



Det europeiske flysikkerhetsbyrå

FORKLARENDE NOTAT TIL

UTTALELSE NR. 01/2013

RMT.0136 (ADR.001(a)) & RMT.0137 (ADR.001(b))

RMT.0140 (ADR.002(a)) & RMT.0141 (ADR.002(b))

RMT.0144 (ADR.003(a)) & RMT.0145 (ADR.003(b))

NPA/CRD 2011-20

Krav til myndigheter, organisering og drift av flyplasser

SAMMENDRAG

Dette forklarende notatet er utarbeidet for å informere leseren om hovedinnholdet av den styrende EASA-uttalelsen nr. 01/2013 og om endringene til utkastet for ADR-forordningen som ble foretatt etter CRD. Endringene baseres på reaksjoner som ble gitt til CRD og angir rom for ytterligere finjustering av utkastets bestemmelser. Endringene og årsakene til disse er angitt i dette dokumentet. Basert på betydelig koordinering med medlemsstater og berørte parter, mener EASA at denne uttalelse er basert på sterk konsensus og byr på en moden plattform for å vedta den fremtidige ADR-forordningen.

INNLEDNING

I. Generelt

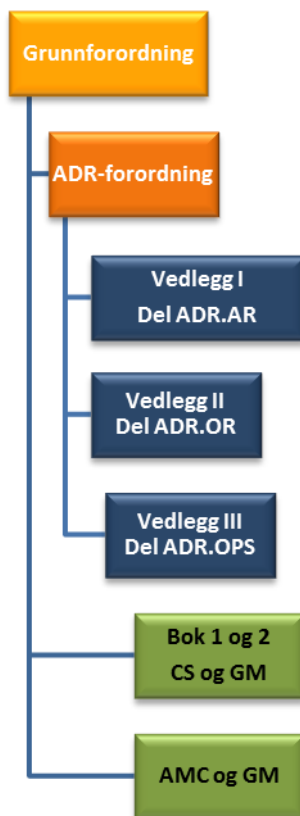
1. Den endrede forordningen (EF) nr. 216/2008 (heretter kalt "grunnforordningen") utvidet Det europeiske flysikkerhetsbyrås (heretter kalt "Byrået") ansvarsområder til områdene for ATM/ANS og flyplasser. Det nye ansvaret ga Byrået mandat til å utarbeide et utkast til sikkerhetsregler for flyplasser, samt felles regler for sertifisering og tilsyn av nasjonale luftfartsmyndigheter (NAA) til støtte for Europakommisjonen.
2. Formålet med denne uttalelsen er å bistå Europakommisjonen med å fastsette iverksettingsregler (IR) for flyplasser, ved å overlevere Byråets endelige vurderinger om den aktuelle saken. Nevnte IR antas å bli vedtatt av Europakommisjonen og tre i kraft innen utgangen av 2013.
3. Ikke bindende materiale (akseptable samsvarsmåter (AMC), veiledningsmaterieell (GM) og sertifiseringsspesifikasjoner (CS)) som understøtter disse fremtidige IR har blitt utviklet parallelt, og det tas sikte på at disse vedtas av Byrået og trer i kraft samtidig som IR. Til forskjell fra prosessen for IR ovenfor, vil dette støttematerialet forbli hos Byrået før reglene vedtas, og mer tid er derfor tilgjengelig for justering og slutføring i løpet av 2013.
4. Dette forklarende notatet er utarbeidet for å hjelpe leseren til å forstå årsakene og konsekvensene av de siste endringene til utkastet for iverksettingsreglene (IR). Endringene er anbefalt av Byrået, som et svar på de mottatte reaksjonene på CRD til NPA 2011-20. For utkastet til de fremtidige IR tilbys både en "ren" versjon og en versjon med endringer som kan spores.
5. Som vedlegg til dette forklarende notatet - kun til informasjon og ikke som en formell del av denne uttalelse - finnes også en liste med detaljer over de delene som understøtter AMC, GM og CS, og som Byrået sikter på å utvikle ytterligere. Denne ikke uttømmende listen kommer også fra reaksjonene til CRD og må ikke anses som endelig. For individuelle tilfeller vil et nytt tekstutkast presenteres.

II. Uttalelsens omfang

6. Denne uttalelsen inneholder følgende dokumenter:
 - Utkast til rammeforordning om flyplasser, med følgende vedlegg:
 - Vedlegg I - Del Myndighetskrav (del ADR.AR)
 - Vedlegg II - Del Krav til organisering (del ADR.OR)
 - Vedlegg III - Del Krav til drift (del ADR.OPS)

III. Regelstruktur

7. Den følgende figuren gir en oversikt over vedleggene til den fremtidige flyplassforordningen:



Figur 1: Vedlegg til flyplassforordningen

IV. Høring

8. NPA 2011-20 ble kunngjort på Byråets nettside (<http://easa.europa.eu/rulemaking/notices-of-proposed-amendment-NPA.php>) den 13. desember 2011. Etter anmodning om utsettelse gikk høringsperioden til slutt ut 30. april 2012.
9. Sammenfattende kommentarer, tilknyttede svar til sammenfattende kommentarer og forslag til revidert regeltekst ble diskutert ved følgende arrangementer:
- Flyplasskonferanse 21./22. mai 2012
- Tematiske revideringsmøter
- Utkast til forordning & del AR 12. juni 2012
 - Del OR 13. juni 2012
 - Del OPS 19. juni 2012
 - Bok I CS 20. juni 2012
10. Ut ifra ovenstående og utstrakt høring med myndigheter, foreninger og flyplassoperatører, kunngjorde Byrådet CRD til NPA 2011-20 den 20. november 2012. Svarperioden utløp 3. februar 2013. I løpet av denne svarperioden, har Byrådet sørget for et høyt koordinasjonsnivå med alle parter for å forsikre om at alle

reaksjoner blir håndtert på en korrekt måte. Mange møter, både formelle og uformelle, har funnet sted for å åpne for en fri diskusjon rundt emnene mellom alle parter, hvor målet har vært at alle parter forstår de foreslåtte endringene og årsakene bak dem.

V. Generell oversikt over reaksjonene til CRD

11. Det er verdt å merke seg at et betydelig antall reaksjoner ga uttrykk for den takknemligheten som både myndigheter og flyplassoperatører følte for den innsatsen Byrået nedlegger ved å forsøke å svare positivt til kommentarene som ble mottatt i løpet av den offentlige NPA-høringen. Det var en oppfatning om at CRD tok for seg mange av de bekymringene som var innsendt til Byrået. Mange reaksjoner ga uttrykk for bekymringer for at reglene ble vedtatt og den manglende kontinuiteten som oppstår ved at visse regler endres, uten at konsekvensene av dette tiltaket eller tilknyttede støtteregler fullt ut tas hensyn til. Den følgende teksten vil søke å omtale de endringene Byrået legger opp til i hver del, som et svar på de mottatte reaksjonene, samt forklare hva som ligger bak beslutningen.
12. En gjentatt reaksjon som uttrykkes fra bransjen angår fortolkningen av uttrykket "skal sørge for". Det så ut til å være en generell forståelse av at dette uttrykket betyr at flyplassoperatører er direkte ansvarlig for utviklingen av prosedyrene, samt å verifisere at prosedyrene blir etterfulgt av alle berørte parter. Dette var ikke intensjonen med setningen, og dette er ikke på linje med den hensikten Byrået sikter mot for flyplassoperatøren. Byråets intensjon der uttrykket "sørge for" benyttes, er at flyplassoperatøren selv bør forvisse seg om at prosedyrer foreligger, at disse er tilstrekkelig utviklet og inkludert i flyplassenes generelle sikkerhetsstyringssystemer. Byråets oppfatning er at andre organisasjoner kan spille en aktiv rolle med å levere den gjeldende prosedyren i tråd med regelen, men det er fortsatt flyplassoperatørens ansvar å initiere, føre tilsyn med og revidere prosedyrens effekt.
13. Som svar på en anmodning om klargjøring av flyplassoperatørens forpliktelser når driftstjenester ytes av andre enheter, har Byrået gitt ytterligere veiledningsmaterieell som angir ansvarsnivået og forpliktelsen de forventes å opprettholde ved slike koordinerte ordninger. Som nevnt, forventes det at flyplassoperatøren vil koordinere med de ulike enhetene; det er imidlertid forståelse for at operatørene gjennom denne koordineringen har avgitt ansvarsområdet videre og er derfor ikke ansvarlige for de andre enhetenes handlinger.
14. I dette forklarende notatets etterfølgende avsnitt, finnes det mer detaljert informasjon om utarbeidelsen av forordningens utkast.

ENDRINGER TIL UTKASTET FOR FLYPLASSFORORDNINGEN**I. Omfang**

15. Utkastet til flyplassforordningen definerer den generelle anvendeligheten av de delene forordningen dekker, konverterer eksisterende sertifikater, definerer bruken av unntakene etter artikkel 4(3b) i grunnforordningen og foreslår spesifikke tiltak i form av konverteringstid og det avviksaksepterende- og handlingsdokumentet (DAAD) som skal forenkle overgangen til de nye sertifiseringsspesifikasjonene.

II. Oversikt over reaksjoner

16. Reaksjonene til forordningens utkast fokuserte særlig på definisjonene, tilsyn med flyplasser og reglens anvendelighet før sertifisering.

III. Forklaring av endringer

Nytt punkt (15):

17. Dette nye punktet gir en forklaring rundt flyplassoperatørens ansvar når en flyplasstjeneste som er nødvendig etter forordningens vedlegg III leveres av en statlig enhet eller organisasjon, som ikke tilhører flyplassoperatøren selv.

Nytt punkt (16):

18. Dette nye punktet fastslår at de ikke sikkerhetsrelaterte forholdene ved eksisterende, nasjonale flyplasssertifikater, forblir upåvirket.

Artikkel 1: Sak og omfang

19. Artikkel 1 har blitt endret for å klargjøre hvilken enhet som må samsvare med de ulike vedleggene. Tidsfristen for de ulike enhetenes samsvar med vedleggene, har blitt flyttet til artikkel 12.

Artikkel 2: Definisjoner

20. Det virket å være noe misforståelser rundt definisjonen av "planlagt tilsynssyklus" med bruk av uttrykket "alle gjeldende krav blir verifisert i løpet av tilsynssyklusen", og at dette ville øke byrden for visse vedkommende myndigheter. Byrået revurderte teksten og innså at den aktuelle definisjonen utelater tilsynet med akseptable samsvarsmåter og sertifiseringsspesifikasjoner, som ikke utgjør noe krav, og har endret teksten for å vise at visse forhold forblir stabile og er kanskje ikke gjenstand for jevnlig tilsyn dersom de ikke berøres av endring. Den nye definisjonen fastslår at tilsynssyklusen er en periode hvor fortsatt samsvar bekreftes. Definisjonen går ikke inn på hvilke midler slik bekreftelse skal utføres med. Definisjonen av "sertifikatets betingelser" ble redusert med to punkt.

Artikkel 3: Kompetanse for tilsynsføring

21. Artikkelen har blitt endret for å klargjøre at medlemsstatene utnevner en vedkommende myndighet som ansvarlig for sertifiseringen av og tilsynet med flyplasser og driften av disse, og ikke flyplassdriften generelt. Dette definerer bedre omfanget og tilpasningen til grunnforordningen. Andre endringer i artikkelen åpner for at vedkommende myndighet selv kan ta, men også kun initiere håndhevelsestiltak, som deretter vil fattes av andre relevante enheter.

Regelen som gjelder tilsynskoordineringen av flyplasser i nærheten av nasjonale grenser, har blitt omarbeidet og nå redusert til "sikring", samt flyttet til artikkel 8.

Artikkel 4: Informasjon til Byrået

22. Reaksjonen på artikkel 4 viste at "navnene på flyplassene" kan føre til problemer med korrekt identifisering dersom medlemsstatene benytter uttrykket artikkelen foreslår. For å unngå forvirring, har derfor Byrået vedtatt ICAO-kravet og fastslår nå at informasjonen som gis til Byrået bør inneholde "flyplassenes navn, sted og ICAO-kode".

Artikkel 5: Unntak i henhold til artikkel 4(3b) i forordning (EF) nr. 216/2008

23. Endringen til artikkel 5 gjenspeiler Byråets arbeid for å klargjøre tidsperioden hvor medlemsstaten vurderer flyplassens overensstemmelse med unntakskravene. Byrået søker å ivareta fleksibilitet med artikkelen, slik at medlemsstaten kan fastslå om en flyplass tilfredsstillende unntakskravene. Artikkelen var imidlertid noe inkonsekvent, og dette kan ha ført til forvirring. Byrået har derfor tilføyd uttrykket "de siste tre etterfølgende år" i artikkel 5(2), slik at dette tilsvarer ordlyden i artikkel 5(3)(c).

Artikkel 6: Konvertering av sertifikater

24. Artikkelen har blitt endret for å klargjøre gyldigheten av eksisterende sertifikater.

Artikkel 7: Avvik fra sertifiseringsspesifikasjonene

25. Artikkelen har blitt endret for å gjenspeile to mottatte reaksjoner. Den første gjelder bruken av uttrykket "første" sertifikater. Det var en oppfatning om at dette ga en ulempe for flyplasser som har søkt om tidlig sertifisering i forhold til de som sertifiseres senere. Ulempen for de som ennå ikke har fått utstedt sine nye sertifikater, betyr at alle "reelle" avvik som ville identifiseres etter sertifisering, ville ikke kunne benytte DAAD, mens de som fremdeles venter på sertifisering kunne plassere avvikene "man gikk glipp av" på DAAD. Dette har ført til at ordet "første" har blitt slettet, slik at DAAD kan benyttes i reelle tilfeller med feil ved identifiseringen av gjeldende avvik på sertifiseringstidspunktet. Den andre reaksjonen omhandlet inkonsekvens rundt sluttdatoen som benyttes i artikkelen og i det forklarende notatet. Artikkelen er endret for å gjenspeile korrekt dato.

Artikkel 8: Sikring av flyplassomgivelser

26. Slik det fremgår av artikkel 3 ovenfor, inneholder denne artikkelen under (3) nå kravet til koordinering av sikringen av flyplasser i nærheten av nasjonale grenser, i stedet for tilsyn slik det var beskrevet i det tidligere tekstforslaget til artikkel 3.

Artikkel 9: Monitorering av flyplassomgivelser

27. Endringen av artikkel 9 gjenspeiler reaksjonen om at opprettelsen av et område for dyreliv faktisk kunne være positivt, siden dyrelivet ville trekkes bort fra områder der det kunne utgjøre en fare for flyplassdriften. Byrået tilføyde derfor begrepet "fare for luftfartøyvirksomheter" i forbindelse med dyreliv.

Artikkel 12: Ikrafttredelse

28. Artikkelen har blitt endret for å klargjøre kravene til ikrafttredelse for de flyplassene som for tiden er sertifisert etter nasjonal lovgivning, samt de flyplassene som kan være i en sertifiseringsprosess som startet før denne forordningens ikrafttredelse.

ENDRINGER TIL VEDLEGG I - DEL MYNDIGHETSKRAV (DEL ADR.AR)**I. Omfang**

29. Denne delen beskriver kravene til vedkommende myndigheter. Det utarbeidede dokumentet definerer følgende:
- kravene til vedkommende myndigheters styringssystemer
 - prosedyren for revidering og godkjenning av et foreslått, gjeldende grunnlag for flyplasssertifisering, innsendt av en søker
 - godkjenningsprosessen for flyplasshåndboken, med definisjoner av spesifikke forhold, tjenester og operasjoner ved flyplassen
 - kravene til utstedelse, opprettholdelse, endring, suspensering eller inndragning av sertifikater for flyplasser og flyplassoperatører (jf. hva som er gjeldende i en medlemsstat)
 - myndighetskravene knyttet til fortsatt sikkerhetstilsyn med flyplasser, flyplassdriften og -tjenester samt flyplassoperatøren
 - vilkårene for når driften skal forbyes, begrenses eller underlegges visse vilkår for å ivareta sikkerheten.

II. Oversikt over reaksjoner

30. Reaksjonen til myndighetskravene fokuserte hovedsakelig på styringssystemets deler, tilsynsprogrammet samt utstedelse og endringer av sertifikat. Ut ifra de mottatte reaksjonene, har teksten blitt revidert for å redusere byrden på vedkommende myndigheter, samt for å klargjøre myndighetenes forpliktelser vedrørende tilsynsprogrammet samt utstedelse og endring av sertifikater.

III. Forklaring av endringer*ADR.AR.A.005: Vedkommende myndighet*

31. Iverksettingsregelen (IR) har blitt endret for å klargjøre at vedkommende myndighet (CA) ikke automatisk utsteder et sertifikat uvilkårlig, noe den tidligere teksten uten intensjon kan ha lagt opp til.

ADR.AR.B.020: Loggføring

32. IR gjenspeiler nå at logger skal oppbevares for hele sertifikatets eller eventuelt erklæringens levetid. Denne endringen ble utført for å la CA bestemme hvilke logger som skal oppbevares.

ADR.AR.C.005: Tilsyn

33. IR inneholder nå en bestemmelse om at CA inkluderer annen infrastruktur og virksomheter innen de områdene flyplassoperatøren monitorerer, i henhold til ADR.OPS.B.075 det føres tilsyn med. Dette kan innebære forhåndsgodkjente avtaler.

ADR.AR.C.015: Initiering av sertifiseringsprosess

34. IR har blitt endret for å gjenspeile at sertifiseringsprosessen er en gjentatt prosess, og ikke en "frem-og-tilbake"-prosess som det opprinnelig ble gitt uttrykk for. Sertifiseringsprosessen bør være en samarbeidsprosess, som krever at begge parter deltar og utvikler sertifiseringsgrunnlaget og sertifiseringskravene. Det er ikke tiltenkt som en byråkratisk prosedyre, og bør ikke gjennomføres på en slik måte.

ADR.AR.C.020: Sertifiseringsgrunnlag

35. IR har blitt endret, slik at den beskriver sertifiseringsgrunnlaget (CB) nøyaktigere. Prosessen for å komme frem til CB er plassert i en AMC under ADR.AR.C.015, hvor begrepet først fremkommer.

**ENDRINGER TIL VEDLEGG II - DEL KRAV TIL ORGANISERING
(DEL ADR.OR)****I. Omfang**

36. Del ADR.OR inneholder kravene som skal tilfredsstilles av flyplassoperatøren. Delen inneholder følgende 5 avsnitt; Generelle krav, Sertifisering - erklæring, Operatørens ansvar, Styring og Flyplasshåndbok. Den inneholder følgende:
- vilkårene for drift av en flyplass, i samsvar med de essensielle kravene (ER) i grunnforordningens vedlegg Va og eventuelt vedlegg Vb
 - ansvaret og rettighetene som tilligger en flyplassoperatørs organisasjon
 - prosessen for utvikling og innholdet av flyplasshåndboken, samt kravene til å drive flyplassen i henhold til denne
 - kravene til at flyplassen har et styringssystem, som inneholder et sikkerhetsstyringssystem
 - ansvaret som tilligger flyplassoperatøren og tredjeparter som leverer driftstjenester til flyplassen, inkludert prosedyrer for flyplassoperatørens monitorering og tilsyn av tredjeparters operasjoner i bevegelsesområdet.

II. Oversikt over reaksjoner

37. Som med reaksjonene til myndighetskravene, fokuserte også reaksjonene til operatørkravene på reglene for tilsyn av tredjeparter, endringer og personellkrav. Det ble mottatt mange reaksjoner rundt opplæringskravene, noe som førte til en vesentlig omarbeidelse av disse reglene.

III. Forklaring av endringer*ADR.OR.B.015: Søknad om et sertifikat*

38. Denne IR har blitt endret for å gjenspeile intensjonen bak endringene som ble gjennomført i ADR.AR.C.015, beskrevet ovenfor under AR-avsnittet. Endringene bør gi bedre klarhet rundt kravene til søknad om et sertifikat.

ADR.OR.B.040: Endringer

39. Mindre redaksjonelle endringer i starten av IR for å klarlegge omfanget av kravene til endringene, samt en endring for å klarlegge hva som ligger bak vurderingen av den foreslåtte endringen.

ADR.OR.B.060: Erklæringer fra leverandører av forplasstjenester

40. En mindre justering ble foretatt av IR for økt tydelighet.

ADR.OR.C.005: Flyplassoperatørens ansvarsområder

41. IR har blitt endret for å vise at noe av informasjonen regelen angir, bør kun kunngjøres når det anses som nødvendig. Den opprinnelige IR la opp til et krav om å kunngjøre informasjon som bare skulle gjenspeiles i flyplasshåndboken. Utkastet til IR har derfor blitt endret til å angi at all relevant informasjon for luftfartøyets sikkerhet skal inkluderes i flyplasshåndboken, men at kun relevant informasjon trenger å kunngjøres. En annen mindre endring ble foretatt for å fjerne det "formelle" aspektet ved ordninger flyplassoperatøren kan ha med andre enheter.

ADR.OR.C.040: Forebygging av brann

42. Endringen av IR klargjør at flyplassoperatøren ikke er direkte ansvarlig for å sørge for at kravet tilfredsstilles, men heller for å sørge for at prosedyrer foreligger slik at personellet er klar over kravet.

ADR.OR.C.045: Bruk av alkohol, psykoaktive stoffer og medisiner

43. IR fastslo at flyplassoperatører skal fastlegge og fremme en politikk vedrørende bruk av stoffer som denne regelen omhandler. Mange reaksjoner pekte på at ledelsen ikke bør inkluderes i forhold til restriksjoner for bruk av stoffene regelen nevner. Byrået har imidlertid ikke fastslått hva politikken bør inkludere, men for å fjerne eventuelle feiloppfatninger har Byrået fjernet ordet "styring".

ADR.OR.D.015: Personellkrav

44. Den vesentlige endringen til ADR.OR.D.017 som beskrives nedenfor, har ført til at et krav er inkludert i denne IR om at flyplassoperatøren skal sørge for at personell involvert i drift, vedlikehold og styring av flyplassen har mottatt relevant opplæring i henhold til opplæringsprogrammet. Tilføyelsen gir bedre tydelighet i den omarbeidede IR ADR.OR.D.017.

ADR.OR.D.017: Programmer for opplæring og ferdighetskontroll

45. De vesentlige endringene til denne IR har klarlagt omfanget av flyplassoperatørens ansvar for at eget personell har fått opplæring, fører logger, samt for å sørge for at ikke ledsagede personer inne på bevegelsesområdet eller andre av flyplassens driftsområder har fått tilstrekkelig opplæring. Den omarbeidede regelen bør nå gjenspeile at flyplassoperatøren ikke er direkte ansvarlig for opplæringen av personell tilhørende andre organisasjoner. Flyplassoperatøren må imidlertid sørge for at andre organisasjoners personell har fått opplæring i henhold til de standardene som er utarbeidet av flyplassoperatøren (opplegg og hyppighet), siden dette er påkrevd av de essensielle kravene. Flyplassoperatøren beholder derfor et generelt, forvaltningsmessig tilsyn av den opplæringen som avgis til andre organisasjoners personell.

ADR.OR.D.027: Sikkerhetsprogrammer

46. Mindre endring for å vise at flyplassoperatøren ikke kan sørge for at organisasjoner som opererer på flyplassen er involvert i slike programmer, men kun oppfordre organisasjonen til å være involvert i slike programmer.

ADR.OR.D.035: Loggføring

47. Mindre endring for å vise at logger knyttet til sertifiseringsgrunnlaget og alternative samsvarsmåter i bruk, bare trenger å oppbevares så lenge sertifikatet forefinnes, ikke i ubegrenset tid.

ADR.OR.E.005: Flyplasshåndbok

48. Mindre endring for å klarlegge flyplassoperatørens ansvar i forhold til bevissthet rundt flyplasshåndboken for andre organisasjoners personell. CRD-teksten antydte at flyplassoperatøren måtte sørge for at de andre organisasjonenes personell kjenner til håndboken, mens intensjonen kun var at organisasjonene må kjenne til den, og at det er deres ansvar å sørge for at håndboken blir kjent for eget personell.

**ENDRINGER TIL VEDLEGG III - DEL KRAV TIL DRIFT
(DEL ADR.OPS)****I. Omfang**

49. Del ADR.OPS inneholder kravene som skal tilfredsstilles av flyplassoperatøren. Delen inneholder tre avsnitt som dekker flyplassdata, flyplassens driftstjenester, utstyr og installasjoner samt flyplassvedlikehold. Den inneholder
- krav og prosesser for sikker drift av flyplasser, inkludert flyplassvedlikehold
 - krav og prosesser for sikre driftstjenester på flyplassen, uavhengig om det er flyplassoperatøren eller en tredjepart som leverer tjenestene
 - krav til sikkerhet for luftfartøysrelaterte bakkeoperasjoner som foregår på bevegelsesområdet.

II. Oversikt over reaksjoner

50. Kravene til flyplassoperatører førte til en rekke reaksjoner vedrørende RFFS og flyplassvedlikehold. Det var nødvendig med noe klargjøring i forhold til de spørsmålene som ble stilt i reaksjonsperioden med hensyn til graden av plikt som legges på flyplassoperatøren for å sørge for sikre operasjoner ved visse værforhold.

III. Forklaring av endringer*ADR.OPS.B.001: Levering av tjenester*

51. Mindre endring til denne IR for å fjerne ordet "operative" fra leverte tjenester, siden underdelen har tittelen "operative tjenester". Omfanget er derfor veldefinert og trenger ikke repeteres i IR. Tilleggsmateriale har blitt tilføyd GM for å støtte IR (se vedlegg 1).

ADR.OPS.B.010: Rednings- og brannslukningstjenester

52. Endringene i denne IR innebærer en mindre endring for å klarlegge at den forventede responstiden for RFFS ikke er "umiddelbar", men "til rett tid". De mottatte reaksjonene indikerte at så lenge responskravene tilfredsstilles, er det ikke behov for en "umiddelbar" responstid slik kravet tidligere var i denne IR. En vesentlig endring ble nødvendig etter endringene til ADR.OR.D.017 som beskrevet ovenfor, som førte til at kravene for RFFS-opplæring og ferdighetskontroll tas tilbake til denne delen. Den nylige innføringen av ADR.OPS.B.011, som åpner for at andre parter kan være ansvarlige for tjenesten, har gjort det mulig å tilbakeføre denne regelen til en mer egnet plassering.

ADR.OPS.B.025: Bruk av kjøretøy

53. Mindre endring for å fjerne ordet "formell" opplæring. Slik bør det bli klart at regelen ikke har til hensikt å pålegge flyplassoperatøren å avgi opplæring direkte, men heller fastlegge og implementere "prosedyrer". Det finnes heller ingenting i regelen som forhindrer flyplassoperatøren fra å delegere disse oppgavene til en annen organisasjon.

ADR.OPS.B.035: Operasjoner under vinterforhold

54. IR har blitt endret for bedre å klargjøre operatørens rolle.

ADR.OPS.B.040: Nattoperasjoner

55. IR har blitt endret for bedre å klargjøre operatørens rolle.

ADR.OPS.B.045: Operasjoner ved dårlig sikt

56. IR har blitt endret for bedre å klargjøre operatørens rolle.

ADR.OPS.B.060: Adgang til bevegelsesområdet

57. Denne IR har blitt slettet etter endringene i ADR.OR.D.017, som nå inneholder denne regelens intensjoner.

ADR.OPS.B.070: Sikkerhet ved anleggsarbeid på flyplassen

58. Kravet til at større konstruksjonsarbeider på flyplassen skal godkjennes på forhånd av vedkommende myndighet, har blitt fjernet fra denne IR. Dette er ikke lenger aktuelt, etter innføringen av endringen i ADR.AR.C.005, som dekker den situasjonen som beskrives i regelen.

ADR.OPS.B.075: Sikring av flyplasser

59. I avsnitt (a)(1) er tilføyd begrensningen for flyplassoperatørens kompetanse, for mer klargjøring i forhold til artikkel 8a(4) i grunnforordningen.

ADR.OPS.C.005: Flyplassvedlikehold - Generelt

60. Kravet til forhåndsgodkjenning av vedlikeholdsprogrammet og vesentlige vedlikeholdsaktiviteter har blitt fjernet.

KUN TIL INFORMASJON

VEDLEGG 1

Vedleggslisten refererer til støttemateriale som kan bli revidert, enten på grunn av endringer til den tilhørende, foreslåtte iverksettingsregelen (IR) eller etter mottatte reaksjoner som har konsekvenser for støttematerialet. Listen inkluderer nytt materiale som allerede er utarbeidet, der dette er mulig.

Listen er kun til informasjon og må ikke oppfattes som endelig eller uttømmende. Byrået vil opprettholde kontakten med eksterne parter frem til vedtaket, for å sørge for at dokumentene blir av best mulig kvalitet.

Krav til myndigheter

Mulige endringer til støttematerialet for AMC og GM inkluderer følgende:

Ny AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1)	Styringssystem
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4)	Styringssystem
AMC1 ADR.AR.B.005(d)	Styringssystem
GM1 ADR.AR.B.005(a)(1)	Styringssystem
GM2 ADR.AR.B.005(a)(2)	Styringssystem
AMC1 ADR.AR.C.015(b)(1)(2)	Initiering av sertifiseringsprosessen
AMC1 ADR.AR.C.015(b)(1)	Initiering av sertifiseringsprosessen
Ny GM1 ADR.AR.C.015(c)	Initiering av sertifiseringsprosessen
AMC1 ADR.AR.C.035(a)	Utstedelse av sertifikat
GM1 ADR.AR.C.035(a)(2)	Utstedelse av sertifikat
GM3 ADR.AR.C.035(b)(1);(2)	Utstedelse av sertifikat
AMC3 ADR.AR.C.040(a);(f)	Endringer
AMC3 ADR.AR.C.040	Endringer

Krav til organisering

Mulige endringer til støttematerialet for AMC og GM inkluderer følgende:

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4)	Søknad om et sertifikat
GM1 ADR.OR.B.015(b)(5)	Søknad om et sertifikat

AMC1 ADR.OR.B.040 (a)	Endringer
GM1 ADR.OR.B.040 (a);(b)	Endringer
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11)	Styringssystem
AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11)	Styringssystem
AMC2 ADR.OR.D.005(c)	Styringssystem
AMC1 ADR.OR.D.010	Kontraksregulerte aktiviteter
AMC1 ADR.OR.D.015 (b)	Personellkrav
AMC1 ADR.OR.D.017(a)	Programmer for opplæring og ferdighetskontroll
GM1 ADR.OR.D.017(a)	Programmer for opplæring og ferdighetskontroll
GM2 ADR.OR.D.025	Koordinering med andre organisasjoner
AMC1 ADR.OR.D.030	Sikkerhetsrapporteringsystem

Krav til drift

Mulige endringer til støttematerialet for AMC og GM inkluderer følgende:

AMC2 ADR.OPS.B.010	Levering av tjenester
GM5 ADR.OPS.B.010	Levering av tjenester

Denne GM, som er vist nedenfor, har blitt utarbeidet for å forklare omfanget av IR i forhold til de ansvarsområder og den forpliktelse flyplassoperatøren har når tredjeparter er involvert i utvikling og levering av en driftstjeneste, f.eks. RFFS, kjøretillatelse osv.

GM1 ADR.OPS.B.001 Levering av tjenester

TJENESTER

Tjenestene som fremgår av del B i dette vedlegget må ytes ved en flyplass. I visse tilfeller er ikke disse tjenestene direkte levert av flyplassoperatøren, men av en annen organisasjon eller statlig enhet, eller en kombinasjon av disse. Siden flyplassoperatøren er ansvarlig for driften av flyplassen, bør operatøren imidlertid ha ordninger og grensesnitt med disse organisasjonene eller enhetene for å sørge for at tjenestene leveres i henhold til juridiske krav. Metoden som beskrives ovenfor, er i henhold til intensjonen for et integrert sikkerhetsstyringssystem, som hjelper flyplassoperatøren med å sørge for at sikkerhetsmålsetningen for tjenesteytelsen tilfredsstilles. Ved å gjøre dette, må flyplassoperatøren herved anses å avlempes for sitt ansvar ved å anvende prosedyrene som nevnes ovenfor. Dessuten må ikke flyplassoperatøren oppfattes å være direkte ansvarlig eller ha en plikt ved manglende samsvar fra en annen enhet som er involvert i ordningen.

Ytterligere endringer til støttematerialet (**AMC & GM**) for RFFS må revideres, i og med at kravene til opplæring flyttes tilbake til denne delen.

AMC1 ADR.OPS.A.010	Krav til datakvalitet
AMC1 ADR.OPS.B.005	Planlegging for nødssituasjon på flyplassen
AMC5 ADR.OPS.B.010	Rednings- og brannslukningstjenester
GM5 ADR.OPS.B.010	Rednings- og brannslukningstjenester
AMC1 ADR.OPS.B.020	Reduksjon av kollisjonsfare med dyreliv
AMC1 ADR.OPS.B.035	Operasjoner under vinterforhold
AMC1 ADR.OPS.B.045	Operasjoner ved dårlig sikt
AMC1 ADR.OPS.B.075	Sikring av flyplasser

AMC og GM knyttet til **ADR.OPS.B.060** vil bli slettet

Bok 1 og 2, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieil

Sertifiseringsspesifikasjoner som muligens vil revideres i støttematerialet for bok 1 og 2, inkluderer følgende:

KAPITTEL B - RULLEBANER

CS ADR-DSN.B.035	Rullebanens faktiske lengde og oppgitte avstander
CS ADR-DSN.B.045	Rullebanenes bredde
CS ADR-DSN.B.060	Rullebanenes helling i lengderetningen
CS ADR-DSN.B.065	Endringer i rullebanenes helling i lengderetningen
CS ADR-DSN.B.070	Siktavstand for helling på rullebaner
CS ADR-DSN.B.080	Rullebanenes helling i tverretningen
CS ADR-DSN.B.095	Rullebanens snuområder
CS ADR-DSN.B.105	Styrke for rullebanens snuområder
CS ADR-DSN.B.130	Helling for rullebaneskuldre
CS ADR-DSN.B.135	Rullebaneskuldrenes bredde
CS ADR-DSN.B.160	Rullebanestripens bredde
CS ADR-DSN.B.170	Ikke-presisjons innflygning og rullebanestriper uten instrumenter
CS ADR-DSN.B.180	Rullebanestripenes helling i lengderetningen
CS ADR-DSN.B.185	Rullebanestripenes helling i tverretningen
CS ADR-DSN.B.190	Rullebanestripenes styrke
CS ADR-DSN.B.205	Bruksområde for radiohøydemåler

KAPITTEL C - SIKKERHETSOMRÅDE VED RULLEBANENS ENDE

- CS ADR-DSN.C.215 Dimensjoner for sikkerhetsområder ved rullebanens ende
CS ADR-DSN.C.230 Helling for sikkerhetsområder ved rullebanens ende
CS ADR-DSN.C.235 Styrke for sikkerhetsområder ved rullebanens ende

KAPITTEL D - TAKSEBANER

- CS ADR-DSN.D.240 Taksebaner generelt
CS ADR-DSN.D.245 Taksebanenes bredde
CS ADR-DSN.D.265 Taksebanenes helling i lengderetningen
CS ADR-DSN.B.270 Endringer i taksebanenes helling i lengderetningen
CS ADR-DSN.D.275 Siktavstand ved taksebanene
CS ADR-DSN.B.280 Taksebanenes helling i tverretningen
CS ADR-DSN.D.320 Gjenstander på taksebanestripene
CS ADR-DSN.D.330 Taksebanestripenes helling
CS ADR-DSN.D.340 Plassering for ventelommer, venteposisjoner ved rullebane, mellomliggende venteposisjoner og venteposisjoner på veien

KAPITTEL L - VISUELLE HJELPEMIDLER VED NAVIGERING (MERKING)

- CS ADR-DSN.L.540 Siktepunktmerking
CS ADR-DSN.L.570 Forsterket senterlinjemerking på taksebane

KAPITTEL M - VISUELLE HJELPEMIDLER VED NAVIGERING (LYS)

- CS ADR-DSN.M.620 Radiofyr for luftfart
CS ADR-DSN.M.700 Indikatorlys ved taksebane for hurtig avkjøring
CS ADR-DSN.M.710 Taksebanens senterlinjelys
CS ADR-DSN.M.715 Senterlinjelys på taksebaner, rullebaner, taksebaner for hurtig avkjøring eller andre taksebaner for avkjøring
CS ADR-DSN.M.760 Avansert visuelt veiledningssystem for parkering
CS ADR-DSN.M.770 Posisjonslys for venteposisjon på veien

KAPITTEL Q - VISUELLE HJELPEMIDLER FOR ANGIVELSE AV HINDRE

- CS ADR-DSN.Q.840 Gjenstander som skal merkes og/eller opplyses

KAPITTEL S - ELEKTRISKE SYSTEMER

- CS ADR-DSN.S.880 Elektriske strømforsyningssystemer for visuelle hjelpemidler

KAPITTEL T - FLYPLASSENS OPERATIVE TJENESTER, UTSTYR OG INSTALLASJONER

- CS ADR-DSN.T.910 Krav i forhold til utstyrets skjørhet
CS ADR-DSN.T.915 Plassering av utstyr og installasjoner i operative områder