

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den

Utkast

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr.../2010

av den [...]

Om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, med avseende på arbetsmetoder och driftsprocesser

(Text av betydelse för EES)

UTKAST TILL KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr.../...

av den [...]

Om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, med avseende på arbetsmetoder och driftsprocesser

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN UTFÄRDAR DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

Med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG¹ ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG², särskilt artikel 8b i detta,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet³ (förordning om tillhandahållande av tjänster) ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet⁴, särskilt artiklarna 4 och 6 i denna,

och av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 216/2008 ska kommissionen, med stöd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad ”byrån”) anta tillämpningsföreskrifter för tillhandahållande av flygtrafiktjänster i hela unionen. Enligt artikel 8b i förordning 216/2008 ska dessa tillämpningsföreskrifter baseras på den förordning som antogs enligt det Gemensamma Europeiska Luftrummet I. Förordningen bygger på förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster⁵.
- (2) Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom unionen ska certifieras av medlemsstaterna eller byrån. Leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller de gemensamma kraven ska erhålla ett certifikat i enlighet med artikel (EG) nr 550/2004 och artikel 8b.2 i förordning (EG) nr 216/2008.

¹ EGT L 79, 19.3.2008, s. 1

² EGT L 309, 24.11.2009, s. 51

³ EGT L 96, 31.3.2004, s. 10

⁴ EGT L 300, 14.11.2009, s. 34

⁵ EGT L 335, 21.12.2005, s. 13

- (3) De gemensamma kraven i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor, enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det europeiska gemensamma luftrummet⁶ (ramförordning), ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009. De gemensamma kraven omfattar inte militära operationer och militär träning enligt artikel 1,2 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 1.2 i förordning (EG) No 216/2008.
- (4) Definitionen av gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster bör ta vederbörlig hänsyn till den rättsliga ställningen för leverantörer av flygtrafiktjänster i medlemsstaterna. När en organisation bedriver annan verksamhet än att tillhandahålla flygtrafiktjänster ska dessutom de gemensamma kraven enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 8b.6 i förordning (EG) nr 216/2008 inte tillämpas på dessa andra verksamheter eller på resurser tilldelade till verksamhet utöver tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, om inte bestämmelser finns om motsatsen.
- (5) De gemensamma kraven bör tillämpas på leverantörerna av flygtrafiktjänster proportionellt mot de risker som hänger samman med den tillhandahållna tjänstens särdrag, t.ex. antal hanterade rörelser och rörelsetyp. Leverantörer av flygtrafiktjänster som inte vill erbjuda gränsöverskridande flygtrafiktjänster inom det europeiska gemensamma luftrummet bör av en behörig myndighet kunna tillåtas att på ett proportionellt sätt endast uppfylla vissa generella krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och vissa särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Sådana certifikat bör alltså förses med villkor som avspeglar undantagets natur och omfattning.
- (6) I syfte att främja ett korrekt certifieringsförfarande bör varje medlemsstats årsrapport till kommissionen och byrån innehålla all information av betydelse om de undantag som den behöriga myndigheten har godkänt.
- (7) Olika krav kan gälla för olika typer av flygtrafiktjänster. De gemensamma kraven måste därför anpassas till respektive tjänstetyps särdrag.
- (8) Leverantören av flygtrafiktjänster bör vara skyldig att under certifikatets hela giltighetstid kunna visa att den uppfyller kraven i fråga om samtliga tjänster som omfattas av certifikatet.
- (9) I syfte att säkra en korrekt tillämpning av de gemensamma kraven bör ett system inrättas för regelbunden övervakning och inspektion av att de gemensamma kraven och de villkor som anges i certifikaten är uppfyllda. Den behöriga myndigheten bör utreda leverantörens lämplighet innan certifikatet utfärdas och bör sedan varje år utvärdera hur de certifierade leverantörerna av flygtrafiktjänster uppfyller kraven. Myndigheten bör i detta syfte skapa och årligen uppdatera ett vägledande inspektionsprogram som omfattar alla leverantörer som myndigheten har certifierat, grundat på en riskbedömning. Programmet bör vara utformat så att alla delar av betydelse hos leverantören av flygtrafiktjänster kan inspekteras inom en rimlig tid. När den behöriga myndigheten bedömer hur utnämnda leverantörer av

⁶ EGT L 96, 31.3.2004, s. 1

flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänst uppfyller kraven bör den ha rätt att kontrollera relevanta krav som följer av den berörda medlemsstatens internationella förpliktelser.

- (10) Utan att det påverkar artiklarna 24 och 54 i förordning (EG) nr 216/2008 kan expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna främja enhetlighet i övervakningen av leverantörer av flygtrafiktjänster i gemenskapen. Sådana granskningar, som kan arrangeras av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna och byrån, bör samordnas med de åtgärder som vidtas inom ramen för artiklarna 24 och 54 i förordning (EG) nr 216/2008 och eventuella andra internationella program för övervakning och tillsyn. På detta sätt undviks dubbelarbete. I syfte att medge utbyte av erfarenheter och kunskaper om framgångsrika metoder under granskningen bör de experter som deltar helst komma från en behörig myndighet eller kompetent enhet.
- (11) Eurocontrol har tagit fram ett antal flygsäkerhetskrav (ESARR, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) som har varit av största betydelse för ett säkert tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Kommissionen bör i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 kartlägga och anta relevanta bestämmelser i ESARR i unionens förordningar. Den införlivade ESARR i förordning (EG) nr 2096/2005 har legat till grund för dessa tillämpningsföreskrifter.
- (12) När kommissionen antog förordning (EG) nr 2096/2005 drog den slutsatsen att det inte var lämpligt att upprepa bestämmelserna i ESARR 2 om rapportering och utvärdering av säkerhetskändelser i samband med flygledningstjänster, som omfattas av rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart⁷ och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart⁸. Det bör dock införas nya bestämmelser om säkerhetskändelser som innebär att en behörig myndighet ska kontrollera att leverantörer av flygtrafikledningstjänster och också leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster uppfyller de arrangemang som krävs för rapportering och utvärdering av sådana händelser.
- (13) Det bör särskilt noteras, för det första att säkerhetsledning är den funktion som vid utövandet av flygtrafikledningstjänster garanterar att alla säkerhetsrisker har kartlagts, utretts och reducerats på ett tillfredsställande sätt, och för det andra att en formell och systematisk säkerhetsledning och ledningssystem, för att få till stånd ett enda övergripande system, maximerar säkerhets fördelarna på ett synligt och spårbart sätt. Byrån bör ytterligare utvärdera säkerhetskraven i förordningen och integrera dem i en gemensam regelstruktur för civil luftfartssäkerhet.
- (14) Till dess att byrån har tagit fram tillämpningsföreskrifter som införlivar relevanta ICAO-normer i unionens tillämpningsföreskrifter, acceptabla uppställda krav, certifieringsspecifikationer och vägledningsmaterial bör leverantörerna av flygtrafiktjänster uppfylla tillämpliga ICAO-normer. För att underlätta tillhandahållande av tjänster över gränserna, och till dess att byråns arbete med att införliva ICAO-normerna i relevanta åtgärder har avslutats, bör medlemsstaterna, kommissionen och byrån i nära samarbete med Eurocontrol i förekommande fall

⁷ EGT L 319, 12.12.1994, s. 14

⁸ EGT L 167, 4.7.2003, s. 23

arbета för att minimera de skillnader som medlemsstaterna har anmält i fråga om tillämpningen av ICAO-normer på området för flygtrafiktjänster, i syfte att uppnå gemensamma normer för medlemsstaterna i det gemensamma europeiska luftrummet.

- (15) Olikheter i ländernas skadeståndsbestämmelser bör inte hindra leverantörer av flygtrafiktjänster från att träffa avtal om tillhandahållande av tjänster över gränserna, när leverantörerna väl har vidtagit åtgärder för att täcka kostnader för skadeståndsskyldighet som uppstår i enlighet med tillämplig rätt. Den använda metoden bör följa de krav som uppställs i nationell rätt. Medlemsstater som tillåter tillhandahållande av flygtrafiktjänster utan certifikat i hela eller delar av dess luftrum i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 bör täcka dessa leverantörers skadeståndsansvar.
- (16) Byrån bör ytterligare utvärdera bestämmelserna i denna förordning, särskilt de som gäller säkerhetsbedömning av ändringar samt teknisk personal, och lämna ett yttrande för att anpassa dem i riktning mot ett enda övergripande system, och ta hänsyn till integrationen av dessa bestämmelser i den gemensamma regelstrukturen för civil luftfartssäkerhet samt intressenters och behöriga myndigheters erfarenheter inom området säkerhetstillsyn.
- (17) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet inrättad genom artikel 5 i förordning (EG) nr 549/2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Syfte och räckvidd

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

- (a) annan verksamhet än en leverantörs tillhandahållande av flygtrafiktjänster eller
- (b) resurser som används för annat än tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Artikel 2

Definitioner

1. Vid tillämpningen av denna förordning gäller de definitioner som fastställts i förordning (EG) nr 216/2008 och förordning (EG) nr 549/2004, med undantag för definitionen i artikel 2.15 i förordning 549/2004.
2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 används följande beteckningar med de betydelser som här anges:
 - (a) *bruksflyg*: verksamhet med luftfartyg där luftfartyget används för särskilda uppgifter, t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmäteri, övervakning eller patrullering, flygräddningstjänst eller reklamflygning.

- (b) *kommersiell flygtransport*: verksamhet med luftfartyg som avser transport av passagerare, gods eller post mot ersättning.
- (c) *funktionssystem*: en kombination av system, förfaranden och personal som satts samman för att sköta en funktion inom flygledningstjänsten.
- (d) *allmänflyg*: varje annat civilt framförande av ett luftfartyg mot ersättning än kommersiell flygtransport och bruksflyg.
- (e) *nationell tillsynsmyndighet*: ett organ som en medlemsstat har utsett till eller inrättat som nationell tillsynsmyndighet i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 549/2004.
- (f) *riskälla*: ett förhållande eller en händelse eller omständighet som kan ge upphov till ett haveri.
- (g) *driftorganisation*: en organisation som ansvarar för tillhandahållande av tekniska tjänster till stöd för flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster.
- (h) *risk*: kombinationen av den övergripande sannolikheten för eller frekvensen av en skadlig konsekvens som orsakas av en riskälla, och konsekvensens allvarlighet.
- (i) *säkerhetsförsäkran*: de planerade och systematiska åtgärder som krävs för att skapa en tillräcklig visshet om att en produkt, tjänst, organisation eller ett funktionssystem har en godtagbar eller tolerabel säkerhet.
- (j) *säkerhetsmål*: en kvalitativ eller kvantitativ angivelse av maximal frekvens eller sannolikhet för att en riskälla kan förväntas uppstå.
- (k) *säkerhetskrav*: ett sätt att reducera risk, fastställt i syfte att uppnå ett visst säkerhetsmål inom en riskreduceringsstrategi, inbegripet krav som rör organisation, drift, form, funktion, resultat, driftskompatibilitet eller miljöegenskaper.
- (l) *tjänster*: en flygtrafiktjänst eller ett paket av flygtrafiktjänster.
- (m) *alleuropeisk tjänst*: en tjänst som är utformad och inrättad för användare inom flertalet eller alla medlemsstater.

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

Artikel 3

Behörig myndighet

I denna förordning ska den behöriga myndigheten vara:

- (a) För leverantörer av flygtrafiktjänster som har sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, sitt säte i en medlemsstat: den nationella tillsynsmyndighet som utnämnts och inrättats av denna medlemsstat.
- (b) För leverantörer som erbjuder flygtrafiktjänster inom ett funktionellt luftrumsblock där enligt avtal mellan staterna ansvaret för säkerhetstillsyn har fördelats annorlunda än i

punkt (a): de nationella tillsynsmyndigheter som utnämnts eller inrättats enligt detta avtal.

- (c) För leverantörer av flygtrafiktjänster som erbjuder tjänster i luftrummet för ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget och som har sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, sitt säte utanför det territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget: byrån.
- (d) För leverantörer av flygtrafiktjänster som erbjuder alleuropeiska tjänster: byrån.

Artikel 4

Beviljande av certifikat

1. För att kunna få ett certifikat för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ska en leverantör av sådana tjänster uppfylla de generella kraven i bilaga I och de särskilda kraven enligt bilagorna II–V till denna förordning med hänsyn till de typer av tjänster leverantören tillhandahåller.
2. En behörig myndighet ska kontrollera att en leverantör av flygtrafiktjänster uppfyller de gemensamma kraven innan ett certifikat utfärdas till leverantören.
3. En leverantör av flygtrafiktjänster ska uppfylla de gemensamma kraven senast när certifikatet utfärdas i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 550/2004, och artiklarna 8b.2, 22a.b och 22a.c i förordning (EG) No 216/2008.

Artikel 5 **Undantag**

1. Utan hinder av artikel 4.1 kan vissa leverantörer av flygtrafiktjänster välja att avstå från att tillhandahålla gränsöverskridande flygtrafiktjänster och från rätten till ömsesidigt erkännande för hela det gemensamma europeiska luftrummet.

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

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

- (a) Allmänflyg.
- (b) Bruksflyg.
- (c) Kommersiell flygtransport med luftfartyg med en godkänd startmassa som inte överstiger 10 ton eller med färre än 20 passagerarsäten.
- (d) Kommersiell flygtransport med färre än 10 000 rörelser per år, oavsett luftfartygets godkända startmassa och antal passagerarsäten, varvid ”rörelser” ska räknas som summan av starter och landningar per år och beräknas som ett genomsnitt under de tre senaste åren.

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

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

Ansökan ska lämnas till den behöriga myndigheten och åtföljas av handlingar som visar att de relevanta kraven är uppfyllda.

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

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

- (a) Del 1. Teknisk kompetens och driftskapacitet.
- (b) Del 3.1. Säkerhetsledning.
- (c) Del 5. Mänskliga resurser.
- (d) Del 8.1. Tillhandahållandet ska ske på ett öppet sätt.

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

Sådana undantagen får avse följande krav i bilaga II. 3:

- (a) Säkerhetsledningsansvar och externa tjänster och leveranser (enligt del 3.1.2).
- (b) Säkerhetsgranskning (enligt del 3.1.3).
- (c) Säkerhetskrav för riskbedömning och riskreducering vid förändringar (del 3.2).

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

5. I överensstämmelse med bilaga II till förordning (EG) nr 550/2004 ska den behöriga myndigheten:

- (a) ange undantagets natur och omfattning i de villkor som har knutits till certifikatet genom att ange undantagets rättsliga grund,
- (b) begränsa certifikatets giltighetstid, och
- (c) kontrollera att leverantören av flygtrafiktjänster fortsätter att uppfylla de krav som ställs för att få undantaget i fråga.

Artikel 6

Bevis för att de gemensamma kraven följs

1. På den behöriga myndighetens begäran ska leverantören av flygtrafiktjänster tillhandahålla alla uppgifter av betydelse för att visa att de gemensamma kraven är uppfyllda. Leverantören av flygtrafiktjänster får använda befintliga data full ut.

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

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

Leverantören av flygtrafiktjänster ska omedelbart underrättas om beslutet.

Den behöriga myndigheten ska kontrollera att de korrigerande åtgärderna har vidtagits innan den underrättar leverantören av flygtrafiktjänster om sitt godkännande. Om den behöriga myndigheten anser att åtgärderna inte har vidtagits på ett korrekt sätt inom utsatt tid ska den i enlighet med artikel 7.7 i förordning (EG) nr 550/2004 och i förekommande fall artiklarna 10, 22a, 22d, 25 och 68 i förordning (EG) nr 216/2008 vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls.

Artikel 7

Leverantören ska underlätta kontroll

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska underlätta inspektioner och undersökningar som utförs av den behöriga myndigheten eller på dess vägnar av något av myndigheten utsett behörigt organ, vilket också inbegriper kontroller på plats och kontroller som sker utan förvarning.

De personerna som utför kontrollen ska ha befogenhet att

- (a) undersöka alla relevanta handlingar, data, förfaranden och allt annat material som är av betydelse för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,
- (b) kopiera i sin helhet eller delvis dessa handlingar, data, förfaranden och annat material,
- (c) begära muntliga förklaringar på plats,
- (d) bereda sig tillträde till lokaler, områden eller transportmedel som kan vara av betydelse i ärendet.

Inspektionerna och undersökningarna ska när de utförs av en nationell tillsynsmyndighet göras i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där de sker.

Artikel 8

Kontroll av att leverantören fortsätter att uppfylla kraven

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

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

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

Artikel 9

Säkerhetsföreskrifter för teknisk personal

I fråga om flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska den behöriga myndigheten eller den myndighet medlemsstaten utsett för ändamålet

- (a) utfärda lämpliga säkerhetsföreskrifter för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,
- (b) säkerställa adekvat och lämplig tillsyn i säkerhetshänseende över teknisk personal som av en driftsorganisation har tilldelats arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,

- (c) på rimliga grunder och efter vederbörlig utredning vidta lämpliga åtgärder gentemot driftsorganisationer eller teknisk personal från driftsorganisationer som inte uppfyller kraven i del 3.3 i bilaga II,
- (d) kontrollera att det finns lämpliga förfaranden för att se till att underleverantörer med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet uppfyller kraven i del 3.3 i bilaga II.

Artikel 10

Expertgranskning

1. Kommissionen kan i samarbete med medlemsstaterna och byrån organisera expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna i enlighet med punkterna 2–6.
2. Granskningen ska göras av en grupp nationella experter och, i förekommande fall, med experter från byrån. Varje grupp ska bestå av experter från minst tre medlemsstater och byrån. Experter får inte delta i granskningar i den medlemsstat där de har sin anställning. Kommissionen ska upprätta och upprätthålla en lista över de nationella experter som medlemsstaterna har utsett, och denna lista ska innehålla experter på alla de områden som omfattas av de gemensamma kraven i artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004.
3. Kommissionen ska underrätta den nationella tillsynsmyndighet som ska granskas och den berörda medlemsstaten minst tre månader före en expertgranskning om vilken dag och av vilka experter myndigheten ska granskas.

Medlemsstaten ska godkänna expertgruppen före granskningens början.

4. Expertgruppen ska senast tre månader efter granskningen upprätta och enas om en rapport som får innehålla rekommendationer. Kommissionen ska kalla byrån, experterna och den nationella tillsynsmyndigheten till ett möte för att diskutera rapporten.
5. Kommissionen ska överlämna rapporten till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten får lägga fram synpunkter inom tre månader efter det att den mottagit rapporten. Synpunkterna ska ange vilka åtgärder som har eller ska vidtas med anledning av rapporten inom en viss tid.

Rapporten och uppföljningen får inte offentliggöras utan medlemsstatens samtycke.

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

Artikel 11

Övergångsbestämmelser

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster med ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordning (EG) nr 2096/2005 den dag denna förordning träder i kraft ska anses inneha ett certifikat utfärdat i enlighet med förordningen.

2. De som ansöker om ett certifikat för leverans av flygtrafiktjänster och har lämnat sin ansökan innan denna förordning träder i kraft, och som inte redan har ett certifikat, ska visa att de följer bestämmelserna i förordningen innan certifikatet utfärdas.

3. Myndigheten i en medlemsstat till vilken organisationer, som byrån är behörig myndighet för i enlighet med artikel 3, har ansökt om utfärdande av ett certifikat innan denna förordning träder i kraft ska avsluta certifieringsprocessen i samarbete med byrån och överlämna handlingarna till byrån efter att certifikatet har utfärdats.

Artikel 12

Upphävande

1. Förordning (EG) nr 2096/2005 upphävs härmed.
2. Förordning (EG) nr 668/2008 upphävs härmed.
3. Artikel 6 i förordning (EG) nr 482/2008 upphävs härmed.

Artikel 13

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 20:e dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den...

På kommissionens vägnar

Ordföranden

BILAGA 1

GENERELLA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

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

2. ORGANISATIONSSTRUKTUR OCH LEDNING

2.1. Organisationsstruktur

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

Av organisationsstrukturen ska följande framgå:

- (a) Respektive befattningshavares behörighet, åligganden och ansvar, särskilt i fråga om chefspersoner med ansvar för säkerhet, kvalitet, luftfartsskydd, ekonomi och personal.
- (b) Hierarki och rapporteringsvägar mellan organisationens olika delar och i samband med organisationens olika förfaranden.

2.2. Ledning

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

- (a) De övergripande målen och verksamhetsstrategin för leverantörer av flygtrafiktjänster måste vara förenliga med leverantörens mera långsiktiga planer och med unionens krav i fråga om utbyggnad av infrastruktur och annan teknik.
- (b) Lämpliga resultatmål när det gäller tjänsternas kvalitet, nivån på tjänsterna, säkerhet och kostnadseffektivitet.

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

Årsplanen ska innehålla följande uppgifter om tjänsternas kvalitet och nivån på tjänsterna (t.ex. förväntad kapacitetsnivå, säkerhet, förseningar som har åsamkats flygningar, finansiella arrangemang):

- (a) Information om ibruktagande av ny infrastruktur och annan utveckling, och hur detta kommer att påverka tjänsternas kvalitet och nivån på tjänsterna.

- (b) Resultatindikatorer mot vilka nivån på tjänsterna och tjänsternas kvalitet kan bedömas.
- (c) Tjänsteleverantörens förväntade ekonomiska ställning i ett kort perspektiv, och förändringar i eller konsekvenser för verksamhetsplanen.

3. SÄKERHETS- OCH KVALITETSLEDNING

3.1. Säkerhetsledning

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

3.2. Kvalitetsledningssystem

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

- (a) Det ska formulera en kvalitetspolicy som har sin utgångspunkt i att användarnas behov ska uppfyllas i största möjliga utsträckning.
- (b) Det ska lägga fast ett kvalitetssäkringsprogram med förfaranden som verifierar att varje manöver i verksamheten görs i enlighet med alla krav, normer och rutiner.
- (c) Kvalitetssystemets funktion ska visas genom manualer och övervakningsdokumentation.
- (d) Det ska ange vilka företrädare för ledningen som ska bevaka att de förfaranden som har inrättats för att skapa säkra och effektiva driftsrutiner följs, och att rutinerna är tillräckliga.
- (e) Det ska granska kvalitetssystemet och vid behov vidta avhjälpande åtgärder.

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

Leverantörerna av flygtrafiktjänster kan integrera säkerhets- och kvalitetsledningssystem i sina ledningssystem.

3.3. Drifthandböcker

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

- (a) Drifthandböckerna innehåller alla instruktioner och all information som personalen behöver för att utföra sina arbetsuppgifter.
- (b) Berörd personal har tillgång till de delar av drifthandböckerna som är av betydelse.

- (c) Personalen informeras direkt när drifhandböckerna ändras i något avseende som berör deras arbetsuppgifter, både om ändringen i sig och när den ska träda i kraft.

4. LUFTFARTSSKYDD

En leverantör av flygtrafiktjänster ska ha ett skyddsledningssystem som ska säkerställa

- (a) skyddet av anläggningen och personalen för att förhindra att olagliga handlingar stör tillhandahållandet av tjänster,
- (b) skyddet mot obehörig åtkomst av de driftsrelaterade uppgifter som leverantören tar emot eller tar fram eller använder på annat sätt.

Skyddsledningssystemet ska formulera

- (a) procedurer för bedömning och reducering av skyddsrisiker, övervakning och höjning av skyddet, skyddsöversyn och spridning av erfarenheter,
- (b) metoder för att upptäcka brister i skyddet och för att varsko personalen på lämpligt sätt,
- (c) metoder för att identifiera följderna av brister i skyddet och för att identifiera motåtgärder i syfte att förhindra en upprepning.

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

5. MÄNSKLIGA RESURSER

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

6. EKONOMI

6.1. Ekonomisk och finansiell styrka

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

6.2. Revision

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

7. SKADESTÅNDSANSVAR OCH FÖRSÄKRINGSPLIKT

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

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

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

8. TJÄNSTERNAS KVALITET

8.1. Tillhandahållandet ska ske på ett öppet sätt

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

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

8.2. Avbrottsplaner

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

9. RAPPORTERINGSKRAV

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

Den årliga rapporten ska innehålla följande:

- En utvärdering av tjänsternas kvalitet och nivå och säkerhetsnivån.
- En jämförelse mellan det resultat som leverantören av flygtrafiktjänster uppnått jämfört med verksamhetsplanens resultatmål respektive årsplanens resultatindikatorer.
- Verksamhetsutveckling och utbyggnad av infrastruktur.
- Det ekonomiska resultatet, om detta inte offentliggörs separat i enlighet med artikel 12.1 i förordning (EG) nr 550/2004.

- Information om det fasta remissförfarandet med användarna av leverantörens tjänster.
- Information om personalpolitiken.

En leverantör av flygtrafiktjänster ska göra årsrapportens innehåll tillgängligt för allmänheten på de villkor den behöriga myndigheten fastställer i enlighet med nationell rätt.

BILAGA II

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTER

1. ÄGANDE

Leverantören av flygtrafikledningstjänster ska ge den behöriga myndighet som avses i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 550/2004 följande uppgifter:

- Sin rättsliga ställning, sin ägandestruktur och andra förhållanden som har en betydande inverkan på kontrollen över leverantörens tillgångar.
- Alla förbindelser med organisationer som inte tillhandahåller flygtrafiktjänster och andra affärsmässiga verksamheter som leverantören direkt eller via närstående företag medverkar i och som motsvarar mer än 1 procent av de förväntade intäkterna. Leverantören ska också meddela förändringar i aktieposter som representerar minst 10 procent av dess totala aktiekapital.

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

2. TILLHANDAHÅLLANDET SKA SKE PÅ ETT ÖPPET SÄTT

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

3. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

3.1. Säkerhetsledningssystem

3.1.1. *Generella säkerhetskrav*

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

- Säkerheten vid tillhandahållandet av tjänster ska tillgodoses genom en formaliserad, tydlig och aktivt förebyggande systematiskt säkerhetsledning. Alla tjänster och stödarrangemang under leverantörens ledning ska omfattas. Systemet ska grundas på en uttrycklig säkerhetspolicy som fastställer riktlinjerna för organisationens säkerhetsledning (säkerhetsledning).
- Alla som har säkerhetsrelaterade uppgifter vid tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster ska ha ett personligt säkerhetsansvar för sitt agerande. Chefspersoner ska ha säkerhetsansvar för arbetet i de enheter som är dem underställda och ledningen för leverantören ska ha det övergripande säkerhetsansvaret för hela verksamheten (säkerhetsansvar).

- Uppnåendet av tillfredsställande säkerhet för flygtrafikledningstjänsterna ska ha högsta prioritet (säkerhetsprioritering).
- Det övergripande målet för säkerhetsarbetet när det gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänsterna ska vara att så långt det är praktiskt genomförbart minimera tjänsternas bidrag till risken för att ett haveri med luftfartyg inträffar (säkerhetsmål).

3.1.2. *Krav för hur säkerheten ska uppnås*

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

- Personalen ska ha den utbildning och kompetens och de behörigheter och licenser som krävs för att utföra arbetsuppgifterna, och ska uppfylla tillämpliga medicinska krav (kompetens).
- Det ska finnas en säkerhetsledningsbefattning, och den som innehar befattningen ska ha det övergripande ansvaret för utveckling och underhåll av säkerhetsledningssystemet i hela organisationen. Befattningen ska vara oavhängig produktionsledningen, och ska vara direkt underställd den högsta organisatoriska ledningen. I mindre organisationer kan det hända att befattningshavare har ansvar för flera områden, och det kan då vara svårt att uppnå den önskade oavhängigheten. Arrangemangen för säkerhetsförsäkringen ska då kompletteras med andra, oberoende medel. Den högsta ledningen för tjänsteleverantören ska delta aktivt i säkerhetsledningen (säkerhetsledningsansvar).
- Kvantitativa säkerhetsnivåer ska i möjligaste mån fastställas och upprätthållas i fråga om alla funktionssystem (kvantitativa säkerhetsnivåer).
- Säkerhetsledningssystemet ska dokumenteras systematiskt på ett sätt som tydligt anknyter till organisationens säkerhetspolicy (dokumentering av säkerhetsledningssystemet).
- Tjänster och leveranser utifrån ska uppfylla de säkerhetskrav som är lämpliga med hänsyn till hur varorna eller tjänsterna påverkar säkerheten i fråga om de tjänster leverantören tillhandahåller (externa tjänster och leveranser).
- Riskbedömning och riskreducering ska hålla en nivå som garanterar att alla aspekter av tillhandahållandet av flygledningstjänster beaktas i tillräcklig utsträckning (riskbedömning och riskreducering). Del 3.2 i denna bilaga ska tillämpas i fråga om ändringar i funktionssystemet för flygledningstjänster.
- Driftsrelaterade eller tekniska händelser som drabbar flygledningstjänsten och som anses påverka säkerheten i betydande utsträckning ska undersökas omedelbart, och korrigerande åtgärder ska vidtas (säkerhetshändelser). Leverantören ska visa att de krav som inhemska rätten och gemenskapsrätten uppställer i fråga om rapportering och utvärdering av händelser har uppfyllts.

3.1.3. *Krav för säkerhetsförsäkringen*

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

- Rutinmässiga säkerhetsgranskningar ska göras i syfte att utröna och ge rekommendationer om vilka förbättringar som kan göras, att ge chefspersoner en möjlighet att förvissa sig om säkerheten inom sina ansvarsområden och att verifiera att säkerhetsledningssystemet följs (säkerhetsgranskningar).
- Det ska finnas förfaranden som påvisar förekomsten av förändringar i funktionssystem och i verksamheten som kan vara ett tecken på att någon beståndsdel närmar sig en punkt där säkerhetsnivån inte längre är godtagbar, i vilket fall situationen ska åtgärdas (säkerhetsövervakning).
- Driften av säkerhetsledningssystemet ska dokumenteras i säkerhetsprotokoll, som ska utgöra grunden i säkerhetsförsäkran för alla som är förknippade med, ansvariga för eller beroende av de tillhandahållna tjänsterna samt för den behöriga myndigheten (säkerhetsprotokoll).

3.1.4. *Krav för säkerhetsfrämjande*

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

- All personal ska känna till de riskkällor som är förknippade med deras arbetsuppgifter (säkerhetsmedvetande).
- Erfarenheter från utredningar av säkerhetshändelser och annat säkerhetsarbete ska spridas inom organisationen på lednings- och driftsnivå (spridning av erfarenheter).
- All personal ska aktivt uppmuntras att komma med förslag till hur kända riskkällor ska hanteras, och förändringar göras för att förbättra säkerheten där de tycks behövas (säkerhetsförbättring).

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

3.2.1. *Avsnitt 1*

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

- (a) Hela livscykeln för den del av funktionssystemet för flygledningstjänster som är föremål för åtgärden, från planerings- och utformningsstadiet och drift och underhåll till avveckling.
- (b) Luft-, mark- och, i tillämpliga fall, rymdburna komponenter i funktionssystemet för flygledningstjänster genom samarbete med berörda aktörer.

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

3.2.2. Avsnitt 2

Kartläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen består av följande:

- (a) Fastställande av den berörda delens omfattning, gränser och gränssnitt och beskrivning av delens funktioner och driftssammanhang.
- (b) Fastställande av säkerhetsmål för den berörda delen, inbegripet:
 - en kartläggning av troliga riskkällor och felförhållanden som kan drabba flygledningstjänster och den sammanlagda konsekvensen av dem,
 - en bedömning av vilka konsekvenser dessa riskkällor och felförhållanden kan få för luftfartygets säkerhet och konsekvensernas allvarlighet, utförd med tillämpning av klassificeringsschemat i avsnitt 4,
 - en definition av i vilken utsträckning dessa riskkällor och felförhållanden kan godtas, uttryckt i maximal sannolikhet för att riskkällan uppstår, beräknad på grundval av konsekvensens allvarlighet och den maximala sannolikheten för att konsekvensen uppkommer, med tillämpning av avsnitt 4.
- (c) Formulering av en riskreduceringsstrategi med utgångspunkt i ovanstående som, i den utsträckning det behövs,
 - anger vilka åtgärder som ska vidtas för att motverka riskkällorna,
 - inbegriper, i förekommande fall, utarbetandet av säkerhetskrav som kan påverka den del som är föremål för åtgärden, andra delar av funktionssystemet för flygledningstjänster eller driftsammanhang, och
 - visar att den är genomförd och effektiv.
- (d) En bekräftelse av att alla säkerhetsmål och säkerhetskrav var uppfyllda
 - innan ändringen genomfördes
 - under övergångsperioden till ibruktagandet,
 - under driften, och
 - under övergångsperioden till avvecklingen.

3.2.3. Avsnitt 3

Resultat, motiveringar och bevis för karläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen ska sammanställas och dokumenteras enligt följande:

- Det ska finnas en fullständig redogörelse som visar att både den del som är föremål för åtgärden och hela funktionssystemet för flygledningstjänster har och kommer att ha en godtagbar säkerhet som uppfyller säkerhetsmålen och säkerhetskraven. Redogörelsen ska ange de prognos-, övervaknings- och granskningsmetoder som har använts.
- Alla säkerhetskrav som berör genomförandet av en ändring ska kunna spåras till den avsedda operation eller funktionen.

3.2.4. Avsnitt 4

Kartläggning av riskkällor och allvarlighetsbedömning

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

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

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

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

Riskklassificeringsschema

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

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

3.2.5. Avsnitt 5

System för säkerhetssäkring av programvara

Inom säkerhetsledningssystemets arbete ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster genomföra ett system för säkerhetssäkring av programvara i enlighet med kommissionens förordning (EG) No 482/2008⁹.

3.3. **Säkerhetskrav för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftsäkerhet**

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

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

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

- (a) Vilken chefsperson som har ansvar för respektive säkerhetsfunktion.
- (b) Den tekniska personalens kompetens i förhållande till de färdigheter och den kompetens som krävs.
- (c) Den tekniska personalens placering och arbetsuppgifter och metoden för hur tjänstgöringsscheman upprättas.

4. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

⁹ EGT L 141, 31.5.2008, s. 5

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

- (a) Bilaga 2 om trafikregler för luftfart i den tionde upplagan från juli 2005, inbegripet alla ändringar till och med nr 40.
- (b) Bilaga 10 om telekommunikation för luftfart, band II om kommunikationsförfaranden inbegripet de med PANS-status i den sjätte upplagan från oktober 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.
- (c) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster i den trettonde upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 45.

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGVÄDERTJÄNST

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

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

- operatörer och flygbesättningsmedlemmar för planering före och under flygning,
- leverantörer av flygtrafiklednings- och flyginformationstjänster,
- flyggräddningsenheter
- flygplatser.

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

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

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

- (a) Bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart i den sextonde upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 74.
- (b) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster i den trettonde upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 45.
- (c) Bilaga 14 om flygplatser i följande versioner:
 - (i) Band I om flygplatsdesign och verksamhet i den fjärde upplagan från juli 2004, inbegripet alla ändringar till och med nr 9.
 - (ii) Band II om helikopterflygplatser i den andra upplagan från juli 1995, inbegripet alla ändringar till och med nr 3.

BILAGA IV

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGBRIEFINGTJÄNSTER

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

Leverantören av flygbriefingstjänster ska se till att information och data i lämpligt format finns tillgängliga för

- personal med arbetsuppgifter som rör flygningen, inbegripet flygbesättning, och personal som sysslar med färdplanering, FMS (flight management system) och flygsimulatorer,
- leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för flyginformationstjänster – även flyginformationstjänst för flygplatser – och tillhandahållande av information före flygning.

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

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

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

- (a) Bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart i den sextonde upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 74.
- (b) Bilaga 4 om flygkartor i den tionde upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 54.
- (c) Bilaga 15 om flygbriefingstjänster i den tolfte upplagan från juli 2004, inbegripet alla ändringar till och med nr 34.

BILAGA V

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

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKOMPETENS SAMT TEKNISK KAPACITET OCH DRIFTSKAPACITET

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

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

2. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska uppfylla kraven i del 3 om tjänsternas säkerhet i bilaga II.

3. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska visa att dess arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de normer som är tillämpliga för tjänsterna och luftrummet i fråga och som fastställs i bilaga 10 om telekommunikation för luftfart till ICAO-konventionen i följande versioner, under förutsättning att de är relevanta för tillhandahållandet av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster i det aktuella luftrummet:

- (a) Band I om radionavigationshjälpmedel i den sjätte upplagan från juli 2006, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.
- (b) Band II om kommunikationsförfaranden, inbegripet förfaranden med PANS-status i den sjätte upplagan från oktober 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.
- (c) Band III om kommunikationssystem i den andra upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.
- (d) Band IV om övervakningsradar och antikollisionssystem i den fjärde upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.
- (e) Band V om utnyttjande av radiofrekvensspektrum för luftfarten i den andra upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 82.