömningen och som anger språket eller språken, kunskapsnivån eller kvalifikationsnivåerna samt datum för bedömningen.

d) Med undantag för personer som har visat att de har språkkunskaper på expertnivå ska språkkunskaperna bedömas på nytt

   1. vart fjärde år från datum för bedömningen, om den nivå som visats är operativ nivå,

   2. vart sjätte år från datum för bedömningen, om den nivå som visats är utvidgad nivå.

e) Språkkunskaper ska visas med hjälp av en bedömningsmetod som ska omfatta

   1. bedömningsprocessen,

   2. kvalifikationerna för de bedömare som genomför bedömningar av språkkunskaper,

   3. överklagandeförfarandet.

f) Flygplatsoperatören ska göra språkutbildning tillgänglig för att upprätthålla personalens nivå av språkkunskaper.

g) Genom undantag från punkt a får medlemsstaten besluta att språkkunskaper i engelska inte krävs för personal som avses i punkt ADR.OPS.B.024, när det gäller radiokommunikation med flygplatsens flygtrafikledningsenhet. I så fall ska den göra en säkerhetsbedömning som omfattar en eller flera flygplatser.

h) Flygplatsoperatören får utfärda ett tillstånd till en person som inte har visat sig uppfylla punkterna a och b fram till

1. den 7 januari 2026 när det gäller engelska språket,

2. den 7 januari 2023 när det gäller något annat språk än engelska språket.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).”

n) Punkt ADR.OPS.B.030 ska ersättas med följande:

”ADR.OPS.B.030 Lednings- och kontrollsystem för markrörelser

a) Flygplatsoperatören ska säkerställa att det finns ett lednings- och kontrollsystem för markrörelser på flygplatsen.

b) Flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänster ska samordnat, och nom ramen för lednings- och kontrollsystemet för markrörelser, bedöma behovet av att fastställa standardvägar för taxande luftfartyg på flygplatsen. Om standardvägar tillhandahålls ska flygplatsoperatören

1. säkerställa att de är tillräckliga och lämpliga för flygplatsens trafik, utformning och avsedda verksamhet, samt att de är korrekt identifierade,

2. förse leverantören av flygbriefingtjänster med relevant information för publicering i luftfartspublikationen (AIP).

c) Om användningen av lednings- och kontrollsystemet för markrörelser kräver användning av en transponder i luftfartyg på färdområdet ska flygplatsoperatören tillsammans med leverantören av flygtrafiktjänster samordna

1. de relevanta operativa förfaranden för användning av transpondrar som luftfartygsoperatörer ska tillämpa,

2. tillhandahållandet av den relevanta informationen till leverantören av flygbriefingtjänster för publicering i luftfartspublikationen (AIP).”

o) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.B.031:

”ADR.OPS.B.031 Kommunikation

a) Fordon och flygtrafikledningsenheten ska kommunicera i enlighet med de tillämpliga kraven i avsnitt 14 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.

b) Flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst ska samordnat fastställa kommunikationsförfaranden som inbegriper

1. frekvenser och ett eller flera språk som ska användas för kommunikation mellan flygtrafikledningsenheten och fordon som används eller är avsedda att användas på manöverområdet,

2. kommunikation mellan flygtrafikledningsenheten och fotgängare som rör sig eller har för avsikt att röra sig på manöverområdet,

3. spridning, med hjälp av radiokommunikation, av betydande flygplatsrelaterad information som kan påverka säkerheten för verksamheten på manöverområdet,

4. signaler och andra kommunikationsmedel som ska användas, under alla siktförhållanden, om radiokommunikationen inte fungerar mellan flygtrafikledningsenheten och fordon eller fotgängare på manöverområdet.”

p) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.B.033:

”ADR.OPS.B.033 Kontroll av fotgängare

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för att

1. begränsa tillträdet till färdområdet och andra operativa områden till att omfatta endast personer vars arbetsuppgifter kräver tillträde till dessa områden,

2. säkerställa att dessa personer får tillträde utan ledsagning till dessa områden endast om de har fått relevant utbildning och visat sin kompetens,

3. kontrollera hur personer rör sig på plattan, och säkerställa att passagerare som går ombord på eller lämnar ett luftfartyg eller som behöver gå till, från eller över plattan

i) ledsagas av utbildad och kompetent personal,

ii) inte hindrar verksamhet som rör stillastående luftfartyg eller marktjänster,

iii) skyddas från luftfartyg i drift, inbegripet påverkan från deras motorer, samt fordons- och annan verksamhet.

b) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa förfaranden för att säkerställa följande:

1. Att personal vars arbetsuppgifter innefattar tillträde utan något fordon till manöverområdet på ett ordnat och säkert sätt kan beträda och vara verksamma på detta område.

2. Att denna personal uppfyller följande:

i) Den har korrekt utrustning, inbegripet varselkläder, orienteringshjälpmedel och medel för tvåvägskommunikation med flygtrafikledningsenheten och flygplatsoperatörens respektive enhet medan verksamheten pågår.

ii) Den inväntar tillstånd från flygtrafikledningsenheten innan manöverområdet beträds. Trots ett sådant tillstånd ska ett ytterligare, särskilt tillstånd från flygtrafikledningsenheten krävas för att beträda en rullbana eller ett banstråk eller före en förändring av den verksamhet som det ursprungliga tillståndet gällde.

iii) Den beträder inte manöverområdet när procedurer vid låga siktvärden är i kraft.”

q) Punkt ADR.OPS.B.035 ska ersättas med följande:

”ADR.OPS.B.035 Verksamhet under vinterförhållanden

a) Flygplatsoperatören ska, när flygplatsen förväntas vara i drift under förhållanden när snö, slask eller is kan ansamlas på färdområdet, utarbeta och införa en snöplan. Flygplatsoperatören ska, som en del av snöplanen,

1. ha föreskrifter om användning av material och materiel för att avlägsna eller förebygga isbildning och frost eller för att förbättra rullbanornas ytfriktionsegenskaper,

2. säkerställa, så långt det är rimligt i praktiken, att snö, slask eller is avlägsnas från de rullbanor som används och de andra delar av färdområdet som är avsedda att användas för drift av luftfartyg.

b) Flygplatsoperatören ska tillhandahålla information för publicering i luftfartspublikationen (AIP) om

1. tillgänglighet för utrustning för snöröjning och kontroll av snö och is,

2. status avseende godkännande, om så är tillämpligt, att använda särskilt preparerade vinterbanor,

3. typ av material att användas vid ytbehandling av färdområdet.”

r) Följande punkter ska läggas till som punkterna ADR.OPS.B.036 och ADR.OPS.B.037:

”ADR.OPS.B.036 Verksamhet på särskilt preparerade vinterbanor

a) En flygplatsoperatör får, efter förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten, inrätta och använda förfaranden för drift av flygplan på särskilt preparerade vinterbanor när typen av kontaminering är packad snö eller is. Särskilt preparerade vinterbanor får som huvudbana tilldelas primär RWYCC 4, men om behandlingen inte motiverar RWYCC 4 ska det normala förfarandet i enlighet med punkt ADR.OPS.B.037 tillämpas.

b) För att få förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten ska flygplatsoperatören

1. inrätta förfaranden som omfattar

i) den typ av utrustning eller den typ, kvalitet och kvantitet av material, eller båda, som används för att förbättra rullbanans ytförhållande, samt appliceringsmetod,

ii) övervakning av meteorologiska parametrar,

iii) hantering av lösa kontamineringar,

iv) bedömning av uppnådda resultat,

2. ta emot flygplansdata som rör stopprestanda på rullbanan med den särskilda behandlingen från minst en flygplansoperatör,

3. analysera och bearbeta de data som tagits emot enligt i enlighet med punkt 2 för att visa förmågan att upprätta rullbaneförhållanden i enlighet med en given RWYCC,

4. inrätta ett underhållsprogram som omfattar både förebyggande och avhjälpande underhåll av utrustning som används för att uppnå en jämn prestandanivå.

c) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett program för att övervaka förfarandets fortlöpande ändamålsenlighet. I programmet ska rapporter om bromsverkan från flygplansdata jämföras med de rapporterade rullbaneförhållandena.

d) Flygplatsoperatören ska utvärdera vinterverksamhetens resultat efter vinterperiodens slut för att fastställa om det krävs

1. ytterligare utbildningskrav,

2. uppdatering av förfarandena,

3. ytterligare eller annan utrustning och material.

ADR.OPS.B.037 Bedömning av rullbanans ytförhållande och tilldelning av kod för banförhållanden

Närhelst de kontamineringar som förtecknas i punkterna ADR.OPS.A.060 a–e förekommer på en rullbana ska flygplatsoperatören

a) tilldela en RWYCC på grundval av kontamineringens typ och djup, samt temperaturen,

b) inspektera rullbanan närhelst dess ytförhållande kan ha ändrats på grund av väderförhållanden, bedöma rullbanans ytförhållande och tilldela en ny RWYCC,

c) utnyttja speciella rapporter från luftfartyg för att initiera en ny bedömning av RWYCC.”

s) Punkt ADR.OPS.B.080 ska ersättas med följande:

”ADR.OPS.B.080 Märkning och varningsljus för fordon och andra rörliga objekt

a) Flygplatsoperatören ska säkerställa att fordon och andra rörliga objekt, med undantag av luftfartyg, på flygplatsens färdområde uppfyller följande:

1. De är märkta med framträdande färger eller på lämpliga platser utrustade med flaggor i lämplig storlek, med rutmönster och kontrasterande färger.

2. De är utrustade med lågintensiva hinderljus vars typ och egenskaper är lämpliga för deras funktion, om fordonen och flygplatsen används under mörker eller vid förhållanden med låga siktvärden. Ljusen ska ha följande färger:

i) Blinkande blått för fordon som är förknippade med nödsituationer eller säkerhet.

ii) Blinkande gult för andra fordon, inklusive följ mig-fordon.

iii) Fast rött för föremål med begränsad rörlighet.

b) Flygplatsoperatören får undanta serviceutrustning för luftfartyg och fordon som endast används på plattor från punkt a.”

t) Punkt ADR.OPS.C.005 ska ersättas med följande:

”ADR.OPS.C.005 Underhåll – allmänt

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett underhållsprogram som omfattar förebyggande underhåll om så är lämpligt, för att underhålla flygplatsens anläggningar, system och utrustning som krävs för flygplatsens drift under förhållanden som inte inverkar negativt på flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet eller effektivitet. Underhållsprogrammet ska utformas och genomföras med beaktande av principer för den mänskliga faktorn.

b) Flygplatsoperatören ska säkerställa att lämpliga och tillräckliga medel tillhandahålls för ett effektivt genomförande av underhållsprogrammet.”

u) Följande punkt ska läggas till som punkt ADR.OPS.C.007:

”ADR.OPS.C.007 Underhåll av fordon

a) Flygplatsoperatören ska,

1. när det gäller räddnings- och brandbekämpningsfordon, fastställa och tillämpa ett underhållsprogram som omfattar förebyggande underhåll och beaktar principer för den mänskliga faktorn, för att säkerställa att fordonen och deras utrustning är ändamålsenliga och uppfyller den angivna responstiden under fordonets hela livstid,

2. säkerställa att ett underhållsprogram genomförs för dess övriga fordon som används på färdområdet eller andra operativa områden.

b) Flygplatsoperatören ska

1. inrätta förfaranden för att stödja genomförandet av det underhållsprogram som avses i punkt a,

2. säkerställa att lämpliga och tillräckliga hjälpmedel och anläggningar tillhandahålls för att det ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt,

3. dokumenterar underhållet av varje fordon.

c) Flygplatsoperatören ska säkerställa att organisationer som utför eller tillhandahåller tjänster på flygplatsen

1. underhåller sina fordon som används på färdområdet eller andra operativa områden i enlighet med ett fastställt underhållsprogram som inbegriper förebyggande underhåll,

2. dokumenterar relevant underhåll.

d) Flygplatsoperatören ska säkerställa att obrukbara fordon inte används i verksamheten.”

v) Punkterna ADR.OPS.C.010 och ADR.OPS.C.015 ska ersättas med följande:

”ADR.OPS.C.010 Underhåll av beläggningar, andra markytor och dränering

a) Flygplatsoperatören ska inspektera ytorna på alla färdområden inklusive beläggningar (rullbanor, taxibanor och plattor), anslutande områden och dräneringar för att regelbundet kontrollera deras skick som en del av flygplatsens program för förebyggande och avhjälpande underhåll.

b) Flygplatsoperatören ska göra följande:

1. Underhålla ytorna på alla färdområden i syfte att undvika och eliminera FOD-föremål som kan orsaka skador på luftfartyg eller försämra funktionaliteten för luftfartygssystem.

2. Underhålla ytan på rullbanor, taxibanor och plattor för att förebygga att det bildas skadliga ojämnheter.

3. Hålla rullbanan i ett skick som innebär ytfriktionsegenskaper som ligger på eller över minimistandarderna.

4. Regelbundet inspektera och dokumentera rullbanans ytfriktionsförhållanden för underhållsändamål. Dessa inspektioner ska utföras tillräckligt ofta för att fastställa en trend för rullbanans ytfriktionsegenskaper.

5. Vidta åtgärder inom det avhjälpande underhållet för att förhindra att ytfriktionsegenskaperna för antingen hela rullbanan eller en del av den, när den inte är kontaminerad, sjunker under minimistandarderna.

ADR.OPS.C.015 Underhåll av visuella hjälpmedel och elsystem

a) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett program för förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa elsystemens brukbarhet och tillgängligheten för strömförsörjningen till alla nödvändiga anläggningar på flygplatsen, på ett sätt som säkerställer flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet.

b) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett program för förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa de enskilda ljuskällornas brukbarhet och tillförlitligheten hos flygplatsens ljussystem, på ett sätt som säkerställer fortlöpande vägledning till och kontroll av luftfartyg och fordon enligt följande:

1. För en precisionsinflygningsbana kategori II eller III ska systemet för förebyggande underhåll ha som mål, under varje period med kategori II- eller kategori III-verksamhet, att alla inflygnings- och banljus är brukbara, och att under alla omständigheter åtminstone

   i) 95 % av ljusen är brukbara i vart och ett av följande, nämligen

      A) de inre 450 meterna av ljussystemet för precisionsinflygning kategori II och III,

      B) rullbanans centrumlinjeljus,

      C) rullbanans tröskelljus,

      D) rullbanans kantljus,

   ii) 90 % av sättningszonljusen är brukbara,

   iii) 85 % av de ljus som finns bortom 450 m i ljussystemet för inflygning är brukbara,

   iv) 75 % av rullbanans ändljus är brukbara.

2. De ljus som kan vara obrukbara i enlighet med punkt 1 får inte förändra ljussystemets grundläggande mönster.

3. Inget obrukbart ljus får tillåtas intill ett annat obrukbart ljus, förutom i en barett eller en tvärlinje (*cross-bar*) där två angränsande obrukbara ljus får tillåtas.

4. För en stopplinje som finns vid en väntplats till en rullbana och som används för en rullbana som är avsedd för verksamhet under förhållanden med en bansynvidd som är mindre än 550 meter ska systemet för förebyggande underhåll ha följande mål:

   i) Högst två ljus får vara obrukbara.

   ii) Två intilliggande ljus får inte vara obrukbara, såvida inte avståndet mellan ljusen är avsevärt mindre än det som krävs.

5. För en taxibana som är avsedd för användning under förhållanden med en bansynvidd som är mindre än 550 meter ska systemet för förebyggande underhåll ha som mål att två intilliggande centrumlinjeljus på taxibanan inte är obrukbara.

6. För en precisionsinflygningsbana kategori I ska det system för förebyggande underhåll som används ha som mål, under varje period med kategori I-verksamhet, att alla inflygnings- och banljus är brukbara, och att under alla omständigheter

   i) åtminstone 85 % av ljusen är brukbara i vart och ett av följande, nämligen

      A) ljussystemet för precisionsinflygning kategori I,

      B) rullbanans tröskelljus,

      C) rullbanans kantljus,

      D) rullbanans ändljus.

   ii) Ett obrukbart ljus får inte tillåtas intill ett annat obrukbart ljus, såvida inte avståndet mellan ljusen är avsevärt mindre än det som krävs.

7. För en rullbana som är avsedd för start under förhållanden med en bansynvidd som är mindre än 550 meter ska systemet för förebyggande underhåll ha som mål, under varje period med verksamhet, att samtliga rullbanans ljus är brukbara, och att under alla omständigheter

   i) åtminstone

      A) 95 % av rullbanans centrumlinjeljus (där sådana finns) är brukbara, liksom 95 % av rullbanans kantljus,

      B) 75 % av rullbanans ändljus är brukbara,

   ii) ett obrukbart ljus inte får tillåtas intill ett annat obrukbart ljus.

8. För en rullbana som är avsedd för start under förhållanden med en bansynvidd som är minst 550 meter ska systemet för förebyggande underhåll ha som mål, under varje period med verksamhet, att samtliga rullbanans ljus är brukbara och att under alla omständigheter

   i) minst 85 % av rullbanans kantljus och rullbanans ändljus är brukbara,

   ii) ett obrukbart ljus inte får tillåtas intill ett annat obrukbart ljus.

9. För en rullbana som är utrustad med system för visuell glidbaneindikering ska systemet för förebyggande underhåll ha som mål, under varje period med verksamhet, att samtliga enheter är brukbara. En enhet ska anses vara obrukbar om antalet obrukbara ljus är sådant att enheten inte ger avsedd vägledning till luftfartyget.

c) När det gäller punkt b ska ett ljus anses vara obrukbart i följande fall:

1. Huvudstrålens medelintensitet är mindre än 50 % av det värde som anges i de certifieringsspecifikationer som utfärdas av byrån. För ljusenheter där huvudstrålens medelintensitet enligt konstruktionsspecifikationer är högre än det värde som anges i de certifieringsspecifikationer som utfärdas av byrån ska nivån 50 % gälla i jämförelse med värdet enligt konstruktionsspecifikationerna.

2. Det filter som hör till ljuset saknas eller är skadat, eller ljuset ger inte en ljusstråle med rätt färg.

d) Flygplatsoperatören ska fastställa och tillämpa ett program för förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa att flygplatsens system med färgmarkeringar och skyltar är brukbart och tillförlitligt, på ett sätt som säkerställer fortlöpande vägledning till och kontroll av luftfartyg och fordon.

e) Anläggnings- eller underhållsverksamhet får inte äga rum i närheten av flygplatsens elsystem när procedurer vid låga siktvärden är i kraft på flygplatsen.

f) Flygplatsoperatören ska säkerställa att

1. de program för förebyggande underhåll som avses i punkterna a, b och d omfattar lämpliga inspektioner och kontroller av de enskilda delarna i varje system och av systemet som helhet, vilka genomförs i enlighet med fastställda förfaranden och med fastställda intervall som är lämpliga för systemets avsedda användning,

2. lämpliga korrigerande åtgärder vidtas för att rätta till identifierade fel.

g) Flygplatsoperatören ska föra register över den relevanta underhållsverksamheten.”