



KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP

Brussel, XXX

Forslag til

KOMMISJONSFORORDNING (EU) NR. .../2010

av [...]

om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester med hensyn til arbeidsmetoder og driftsproedyrer

(EØS-relevant tekst)

FORSLAG TIL KOMMISJONSFORORDNING (EU) NR. .../...

av [...]

om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester med hensyn til arbeidsmetoder og driftsproedyrer

(EØS-relevant tekst)

EUROPAKOMMISJONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, som opphever rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF¹ som endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikringstjenester og om oppheving av direktiv 2006/23/EF², særlig artikkel 8b,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom³ (tjenesteytingsforordningen), endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 med sikte på å gjøre europeisk luftfart mer effektiv og bærekraftig⁴, særlig artikkel 4 og 6, og

ut fra følgende betraktninger:

- (1) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal Kommisjonen, med bistand fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt "Byrået"), vedta gjennomføringsregler for yting av flysikringstjenester i hele Unionen. Artikkel 8b i forordning 216/2008 forutsetter at gjennomføringsreglene skal være basert på forordningene vedtatt i henhold til Det felles europeiske luftrom I. Denne forordningen er basert på forordning (EF) nr. 2096/2005 av 20. desember 2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester⁵.
- (2) Yting av flysikringstjenester i Unionen bør være underlagt sertifisering fra medlemsstatene eller Byrået. Ytere av flysikringstjenester som oppfyller de felles krav, bør motta et sertifikat i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.

¹ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

² EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51.

³ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁴ EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34.

⁵ EUT L 335 av 21.12.2005, s. 13.

- (3) Anvendelsen av de felles krav fastsatt i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008 bør ikke berøre medlemsstatenes suverenitet over sitt luftrom eller medlemsstatenes krav med hensyn til offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål, som omhandlet i artikkel 13 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammen for opprettelse av et felles europeisk luftrom⁶ (rammeforordningen) som endret ved forordning (EF) nr. 1070/2009. De felles krav bør ikke omfatte militære operasjoner og opplæring i henhold til artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (4) Ved fastsettelsen av felles krav til yting av flysikringstjenester bør det tas hensyn til den rettslige status yteren av flysikringstjenester har i medlemsstaten. Når en organisasjon utøver annen virksomhet enn yting av flysikringstjenester, bør dessuten kravene som skal fastsettes i henhold til artikkel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b nr. 6 i forordning (EF) nr. 216/2008, ikke få anvendelse på slik virksomhet eller på ressurser som tildeles til andre aktiviteter enn yting av flysikringstjenester, med mindre annet er fastsatt.
- (5) Anvendelsen av de felles krav på ytere av flysikringstjenester bør stå i forhold til risikoen forbundet med hver tjenestes bestemte særegenheter, for eksempel antall og/eller art av og kjennetegnene ved behandlede flybevegelser. Dersom visse ytere av flysikringstjenester velger ikke å benytte seg av muligheten til å yte tjenester over grensene og dermed gir avkall på retten til gjensidig godkjenning i det felles europeiske luftrom, bør vedkommende myndighet kunne gi disse yterne mulighet til i rimelig omfang å oppfylle visse alminnelige krav til yting av flysikringstjenester og visse særlige krav til yting av flysikringstjenester. Vilkårene som knyttes til sertifikatet, bør derfor gjenspeile unntakets art og omfang.
- (6) For å sikre at sertifiseringsordningen fungerer etter hensikten, bør medlemsstatene i forbindelse med sine årlige rapporter gi Kommisjonen og Byrået alle relevante opplysninger om de unntak deres vedkommende myndighet har innvilget.
- (7) De forskjellige typene flysikringstjenester er ikke nødvendigvis underlagt samme krav. Det er derfor nødvendig å tilpasse de felles krav til hver tjenestetypes særegenheter.
- (8) Bevisbyrden for oppfyllelse av kravene bør påhvile yterne av flysikringstjenester i hele sertifikatets gyldighetsperiode og for alle tjenester som omfattes av det.
- (9) For å sikre effektiv anvendelse av de felles krav bør det opprettes et system med regelmessig tilsyn med og inspeksjon av oppfyllelsen av de felles krav og vilkårene som er angitt i sertifikatet. Vedkommende myndighet bør undersøke en tjenestebyters egnethet før den utsteder et sertifikat, og bør hvert år vurdere om yterne av flysikringstjenester som myndigheten har utstedt sertifikat til, fortsatt oppfyller kravene. Den bør derfor opprette og årlig ajourføre et veiledende inspeksjonsprogram som omfatter alle tjenestebytere den har sertifisert, på grunnlag av en risikovurdering. Programmet bør muliggjøre inspeksjon av alle relevante deler av yterne av flysikringstjenester innen en rimelig tidsramme. Ved vurdering av om utpekte ytere av flysikringstjenester og flyværtjenester oppfyller kravene, bør vedkommende

⁶ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

myndighet kunne kontrollere relevante krav som i henhold til internasjonale forpliktelser påhviler den berørte medlemsstat.

- (10) Med forbehold for artikkel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008 kan fagfellellevurderinger av nasjonale tilsynsmyndigheter fremme en felles framgangsmåte for tilsyn med ytere av flysikringstjenester i hele Fellesskapet. Kommisjonen kan i samarbeid med medlemsstatene og Byrået organisere disse fagfellellevurderingene, som bør samordnes med aktiviteter som utføres innenfor rammen av artikkel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008 og eventuelle andre internasjonale kontroll- og tilsynsprogrammer. Dermed unngås dobbeltarbeid. For å muliggjøre utveksling av erfaringer og beste praksis under en fagfellellevurdering bør ekspertene fortrinnsvis komme fra en vedkommende myndighet eller et godkjent organ.
- (11) Eurocontrol har utviklet sikkerhetskrav (ESARR) som er av høyeste betydning for sikker yting av flysikringstjenester. Kommisjonen bør i samsvar med forordning (EF) nr. 550/2004 identifisere og vedta de relevante bestemmelser i ESARR i EU-forordninger. ESARR som er innarbeidet i forordning (EF) nr. 2096/2005, har vært utgangspunktet for disse gjennomføringsreglene.
- (12) Da Kommisjonen vedtok forordning (EF) nr. 2096/2005, mente den at det ikke var hensiktsmessig å gjenta bestemmelsene i ESARR 2 om rapportering og vurdering av sikkerhetshendelser innen styring av lufttrafikken (ATM), som omfattes av rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart⁷ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart⁸. Det bør imidlertid innføres nye bestemmelser om sikkerhetsrelaterte hendelser som krever at en vedkommende myndighet kontrollerer om ytere av lufttrafikkjenester, og også ytere av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester, overholder de nødvendige bestemmelser om rapportering og vurdering av slike hendelser.
- (13) Det bør særlig erkjennes for det første at sikkerhetsstyring er den funksjonen innen lufttrafikkjenester som sikrer at alle sikkerhetsrisikoer er identifisert, vurdert og tilfredsstillende redusert, og for det annet at en formell og systematisk tilnærming til sikkerhetsstyring vil øke sikkerhetsfordelene på en synlig og sporbar måte. Byrået bør foreta en ytterligere evaluering av sikkerhetskravene i denne forordning og innlemme dem i en felles regelverksstruktur for sikkerhet i sivil luftfart.
- (14) Inntil Byrået har utarbeidet gjennomføringstiltak som innarbeider de relevante ICAO-standarder i Unionens gjennomføringstiltak, akseptable metoder for å overholde kravene (AMC), sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell (GM), bør ytere av flysikringstjenester drive i samsvar med de relevante ICAO-standarder. For å lette yting av tjenester over grensene, og inntil Byrået er ferdig med å innarbeide ICAOs standarder i relevante tiltak, bør medlemsstatene, og Kommisjonen og Byrået, i nært samarbeid med Eurocontrol, dersom det er relevant, arbeide for å redusere de forskjellene medlemsstatene har rapportert ved anvendelsen av ICAO-standarder på

⁷ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 14.

⁸ EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

området flysikringstjenester, slik at et felles sett med standarder kan oppnås blant medlemsstatene i det felles europeiske luftrom.

- (15) Forskjellige nasjonale ordninger med hensyn til erstatningsansvar bør ikke hindre en yter av flysikringstjenester i å inngå avtaler om yting av tjenester over landegrensene så snart de har etablert ordninger for å dekke tap som følge av skader knyttet til erstatningsansvar i henhold til gjeldende regelverk. Den anvendte metoden bør følge nasjonale lovfestede krav. Medlemsstater som tillater yting av flysikringstjenester i hele eller deler av luftrommet under deres ansvarsområde uten sertifisering i henhold til forordning (EF) nr. 550/2004, må dekke disse tjenesteyternes erstatningsansvar.
- (16) Byrået bør videre evaluere bestemmelsene i denne forordning, særlig de bestemmelser som gjelder sikkerhetsvurdering av endringer og teknisk personale, og avgi en uttalelse med sikte på å tilpasse dem til en helhetlig systemtilnærming som tar hensyn til innarbeidingen av disse bestemmelsene i den felles regelverksstrukturen for sikkerhet i sivil luftfart og erfaringen interessenter og vedkommende myndigheter har opparbeidet seg når det gjelder sikkerhetstilsyn.
- (17) Tiltakene i denne forordning er i samsvar med uttalelsen fra Komiteen for det felles luftrom nedsatt ved artikkel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

Denne forordning fastsetter de felles krav til yting av flysikringstjenester. Med mindre vedlegg I eller II fastsetter noe annet, får de felles krav imidlertid ikke anvendelse på:

- (a) andre aktiviteter enn en tjenesteyters yting av flysikringstjenester,
- (b) ressurser tildelt til andre aktiviteter enn yting av flysikringstjenester.

Artikkel 2

Definisjoner

1. I denne forordning gjelder definisjonene fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 og 549/2004, bortsett fra definisjonen i artikkel 2 nr. 15 i forordning 549/2004.
2. I tillegg til definisjonene nevnt i nr. 1 menes med:
 - (a) «arbeidsflyging» en luftfartøyoperasjon der et luftfartøy brukes til spesialiserte tjenester som for eksempel landbruk, byggearbeid, fotografering, landmåling, observasjon og patruljering, lete- og redningsaksjoner eller flyreklame,
 - (b) «kommersiell lufttransport» enhver luftfartøyoperasjon som innebærer transport av passasjerer, last eller post mot vederlag eller leie,
 - (c) «funksjonssystem» en kombinasjon av systemer, framgangsmåter og menneskelige ressurser ordnet for å utføre en funksjon i forbindelse med styring av lufttrafikken,

- (d) «allmenn luftfart» enhver annen sivil luftfartøyperasjon enn kommersiell lufttransport eller arbeidsflyging,
 - (e) «nasjonal tilsynsmyndighet» det eller de organer som er utpekt eller opprettet av medlemsstatene som deres nasjonale myndighet i henhold til artikkel 4 i forordning (EF) nr. 549/2004,
 - (f) «fare» ethvert forhold og enhver hendelse eller omstendighet som kan føre til en ulykke,
 - (g) «driftsorganisasjon» en organisasjon som har ansvar for yting av tekniske tjenester til støtte for lufttrafikk-, sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester,
 - (h) «risiko» kombinasjonen av en samlet sannsynlighet for, eller hyppighet av, en skadelig virkning forårsaket av en fare samt virkningens alvorlighetsgrad,
 - (i) «sikkerhetssikring» alle planlagte og systematiske handlinger som er nødvendige for å skape tilstrekkelig tillit til at et produkt, en tjeneste, en organisasjon eller et funksjonssystem oppnår et sikkerhetsnivå som kan aksepteres eller tolereres,
 - (j) «sikkerhetsmål» en kvalitativ eller kvantitativ erklæring som definerer høyeste hyppighet eller sannsynlighet der en fare kan forventes å inntreffe,
 - (k) «sikkerhetskrav» en metode for å redusere risikoen fastsatt i forbindelse med risikoreduksjonsstrategien som oppnår et bestemt sikkerhetsmål, herunder med hensyn til organisering, drift, framgangsmåte, funksjon, ytelse, samvirkningsevne eller miljøegenskaper,
 - (l) «tjenester» en flysikringstjeneste eller en pakke med flysikringstjenester,
 - (m) «felleseuropeisk tjeneste» en tjeneste som er utformet og opprettet for brukere i de fleste eller alle medlemsstatene.
3. «Yter av flysikringstjenester» omfatter en organisasjon som har søkt om et sertifikat for å yte slike tjenester.

Artikkel 3

Vedkommende myndighet

I denne forordning skal vedkommende myndighet være:

- (a) for ytere av flysikringstjenester som har sitt hoveddriftssted og eventuelle forretningskontor i en medlemsstat, den nasjonale tilsynsmyndighet som er utpekt eller opprettet av denne medlemsstat,
- (b) for ytere av flysikringstjenester som tilbyr tjenester i en funksjonell luftromsblokk (FAB) der ansvaret for sikkerhetstilsynet i henhold til avtalen mellom statene er tildelt på annen måte enn i henhold til bokstav a), den eller de nasjonale tilsynsmyndigheter som er utpekt eller opprettet i henhold til samme avtale,
- (c) for ytere av flysikringstjenester som yter tjenester i luftrommet som hører inn under territoriet der traktaten får anvendelse, og som har sitt hoveddriftssted og eventuelle

forretningskontor utenfor territoriet der bestemmelsene i traktaten får anvendelse, Byrået,

- (d) for ytere av flysikringstjenester som yter felleseuropeiske tjenester, Byrået.

Artikkel 4

Tildeling av sertifikater

1. For å oppnå sertifikatet som er nødvendig for å yte flysikringstjenester, skal ytere av flysikringstjenester oppfylle de alminnelige krav angitt i vedlegg I og de særlige tilleggskrav angitt i vedlegg II til V til denne forordning, alt etter hvilken type tjeneste de yter.
2. En vedkommende myndighet skal kontrollere at en yter av flysikringstjenester oppfyller de felles krav, før den utsteder et sertifikat til tjenesteyteren.
3. En yter av flysikringstjenester skal oppfylle de felles krav senest på det tidspunkt da sertifikatet utstedes i henhold til artikkel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b nr. 2 og artikkel 22a bokstav b) og c) i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikkel 5

Unntak

1. Som unntak fra bestemmelsene i artikkel 4 nr. 1 kan visse ytere av flysikringstjenester velge ikke å benytte seg av muligheten til å yte tjenester over landegrensene, og kan gi avkall på retten til gjensidig godkjenning innen det felles europeiske luftrom.

De kan under disse omstendigheter søke om et sertifikat som er begrenset til luftrommet under ansvarsområdet til medlemsstaten nevnt i artikkel 7 nr. 2 i forordning (EF) nr. 550/2004.

For å inngi en slik søknad skal en yter av flysikringstjenester yte tjenester eller planlegge å yte dem bare med hensyn til én eller flere av følgende kategorier:

- (a) allmenn luftfart,
- (b) arbeidsflyging,
- (c) kommersiell lufttransport begrenset til luftfartøyer med største tillatte startmasse under 10 tonn eller færre enn 20 passasjer seter,
- (d) kommersiell lufttransport med færre enn 10 000 flybevegelser i året, uansett største tillatte startmasse og antall passasjer seter, idet «flybevegelser» regnes som summen av avganger og landinger og beregnes som et gjennomsnitt over de foregående tre år.

For å inngi en slik søknad skal en yter av flysikringstjenester som ikke yter lufttrafikk tjenester, ha en brutto årsomsetning på 1 000 000 EUR eller mindre for tjenestene vedkommende yter eller planlegger å yte.

Dersom en yter av flysikringstjenester av objektive praktiske årsaker er ute av stand til å dokumentere at vedkommende oppfyller disse kriteriene, kan en vedkommende myndighet godta tilsvarende tall eller prognoser for tersklene fastsatt i tredje og fjerde ledd.

Når en slik søknad inngis, skal en yter av flysikringstjenester samtidig framlegge for vedkommende myndighet relevant dokumentasjon for at kriteriene er oppfylt.

2. En vedkommende myndighet kan gi søkere som oppfyller kriteriene i nr. 1, særlige unntak som står i forhold til deres bidrag til styringen av lufttrafikken i luftrommet under medlemsstatens ansvarsområde.

Disse unntakene kan bare vedrøre kravene i vedlegg I, med unntak av følgende:

- (a) del 1 teknisk og driftsmessig kompetanse og egnethet,
- (b) del 3.1 sikkerhetsstyring,
- (c) del 5 menneskelige ressurser,
- (d) del 8.1 åpen og oversiktlig yting av tjenester.

3. I tillegg til unntakene nevnt i nr. 2 kan en vedkommende myndighet gi unntak for søkere som yter flygeinformasjonstjenester på landingsplasser, men høyst driver ett arbeidssted på en gitt landingsplass. Den skal gjøre det på en måte som står i rimelig forhold til søkerens bidrag til styringen av lufttrafikken i luftrommet under medlemsstatens ansvarsområde.

Disse unntakene kan vedrøre følgende krav i vedlegg II, del 3:

- (a) ansvar for sikkerhetsstyring og eksterne tjenester og forsyninger (del 3.1.2),
- (b) sikkerhetsundersøkelser (del 3.1.3),
- (c) sikkerhetskrav vedrørende risikovurdering og -reduksjon med hensyn til endringer (del 3.2).

4. Det skal ikke innvilges ytterligere unntak fra kravene i vedlegg III, IV eller V.

5. En vedkommende myndighet skal i samsvar med vedlegg II til forordning (EF) nr. 550/2004

- (a) presisere art og omfang av unntakene i vilkårene som er knyttet til sertifikatet, ved å angi deres rettslige grunnlag,
- (b) begrense sertifikatets gyldighet i tid, og
- (c) kontrollere om yterne av flysikringstjenester fortsatt kvalifiserer for unntaket.

Artikkel 6

Dokumentasjon av oppfyllelse av krav

1. Yteren av flysikringstjenester skal på anmodning fra vedkommende myndighet framlegge alle relevante opplysninger for å dokumentere at de relevante felles krav oppfylles. Yteren av flysikringstjenester kan gjøre full bruk av eksisterende data.

2. En sertifisert yter av flysikringstjenester skal underrette vedkommende myndighet om planlagte endringer i tjenesteytingen som kan påvirke oppfyllelsen av relevante felles krav eller vilkår knyttet til sertifikatet.

3. Dersom en sertifisert yter av flysikringstjenester ikke lenger oppfyller de relevante felles krav eller vilkår knyttet til sertifikatet, skal vedkommende myndighet treffe beslutning innen et tidsrom på høyst en måned. Ved denne beslutningen skal vedkommende myndighet kreve at yteren av flysikringstjenester treffer korrigerende tiltak.

Beslutningen skal umiddelbart underrettes den berørte yter av flysikringstjenester.

Vedkommende myndighet skal kontrollere at korrigerende tiltak er gjennomført, før den meddeler sin godkjenning til den berørte yter av flysikringstjenester. Dersom vedkommende myndighet anser at de korrigerende tiltakene ikke er tilstrekkelig gjennomført innen avtalt tidsramme, skal den treffe hensiktsmessige håndhevingstiltak i samsvar med artikkel 7 nr. 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 10, 22a bokstav d), 25 og 68 i forordning (EF) nr. 216/2008, alt etter som, samtidig som det tas hensyn til behovet for å sikre kontinuitet i tjenesteytingen.

Artikkel 7

Tilrettelegging for kontroll av oppfyllelse av kravene

Yteren av flysikringstjenester skal legge til rette for inspeksjoner og undersøkelser ved vedkommende myndighet eller en kvalifisert enhet som opptrer på myndighetens vegne, herunder kontroller på stedet og uanmeldte kontroller.

De utpekte personer skal ha fullmakt til å utføre følgende handlinger:

- (a) undersøke relevante registre, data, framgangsmåter og annet materiale som er relevant for yting av flysikringstjenester,
- (b) ta kopier eller utdrag av slike registre, data, framgangsmåter eller annet materiale,
- (c) be om en muntlig forklaring på stedet,
- (d) få adgang til relevante lokaler, arealer eller transportmidler.

Slike inspeksjoner og undersøkelser skal utføres i samsvar med lovgivningen i medlemsstaten der de utføres.

Artikkel 8

Kontinuerlig oppfyllelse av kravene

Vedkommende myndighet skal, på grunnlag av foreliggende dokumentasjon, hvert år kontrollere at de ytere av flysikringstjenester som den har sertifisert, kontinuerlig oppfyller kravene.

Til dette formål skal vedkommende myndighet opprette og ajourføre et veiledende inspeksjonsprogram som omfatter alle de tjenesteytere den har sertifisert, og bygger på en vurdering av risikoene knyttet til de forskjellige operasjonene som utgjør tjenestene som ytes.

Den skal rådføre seg med de berørte ytere av flysikringstjenester og eventuelle andre berørte vedkommende myndigheter før et slikt program opprettes.

Programmet skal angi tenkt tidsintervall for inspeksjonene på de forskjellige stedene.

Artikkel 9

Sikkerhetsregler for teknisk personale

Når det gjelder yting av lufttrafikk-, sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester, skal vedkommende myndighet eller en annen myndighet som medlemsstaten har utpekt til å utføre denne oppgaven,

- (a) fastsette hensiktsmessige sikkerhetsregler for teknisk personale som utfører driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver,
- (b) sikre tilstrekkelig og hensiktsmessig sikkerhetstilsyn med det tekniske personalet som en driftsorganisasjon har utpekt til å utføre driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver,
- (c) på rimelig grunnlag og etter behørig undersøkelse treffe hensiktsmessige tiltak med hensyn til driftsorganisasjonen og/eller dens tekniske personale dersom vedkommende ikke overholder bestemmelsene i vedlegg II, del 3.3,
- (d) forvisse seg om at det anvendes egnede metoder som sikrer at tredjemenn som er tildelt driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver, overholder bestemmelsene i vedlegg II, del 3.3.

Artikkel 10

Framgangsmåte for fagfelleevaluering

1. Kommisjonen kan i samarbeid med medlemsstatene og Byrået organisere fagfelleevalueringer av de nasjonale tilsynsmyndigheter i samsvar med nr. 2 til 6.

2. En fagfelleevaluering skal utføres av en gruppe av nasjonale eksperter og, der det er aktuelt, eksperter fra Byrået. En gruppe skal bestå av eksperter fra minst tre forskjellige medlemsstater og Byrået. Ekspertene skal ikke delta i fagfelleevalueringer i medlemsstatene der de er ansatt. Kommisjonen skal utarbeide og vedlikeholde en liste over nasjonale eksperter utpekt av medlemsstatene, som skal dekke alle aspekter av de felles krav som er angitt i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Minst tre måneder før en fagfelleevaluering skal Kommisjonen underrette medlemsstatene og den berørte nasjonale tilsynsmyndighet om fagfelleevalueringen, datoen da den er planlagt å finne sted, og identiteten til ekspertene som deltar.

Medlemsstaten hvis nasjonale tilsynsmyndighet skal gjennomgå fagfelleevaluering, skal godkjenne gruppen av eksperter før den kan foreta vurderingen.

4. I løpet av tre måneder etter vurderingen skal vurderingsgruppen i enighet utarbeide en rapport, som kan inneholde anbefalinger. Kommisjonen skal avholde et møte med ekspertene og den nasjonale tilsynsmyndigheten for å drøfte rapporten.

5. Kommisjonen skal sende rapporten til den berørte medlemsstat. Sistnevnte kan framlegge sine synspunkter innen tre måneder etter mottaket; disse synspunktene skal, dersom det er relevant, omfatte tiltak den har truffet eller har til hensikt å treffe innenfor en bestemt tidsramme som oppfølging av vurderingen.

Med mindre annet er avtalt med de berørte medlemsstater, skal vurderingsrapporten og oppfølgingen ikke offentliggjøres.

6. Kommisjonen skal hvert år underrette medlemsstatene gjennom Komiteen for Det felles luftrom om de viktigste resultatene av disse vurderingene.

Artikkel 11

Overgangsbestemmelser

1. Ytere av flysikringstjenester som har et sertifikat utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 2096/2005 på den dato denne forordning trer i kraft, skal anses å ha et sertifikat utstedt i samsvar med denne forordning.

2. Søkere som søker om sertifikat som yter av flysikringstjenester (ANSP), og som har innlevert søknaden før denne forordnings ikrafttredelsesdato og ikke allerede har fått utstedt et sertifikat, skal godtgjøre at bestemmelsene i denne forordning er overholdt før sertifikatet utstedes.

3. Den myndighet i en medlemsstat som organisasjoner hvis vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 3 er Byrået, har innlevert en søknad om utstedelse av sertifikat til, før denne forordnings ikrafttredelsesdato, skal fullføre sertifiseringsprosessen i samråd med Byrået og overføre dokumentet til Byrået når sertifikatet utstedes.

Artikkel 12

Oppheving

1. Forordning (EF) nr. 2096/2005 oppheves.
2. Forordning (EF) nr. 668/2008 oppheves.
3. Artikkel 6 i forordning (EF) nr. 482/2008 oppheves.

Artikkel 13

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, ...

*For Kommissjonen
President*

VEDLEGG I

ALMINNELIGE KRAV TIL YTING AV FLYSIKRINGSTJENESTER

1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG EGNETHET

En yter av flysikringstjenester skal kunne yte tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måte som er forenlig med ethvert rimelig nivå av samlet etterspørsel etter et gitt luftrom. Til dette formål skal vedkommende holde seg med tilstrekkelig teknisk og driftsmessig kapasitet og fagkunnskap.

2. ORGANISASJONSSTRUKTUR OG -LEDELSE

2.1. Organisasjonsstruktur

En yter av flysikringstjenester skal bygge opp og styre sin organisasjon etter en struktur som støtter sikker, effektiv og kontinuerlig yting av tjenester.

Organisasjonsstrukturen skal definere

- (a) de utpekte stillingsinnehavernes fullmakter, plikter og ansvar, særlig for ledelsespersonale med ansvar for funksjoner knyttet til sikkerhet, kvalitet, fareforebygging, økonomi og menneskelige ressurser,
- (b) forholdet og rapporteringslinjene mellom forskjellige deler og prosesser i organisasjonen.

2.2. Organisasjonsledelse

En yter av flysikringstjenester skal utarbeide en forretningsplan som omfatter et tidsrom på minst fem år. Forretningsplanen skal

- (a) fastsette tjenesteyterens overordnede mål og strategien for å nå disse målene i samsvar med en eventuell langtidsplan og unionskrav som er relevante for utviklingen av infrastruktur eller annen teknologi,
- (b) inneholde passende resultatmål i form av kvalitet og tjenestenivå, sikkerhet og kostnadseffektivitet.

En yter av flysikringstjenester skal framlegge en årlig plan som omfatter det kommende året, som skal presisere enkelthetene i forretningsplanen og beskrive eventuelle endringer i den.

Den årlige planen skal omfatte følgende bestemmelser om tjenestens nivå og kvalitet, for eksempel forventet nivå for kapasitet, sikkerhet og forsinkelser for flyginger samt finansieringsordninger:

- (a) opplysninger om iverksetting av ny infrastruktur eller andre utviklingstrekk og en erklæring om hvordan de vil bidra til å bedre tjenestenes nivå og kvalitet,
- (b) resultatindikatorer som tjenestens nivå og kvalitet med rimelighet kan vurderes mot,

- (c) tjenesteyterens forventede kortsiktige økonomiske stilling samt eventuelle endringer i eller virkninger på forretningsplanen.

3. SIKKERHETS- OG KVALITETSSTYRING

3.1. Sikkerhetsstyring

En yter av flysikringstjenester skal ivareta sikkerheten ved alle sine tjenester. I den forbindelse skal vedkommende opprette formelle grensesnitt mot alle berørte parter som direkte kan påvirke tjenestenes sikkerhet.

3.2. Kvalitetsstyringssystem

En yter av flysikringstjenester skal senest to år etter denne forordnings ikrafttredelse ha iverksatt et kvalitetssikringssystem som omfatter alle flysikringstjenester vedkommende yter, etter følgende prinsipper. Tjenesteyteren skal:

- (a) fastsette kvalitetspolitikken på en slik måte at den i størst mulig grad oppfyller behovene til forskjellige brukere,
- (b) utarbeide et kvalitetssikringsprogram som inneholder framgangsmåter for å kontrollere at alle operasjoner utføres i samsvar med gjeldende krav, standarder og framgangsmåter,
- (c) framlegge dokumentasjon på kvalitetssystemets funksjonalitet ved hjelp av håndbøker og kontrolldokumenter,
- (d) utpeke ledelsesrepresentanter til å kontrollere samsvaret med, og tilstrekkeligheten av, framgangsmåtene for å sikre sikker og effektiv driftspraksis,
- (e) foreta vurderinger av kvalitetssystemet som er i drift, og eventuelt treffe utbedringstiltak.

Et EN ISO 9001-sertifikat utstedt av en organisasjon med relevant godkjenning, som omfatter yterens flysikringstjenester, skal anses som tilstrekkelig for å godtgjøre samsvar. Yteren av flysikringstjenester skal godta at dokumentasjonen knyttet til sertifiseringen legges fram for vedkommende myndighet på dennes anmodning.

Ytere av flysikringstjenester kan innlemme sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer i sitt styringssystem.

3.3. Driftshåndbøker

En yter av flysikringstjenester skal tilveiebringe og ajourføre driftshåndbøker knyttet til dens tjenesteyting til bruk og veiledning for driftspersonalet. Tjenesteyteren skal sørge for at:

- (a) driftshåndbøkene inneholder de instruksjoner og opplysninger som kreves for at driftspersonalet skal kunne utføre sine oppgaver,
- (b) relevante deler av driftshåndbøkene er tilgjengelige for det berørte personalet,

- (c) driftspersonalet raskt underrettes om de endringene i driftshåndboken som påvirker deres oppgaver, samt disses ikrafttredelse.

4. SIKKERHET

En yter av flysikringstjenester skal opprette et sikkerhetsstyringssystem for å sikre:

- (a) sikkerhet for anleggene og personalet, slik at ulovlig inngripen i ytingen av tjenester forhindres,
- (b) sikkerhet for at driftsdataene som tjenesteyteren mottar eller produserer eller på annen måte benytter, slik at tilgang begrenses til godkjente personer.

Sikkerhetsstyringssystemet skal definere:

- (a) framgangsmåter for vurdering og reduksjon av sikkerhetsrisikoer, overvåking og bedring av sikkerheten, sikkerhetsvurderinger og formidling av erfaringer,
- (b) midler til å påvise sikkerhetsbrudd og varsle personalet med egnede sikkerhetsvarsler,
- (c) midler til å begrense virkningene av sikkerhetsbruddene og fastsette gjenopprettingstiltak og risikoreduserende framgangsmåter for å hindre gjentakelse.

En yter av flysikringstjenester skal om relevant sørge for sikkerhetsklarering av sitt personale og samarbeide med vedkommende sivile og militære myndigheter for å besørge sikkerhet for sine anlegg, personale og data.

5. MENNESKELIGE RESSURSER

En yter av flysikringstjenester skal ansette personale med relevante kvalifikasjoner for å sikre at tjenestene ytes på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måte. I den forbindelse skal vedkommende fastsette retningslinjer for rekruttering og opplæring av personale.

6. ØKONOMISK STYRKE

6.1. Økonomisk og finansiell kapasitet

En yter av flysikringstjenester skal kunne oppfylle sine finansielle forpliktelser, for eksempel faste og variable driftskostnader eller kostnader til kapitalinvestering. Den skal anvende et egnet system for føring av kostnadsregnskap. Den skal dokumentere sin evne gjennom den årlige planen omhandlet i del 2.2 i dette vedlegg og gjennom balanser og regnskaper i den grad dens rettslige status tillater det.

6.2. Revisjon

En yter av flysikringstjenester skal i samsvar med artikkel 12 nr. 2 i forordning (EF) nr. 550/2004 dokumentere at vedkommende regelmessig gjennomgår uavhengig revisjon.

7. ERSTATNINGSANSVAR OG FORSIKRINGSDEKNING

En yter av flysikringstjenester skal ha ordninger som dekker erstatningsansvar som følger av gjeldende regelverk.

Metoden som benyttes til å sørge for dekning, skal avpasses til det aktuelle taps- og skadepotensialet, idet det tas hensyn til den rettslige statusen til yteren av flysikringstjenester og nivået av kommersiell forsikringsdekning som er tilgjengelig.

En yter av flysikringstjenester som benytter seg av tjenestene til en annen yter av flysikringstjenester, skal sikre at avtaler dekker fordelingen av ansvar mellom dem.

8. TJENESTENES KVALITET

8.1. Åpen og oversiktlig yting av tjenester

En yter av flysikringstjenester skal yte sine tjenester på en åpen og oversiktig måte. Den skal offentliggjøre vilkårene for tilgang til dens tjenester og opprette en formell ordning for samråd med brukerne på regelmessig grunnlag, enten enkeltvis eller samlet, minst én gang i året.

En yter av flysikringstjenester skal, i samsvar med gjeldende unionsregelverk, ikke forskjellsbehandle en bruker eller en klasse av brukere på grunnlag av nasjonalitet eller identitet.

8.2. Beredskapsplaner

En yter av flysikringstjenester skal senest ett år etter sertifiseringen ha utarbeidet beredskapsplaner for alle tjenester den yter, for hendelser som fører til betydelig forringelse av eller avbrudd i dens tjenester.

9. RAPPORTERINGSKRAV

En yter av flysikringstjenester skal kunne framlegge en årlig rapport om sine aktiviteter for vedkommende myndighet. Denne rapporten skal omfatte dens økonomiske resultater, med forbehold for artikkel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004, samt dens driftsresultater og eventuelle andre vesentlige aktiviteter og utviklingstrekk, særlig på sikkerhetsområdet.

Den årlige rapporten skal som et minimum omfatte følgende:

- en vurdering av nivået og kvaliteten til tjenestene som ytes, og det oppnådde sikkerhetsnivået,
- resultatene yteren av flysikringstjenester har oppnådd, sammenlignet med resultatmålene fastsatt i forretningsplanen, slik at det faktiske resultatet avstemmes mot den årlige planen ved hjelp av resultatindikatorerne som er fastsatt i den årlige planen,
- utvikling i drift og infrastruktur,
- økonomiske resultater, dersom de ikke offentliggjøres særskilt i samsvar med artikkel 12 nr. 1 i forordning (EF) nr. 550/2004,

- opplysninger om den formelle ordningen for samråd med brukerne av dens tjenester,
- opplysninger om retningslinjer for menneskelige ressurser.

Yteren av flysikringstjenester skal gjøre innholdet i den årlige rapporten tilgjengelig for offentligheten på vilkårene fastsatt av vedkommende myndighet i samsvar med nasjonal lovgivning.

VEDLEGG II

SÆRLIGE KRAV TIL YTING AV FLYSIKRINGSTJENESTER

1. EIERSKAP

En yter av flysikringstjenester skal overfor den vedkommende myndighet nevnt i artikkel 7 nr. 2 i forordning (EF) nr. 550/2004 gjøre rede for

- sin rettslige status, eierstruktur og eventuelle ordninger som har en vesentlig innvirkning på kontrollen over dens aktiva,
- eventuelle forbindelser med organisasjoner som ikke deltar i yting av flysikringstjenester, herunder forretningsvirksomhet som den deltar direkte i eller gjennom tilknyttede foretak, som utgjør mer enn 1 % av dens forventede inntekt. Videre skal den underrette om enhver endring i ethvert individuelt eierskap som representerer 10 % eller mer av dens samlede kapital.

En yter av flysikringstjenester skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre en situasjon med interessekonflikt som kan bringe dens upartiske og objektive yting av tjenester i fare.

2. ÅPEN OG OVERSIKTLIG YTING AV TJENESTER

Utover bestemmelsene i vedlegg I, del 8.1, kan en medlemsstat, dersom den beslutter å underlegge ytingen av bestemte lufttrafikkjenester en konkurranse, treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at ytere av disse bestemte lufttrafikkjenestene verken opptrer på en måte som har som formål eller følge at konkurransen hindres, begrenses eller vris, eller opptrer på en slik måte at de misbruker en dominerende stilling i henhold til gjeldende nasjonal lovgivning eller unionsregelverket.

3. TJENESTENES SIKKERHET

3.1. Sikkerhetsstyringssystem

3.1.1. Alminnelige sikkerhetskrav

En yter av lufttrafikkjenester skal, som en integrert del av forvaltningen av sine tjenester, ha opprettet et sikkerhetsstyringssystem (SMS) som

- sikrer en formalisert, eksplisitt og proaktiv tilnærming til systematisk sikkerhetsstyring ved oppfyllelse av sikkerhetsansvaret i forbindelse med tjenesteytingen, omfatter alle dens tjenester og støttetiltak under dens styringskontroll og har som grunnlag en erklæring om sikkerhetspolitikken som definerer organisasjonens grunnleggende tilnærming til sikkerhetsstyringen (sikkerhetsstyring),
- sikrer at alle som berøres av sikkerhetsaspektene ved ytingen av lufttrafikkjenester, har et individuelt sikkerhetsansvar for sine egne handlinger, at lederne er ansvarlige for sikkerhetsresultatene for sine avdelinger eller områder, og at toppledelsen hos tjenesteyteren bærer det samlede sikkerhetsansvaret (sikkerhetsansvar),

- sikrer at oppnåelse av tilfredsstillende sikkerhet for lufttrafikkjenester gis høyeste prioritet (sikkerhetsprioritering),
- sikrer at hovedsikkerhetsmålet under ytingen av lufttrafikkjenester er å redusere bidraget til risikoen for en luftfartsulykke så langt det med rimelighet er mulig (sikkerhetsmål).

3.1.2. *Krav om oppnådd sikkerhetsnivå*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester

- sikre at personalet har tilstrekkelig opplæring og kompetanse for de oppgaver det skal utføre, og at det har de nødvendige tillatelser dersom slike kreves, og oppfyller relevante medisinske krav (kompetanse),
- sikre at det utpekes en sikkerhetsstyringsfunksjon med organisatorisk ansvar for utvikling og vedlikehold av sikkerhetsstyringssystemet og sikre at dette ansvarspunktet er uavhengig av ledelseslinjene og direkte ansvarlig overfor det høyeste organisasjonsnivået. I små organisasjoner der kombinasjonen av ansvar kan hindre tilstrekkelig uavhengighet i så måte, skal ordninger for sikkerhetsstyring suppleres med ytterligere uavhengige midler, og det skal sikres at toppledelsen hos tjenesteyterens organisasjon bidrar aktivt i sikkerhetsstyringen (ansvar for sikkerhetsstyring),
- i den grad det er mulig, sikre at kvantitative sikkerhetsnivåer fastsettes og vedlikeholdes for alle funksjonssystemer (kvantitative sikkerhetsnivåer),
- sikre at sikkerhetsstyringssystemet systematisk dokumenteres på en måte som sikrer klar sammenheng til organisasjonens sikkerhetsstrategi (SMS-dokumentasjon),
- sikre at tjenestenivået for tjenester og forsyninger som besørges av eksterne tjenesteytere, blir tilstrekkelig og tilfredsstillende dokumentert, idet det tas hensyn til deres betydning for sikkerheten ved ytingen av tjenesteyterens egne tjenester (eksterne tjenester og forsyninger),
- sikre at risikovurdering og -reduksjon utføres på et passende nivå som sikrer at det tas tilstrekkelig hensyn til alle aspekter ved ytingen av ATM-tjenesten (risikovurdering og -reduksjon). Når det gjelder endringer i ATM-funksjonssystemet, får bestemmelsene i del 3.2 i dette vedlegg anvendelse,
- sikre at driftsmessige eller tekniske ATM-hendelser som anses å ha betydelige sikkerhetskonsekvenser, etterforskes umiddelbart, og at alle nødvendige korrigerende tiltak treffes (sikkerhetshendelser). Det skal også dokumenteres at kravene om rapportering og vurdering av sikkerhetshendelser er oppfylt i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning og unionsregelverket.

3.1.3. *Krav om sikkerhetssikring*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester sikre at

- det rutinemessig utføres sikkerhetsundersøkelser med sikte på om nødvendig å anbefale forbedringer, gi ledelsen visshet for sikkerheten for aktivitetene på deres områder og bekrefte samsvar med relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet (sikkerhetsundersøkelser),
- det er iverksatt metoder for å oppdage endringer i funksjonssystemer eller driftsforhold som kan tyde på at et element nærmer seg et punkt der akseptable sikkerhetsstandarder ikke lenger kan opprettholdes, og at korrigerende tiltak treffes (overvåking av sikkerheten),
- sikkerhetsregistre vedlikeholdes gjennom driften av sikkerhetsstyringssystemet, som grunnlag for å dokumentere sikkerheten overfor alle som er knyttet til, ansvarlige for eller avhengige av tjenestene som ytes, og vedkommende myndighet (sikkerhetsregistre).

3.1.4. *Krav om fremme av sikkerhet*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester sikre at

- hele personalet er klar over de potensielle sikkerhetsfarer som er forbundet med deres oppgaver (sikkerhetsbevissthet),
- de kunnskaper som følger av etterforskning av sikkerhetshendelser og andre sikkerhetsaktiviteter, spres innen organisasjonen på ledelses- og driftsnivå (kunnskapsspredning),
- hele personalet aktivt oppmuntres til å foreslå løsninger for identifiserte farer, og at det gjøres endringer for å bedre sikkerheten dersom dette synes nødvendig (sikkerhetsforbedring).

3.2. **Sikkerhetskrav vedrørende risikovurdering og -reduksjon med hensyn til endringer**

3.2.1. *Avsnitt 1*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester sikre at fareidentifikasjon og risikovurdering og -reduksjon systematisk utføres for eventuelle endringer i de deler av ATM-funksjonssystemet og støtteordningene som hører inn under vedkommendes ledelseskontroll, på en måte som omfatter

- (a) hele livssyklusen til komponenten i ATM-funksjonssystemet som vurderes, fra første planlegging og definisjon til ibruktaking og drift, vedlikehold og utfasing,
- (b) ATM-funksjonssystemets luftbårne, bakkebaserte og eventuelt rombaserte komponenter, gjennom samarbeid med ansvarlige parter, og
- (c) ATM-funksjonssystemets utstyr, framgangsmåter og menneskelige ressurser, samhandlingene mellom disse elementene og samhandlingene mellom komponenten til vurdering og resten av ATM-funksjonssystemet.

3.2.2. Avsnitt 2

Prosessene for fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon skal omfatte

- (a) fastsettelse av omfanget, grensene og grensesnittene til komponentene som vurderes, og identifikasjon av hvilke funksjoner komponenten skal utføre, samt det tiltenkte driftsmiljøet,
- (b) fastsettelse av sikkerhetsmål for komponenten, herunder
 - identifikasjon av ATM-relaterte sannsynlige farer og feiltilstander og de kombinerte virkningene av dem,
 - en vurdering av virkningene de kan ha på et luftfartøys sikkerhet, og en vurdering av disse virkningenes alvorlighetsgrad, etter alvorsklassifiseringen gjengitt i avsnitt 4,
 - fastsettelse av hvor akseptable de er, uttrykt som den høyeste sannsynligheten for at faren inntreffer, utledet av alvorlighetsgraden og den høyeste sannsynligheten for farens virkninger, i samsvar med avsnitt 4,
- (c) eventuelt utledning av en risikoreduksjonsstrategi som
 - angir mottiltak som skal treffes som vern mot risikobærende faktorer,
 - om nødvendig omfatter fastsettelse av sikkerhetskrav som potensielt vedrører komponenten til vurdering eller andre deler av ATM-funksjonssystemet eller driftsmiljøet, og
 - dokumenterer dens gjennomførbarhet og effektivitet,
- (d) verifisering av at alle fastsatte sikkerhetsmål og sikkerhetskrav er oppfylt
 - før endringen gjennomføres,
 - under en eventuell overgangsfase til drift,
 - under hele driftstiden, og
 - under en eventuell overgang til utfasing.

3.2.3. Avsnitt 3

Resultatene, tilknyttede begrunnelser og dokumentasjon av prosessene for risikovurdering og -reduksjon, herunder fareidentifikasjon, skal samles inn og dokumenteres på en måte som sikrer at

- det foreligger fullstendige argumenter som godtgjør at komponenten til vurdering og hele ATM-funksjonssystemet oppfyller relevante sikkerhetsmål og sikkerhetskrav og dermed holder, og fortsatt vil holde, et akseptabelt

sikkerhetsnivå. Dette skal eventuelt omfatte spesifikasjoner for alle prognose-, kontroll- eller undersøkelsesteknikker som benyttes,

- alle sikkerhetskrav som vedrører gjennomføringen av en endring, kan spores til planlagte operasjoner/funksjoner.

3.2.4. Avsnitt 4

Fareidentifikasjon og sikkerhetsvurdering

Det skal foretas en systematisk identifisering av farene. Alvorlighetsgraden til virkningene av farene i et gitt miljø av operasjoner skal bestemmes ved hjelp av klassifiseringen i tabellen nedenfor, idet klassifiseringen av alvorlighetsgraden bygger på et bestemt argument som viser farens mest sannsynlige virkning i det verst tenkelige tilfelle.

Alvorlighetsklasse	Virkning på driften
1 (alvorligst)	Ulykke ⁽¹⁾
2	Alvorlig hendelse ⁽¹⁾
3	Større hendelse knyttet til driften av et luftfartøy der luftfartøyets sikkerhet kan ha vært i fare, som førte til en nestenkollisjon mellom luftfartøyer eller med bakken eller hindringer
4	Betydelig hendelse med omstendigheter som tyder på at en ulykke, en alvorlig hendelse eller en større hendelse kunne ha inntruffet dersom risikoen ikke hadde blitt håndtert innenfor sikkerhetsmarginene, eller dersom et annet luftfartøy hadde befunnet seg i nærheten
5 (minst alvorlig)	Ingen umiddelbar virkning på sikkerheten

⁽¹⁾ Som definert i rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart (EFT L 319 av 12.12.1994, s. 14).

Til utledning av virkningen av en fare på driften og bestemmelse av alvorlighetsgraden skal den systematiske framgangsmåten/prosessen omfatte virkningene av farene på de forskjellige elementene i ATM-funksjonssystemet, for eksempel flygebesetning, flygeledere, luftfartøyets funksjonsevne, funksjonsevnen til bakkedelen av ATM-funksjonssystemet og evnen til å yte sikre lufttrafikkjenester.

Risikoklassifisering

Sikkerhetsmål basert på risiko skal fastsettes i form av den høyeste sannsynligheten for at faren inntreffer, utledet av virkningens alvorlighetsgrad og av den høyeste sannsynligheten for at virkningen inntreffer.

Som et nødvendig supplement til godtgjøringen av at de fastsatte mål er nådd, skal det tas ytterligere sikkerhetsstyringshensyn, slik at mer sikkerhet tilføres til ATM-systemet når dette er rimelig.

3.2.5. Avsnitt 5

System for sikkerhetsbekreftelse av programvare

I forbindelse med driften av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester innføre et system for sikkerhetsbekreftelse av programvare i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 482/2008⁹.

3.3. **Sikkerhetskrav til tekniske personale som utfører sikkerhetsrelaterte driftsoppgaver**

En yter av lufttrafikkjenester skal sikre at teknisk personale, herunder personale hos driftsorganisasjoner som er underleverandører, og som driver og vedlikeholder ATM-utstyr som er godkjent til driftsbruk, har og vedlikeholder tilstrekkelig kunnskap om og innsikt i tjenestene de støtter, de faktiske og potensielle virkningene av arbeidet for disse tjenestenes sikkerhet og de begrensninger som må overholdes ved arbeidet.

Når det gjelder personale som deltar i sikkerhetsrelaterte oppgaver, herunder personale hos driftsorganisasjoner som er underleverandører, skal yteren av lufttrafikkjenester dokumentere at personalet har tilstrekkelig kompetanse, dokumentere at vaktordningene er tilrettelagt slik at tjenesten er sikret tilstrekkelig kapasitet og kontinuitet, og dokumentere kvalifikasjonsordninger og -politikk for personalet, opplæringspolitikk for personalet, opplæringsplaner og -registre samt ordninger for tilsyn med ikke-kvalifisert personale. Tjenesteyteren skal ha framgangsmåter for tilfeller der det er tvil om personalets fysiske eller psykiske tilstand.

En yter av lufttrafikkjenester skal vedlikeholde et register med informasjon om antall, status og plassering av personalet som deltar i sikkerhetsrelaterte oppgaver. Registeret skal

- (a) identifisere ansvarlige ledere for sikkerhetsrelaterte funksjoner,
- (b) holde rede på relevante kvalifikasjoner hos tekniske personale, sammenholdt med kravene til ferdigheter og kompetanse,
- (c) angi plassering og plikter som det tekniske personalet er tildelt, herunder eventuelle vaktordninger.

4. ARBEIDSMETODER OG FRAMGANGSMÅTER FOR DRIFT

En yter av lufttrafikkjenester skal kunne godtgjøre at vedkommendes arbeidsmetoder og framgangsmåter for drift er i samsvar med standardene i følgende vedlegg til

⁹ EUT L 141 av 31.5.2008, s. 5.

Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i den grad de er relevante for yting av luftrafikktenester i det berørte luftrom:

- (a) vedlegg 2 om regler for luftrafikk (10. utgave, juli 2005, herunder alle endringer til og med nr. 40),
- (b) vedlegg 10 om luftfartstelekkommunikasjon, bind II om framgangsmåter for kommunikasjon, herunder framgangsmåter med status som PANS (6. utgave, oktober 2001, herunder alle endringer til og med nr. 82),
- (c) vedlegg 11 om luftrafikktenester (13. utgave, juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 45).

VEDLEGG III

SÆRLIGE KRAV TIL YTING AV FLYVÆRTJENESTER

1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG EGNETHET

En yter av flyværtjenester skal sikre at den værvarslingsinformasjon som er nødvendig for utførelsen av deres respektive funksjoner, stilles til rådighet i en form som eger seg for brukerne, for

- operatører og flygebesetninger for planlegging før og under flyging,
- ytere av lufttrafikkjenester og flygeinformasjonstjenester,
- enheter for lete- og redningstjenester, og
- flyplasser.

En yter av flyværtjenester skal bekrefte oppnåelig nøyaktighetsnivå for informasjonen som distribueres for drift, herunder kilden til slik informasjon, samtidig som det sikres at slik informasjon distribueres i rett tid og ajourføres etter behov.

2. ARBEIDSMETODER OG FRAMGANGSMÅTER FOR DRIFT

En yter av flyværtjenester skal kunne dokumentere at vedkommendes arbeidsmetoder og framgangsmåter for drift er i samsvar med standardene i følgende vedlegg til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i den grad de er relevante for yting av flyværtjenester i det berørte luftrom:

- (a) vedlegg 3 om flyværtjeneste for internasjonal luftfart (16. utgave, juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 74),
- (b) vedlegg 11 om lufttrafikkjenester (13. utgave, juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 45),
- (c) vedlegg 14 om flyplasser i følgende utgaver:
 - (i) bind I om utforming og drift av flyplasser (4. utgave, juli 2004, herunder alle endringer til og med nr. 9),
 - (ii) bind II om helikopterplasser (2. utgave, juli 1995, herunder alle endringer til og med nr. 3).

VEDLEGG IV

SÆRLIGE KRAV TIL YTING AV KUNNGJØRINGSTJENESTER

1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG EGNETHET

En yter av kunngjøringstjenester skal sikre at informasjon og data stilles til rådighet for dem i egnet form for

- flyoperativt personell, herunder flygebesetninger, samt personell som driver med flygeplanlegging, datasystemer for flystyring (FMS) og flysimulatorer, og
- ytere av lufttrafikkjenester som har ansvar for flygeinformasjonstjenester, lokale flygeinformasjonstjenester, og framskaffelse av informasjoner før flyging.

En yter av kunngjøringstjenester skal sikre dataenes integritet og bekrefte nøyaktighetsnivået til informasjonen som distribueres for drift, herunder kilden til informasjonen, før slik informasjon distribueres.

2. ARBEIDSMETODER OG FRAMGANGSMÅTER FOR DRIFT

En yter av kunngjøringstjenester skal kunne dokumentere at vedkommendes arbeidsmetoder og framgangsmåter for drift er i samsvar med standardene i følgende vedlegg til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i den grad de er relevante for yting av kunngjøringstjenester i det berørte luftrom:

- (a) vedlegg 3 om flyværtjeneste for internasjonal luftfart (16. utgave, juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 74),
- (b) vedlegg 4 om luftfartskart (10. utgave, juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 54),
- (c) vedlegg 15 om kunngjøringstjenester (12. utgave, juli 2004, herunder alle endringer til og med nr. 34).

VEDLEGG V

SÆRLIGE KRAV TIL YTING AV SAMBANDS-, NAVIGASJONS- ELLER OVERVÅKINGSTJENESTER

1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG EGNETHET

En yter av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal sikre sine tjenesters tilgjengelighet, kontinuitet, nøyaktighet og integritet.

En yter av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal bekrefte kvalitetsnivået til tjenestene vedkommende yter, og skal dokumentere at vedkommende utstyr vedlikeholdes regelmessig og om nødvendig kalibreres.

2. TJENESTENES SIKKERHET

En yter av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal oppfylle kravene i vedlegg II, del 3, om tjenestenes sikkerhet.

3. ARBEIDSMETODER OG FRAMGANGSMÅTER FOR DRIFT

En yter av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal kunne dokumentere at vedkommendes arbeidsmetoder og framgangsmåter for drift er i samsvar med standardene i vedlegg 10 om luftfartstelekommunikasjon til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i følgende utgaver, i den grad de er relevante for yting av sambands-, navigasjons- eller overvåkingstjenester i det berørte luftrom:

- (a) bind I om radionavigasjonshjelpemidler (6. utgave, juli 2006, herunder alle endringer til og med nr. 82),
- (b) bind II om framgangsmåter for kommunikasjon, herunder framgangsmåter med status som PANS (6. utgave, oktober 2001, herunder alle endringer til og med nr. 82),
- (c) bind III om sambandssystemer (2. utgave, juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 82),
- (d) bind IV om overvåkingsradar- og antikollisjonssystemer (4. utgave, juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 82),
- (e) bind V om bruk av radiofrekvensområder (2. utgave, juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 82).