



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den XXX

Udkast til

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../2010

af [...]

om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester for så vidt angår arbejdsmetoder og driftsprocedurer

(EØS-relevant tekst)

UDKAST TIL KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../...

af [...]

om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester for så vidt angår arbejdsmetoder og driftsprocedurer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF¹, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF², særlig artikel 8b,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum³ ("luftfartstjenesteforordningen"), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed⁴, særlig artikel 4 og 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") vedtage gennemførelsesbestemmelser for udøvelse af luftfartstjenester overalt i EU. Disse gennemførelsesbestemmelser skal ifølge artikel 8b i forordning nr. 216/2008 baseres på forordningerne i den første pakke om det fælles europæiske luftrum. Denne forordning er baseret på forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester⁵.
- (2) Udøvelsen af luftfartstjenester i EU bør undergives krav om certificering fra medlemsstaterne eller agenturet. Der bør i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 8b, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008 udstedes et certifikat til luftfartstjenesteudøvere, som opfylder de fælles krav.

¹ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

² EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51.

³ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁴ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34.

⁵ EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13.

- (3) Anvendelsen af de fælles krav, der er fastlagt i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2005 og artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, bør ikke berøre medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum og medlemsstaternes krav, for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum⁶ ("rammeforordningen"), som ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009. De fælles krav omfatter ikke militære operationer og militær træningsflyvning som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (4) Ved fastlæggelsen af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester bør der tages behørigt hensyn til den retlige status, som udøverne af luftfartstjenester har i medlemsstaterne. Når en organisation udøver anden virksomhed end luftfartstjenester, bør de fælles krav, der skal fastlægges i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 8b, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008, desuden ikke finde anvendelse på sådan anden virksomhed eller på ressourcer, der anvendes til andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester, medmindre andet er fastsat.
- (5) Anvendelsen af de fælles krav på udøvere af luftfartstjenester bør stå i et rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med den enkelte tjenestes særtræk såsom antallet og/eller arten og kendetegnene ved de behandlede flybevægelser. Hvis nogle udøvere af luftfartstjenester vælger ikke at benytte sig af muligheden for at udøve tjenester på tværs af grænserne inden for det fælles europæiske luftrum, bør en kompetent myndighed kunne give disse tjenesteudøvere mulighed for i rimeligt omfang at opfylde visse almindelige krav for udøvelse af luftfartstjenester og visse særlige krav for udøvelse af lufttrafiktjenester. De betingelser, der knyttes til certifikatet, bør derfor afspejle undtagelsens art og anvendelsesområde.
- (6) For at sikre, at certificeringsordningen fungerer hensigtsmæssigt, bør medlemsstaterne i forbindelse med deres årsrapporter give Kommissionen og agenturet alle relevante oplysninger om de undtagelser, som deres kompetente myndighed indrømmer.
- (7) Der fastlægges ikke nødvendigvis samme krav til de forskellige typer luftfartstjenester. Det er derfor nødvendigt at tilpasse de fælles krav til hver tjenestetypes særtræk.
- (8) Bevisbyrden for, at kravene er opfyldt i hele certifikatets gyldighedsperiode og for alle omfattede tjenester, bør påhvile udøverne af luftfartstjenester.
- (9) For at sikre en effektiv anvendelse af de fælles krav bør der oprettes et system for regelmæssigt tilsyn med og regelmæssig inspektion af opfyldelsen af de fælles krav og af de i certifikatet fastsatte betingelser. Den kompetente myndighed bør undersøge en tjenesteudøvers egnethed, før den udsteder et certifikat, og den bør årligt vurdere, om kravene fortsat opfyldes af de luftfartstjenesteudøvere, som den har certificeret. Den bør derfor fastlægge og årligt ajourføre et vejledende inspektionsprogram, som omfatter alle de tjenesteudøvere, som den har certificeret, på grundlag af en risikovurdering. Programmet bør gøre det muligt at inspicere alle

⁶ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

luftfartstjenesteudøvernes relevante afdelinger inden for en passende tidsramme. Ved vurderingen af udpegede lufttrafik- og vejrtjenesteudøveres opfyldelse af kravene bør den kompetente myndighed bemyndiges til at efterprøve relevante krav i henhold til de internationale forpligtelser, som påhviler medlemsstaten.

- (10) En fælles fremgangsmåde for tilsyn med luftfartstjenesteudøvere overalt i EU vil kunne fremmes under anvendelse af kollegiale evalueringer (peer reviews) udført af de nationale tilsynsmyndigheder, jf. dog bestemmelserne i artikel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008. Kommissionen kan i samarbejde med medlemsstaterne og agenturet tilrettelægge disse kollegiale evalueringer, som bør koordineres med de aktiviteter, der gennemføres inden for rammerne af artikel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008 og eventuelle andre internationale overvågnings- og tilsynsprogrammer. Derved undgås dobbeltarbejde. For at gøre det muligt at udveksle erfaringer og bedste praksis under en kollegial evaluering skal eksperterne helst komme fra en kompetent myndighed eller et kvalificeret organ.
- (11) Eurocontrol har udviklet sikkerhedskrav (ESARR), der har været af den allerstørste betydning for sikker udøvelse af lufttrafiktjenester. Kommissionen bør i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 550/2004 fastlægge og vedtage de relevante bestemmelser i ESARR ved EU-forordninger. De ESARR, der er gennemført ved forordning (EF) nr. 2096/2005, har dannet grundlag for disse gennemførelsesbestemmelser.
- (12) Kommissionen fastslog i forbindelse med vedtagelsen af forordning (EF) nr. 2096/2005, at det ikke var hensigtsmæssigt at gentage bestemmelserne i ESARR 2 om indberetning og vurdering af flyvesikkerhedshændelser i ATM, som er fastsat i Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart⁷ og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart⁸. Der bør dog fastsættes nye bestemmelser om flyvesikkerhedshændelser med henblik på at kræve, at en kompetent myndighed efterprøver, om lufttrafiktjenesteudøvere og udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester opfylder kravene til indberetning og vurdering af sådanne hændelser.
- (13) Det bør navnlig anerkendes, for det første at flyvesikkerhedsstyring er den funktion inden for udøvelse af lufttrafiktjenester, som sikrer, at alle flyvesikkerhedsrisici er identificeret, vurderet og reduceret på tilfredsstillende vis, og for det andet at en formel og systematisk fremgangsmåde for flyvesikkerhedsstyring og styringssystemer, der bygger på en helhedsstrategi, vil øge flyvesikkerheden på en synlig og sporbar måde. Agenturet bør gennemgå flyvesikkerhedskravene i denne forordning nærmere og indarbejde dem i en fælles lovramme for civil luftfartssikkerhed.
- (14) Luftfartstjenesteudøverne bør arbejde i overensstemmelse med de relevante ICAO-standarder, indtil agenturet har udarbejdet de gennemførelsesbestemmelser, hvorved de relevante ICAO-standarder omsættes til EU-regler, acceptable måder at overholde bestemmelserne på, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. For at lette

⁷ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14.

⁸ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

udøvelsen af tjenester på tværs af grænserne arbejde og indtil agenturet er færdig med at omsætte ICAO-standarden til de relevante bestemmelser, bør medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet, i tæt samarbejde med Eurocontrol, hvor det er relevant, arbejde for at reducere de forskelle, som medlemsstaterne har indberettet vedrørende anvendelsen af ICAO-standarden på området luftfartstjenester med henblik på at nå frem til et fælles sæt standarder for medlemsstaterne i det fælles europæiske luftrum.

- (15) Forskelle mellem nationale ordninger om erstatningsansvar bør ikke forhindre en luftfartstjenesteudøver i at indgå aftaler om udøvelse af tjenester på tværs af grænserne, når der ved disse er fastsat ordninger til dækning af tab som følge af skader, hvortil der er knyttet et erstatningsansvar i henhold til gældende ret. Den benyttede metode bør følge kravene i henhold til national ret. Medlemsstater, der tillader udøvelse af luftfartstjenester i hele eller en del af det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde uden certificering i henhold til forordning (EF) nr. 550/2004, bør hæfte for de pågældende tjenesteudøvers erstatningsansvar.
- (16) Agenturet bør gennemgå bestemmelserne i denne forordning nærmere, herunder bestemmelserne om sikkerhedsvurdering i forbindelse med ændringer og bestemmelserne om det tekniske personale, og afgive en udtalelse med henblik på at indpasse dem i en helhedsstrategi under hensyntagen til disse bestemmelsers indarbejdelse i en fælles lovramme for civil luftfartssikkerhed og aktørernes og de kompetente myndigheders erfaringer med det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn.
- (17) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for det fælles luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

Denne forordning fastlægger fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester. Medmindre andet følger af bilag I eller II, omfatter disse fælles krav dog ikke:

- (a) andre aktiviteter end en tjenesteudøvers udøvelse af luftfartstjenester
- (b) ressourcer, der afsættes til andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester.

Artikel 2

Definitioner

1. Definitionerne i forordning (EF) nr. 216/2008 og forordning (EF) nr. 549/2004 finder anvendelse på denne forordning. Definitionen i artikel 2, nr. 15, i forordning 549/2004 finder ikke anvendelse.
2. Ud over de i stk. 1 omhandlede definitioner forstås ved:

- (a) "arbejdsflyvning": en flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester såsom landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde eller reklameflyvning
 - (b) "erhvervmæssig lufttransport": en flyvning, hvor der befordres passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje
 - (c) "funktionssystem": en kombination af systemer, procedurer og menneskelige ressourcer, der er tilrettelagt med henblik på at varetage en funktion i lufttrafikstyringen
 - (d) "almenflyvning": al civil luftfart, bortset fra erhvervmæssig lufttransport og arbejdsflyvning
 - (e) "national tilsynsmyndighed": det eller de organer, der er udpeget eller oprettet af medlemsstaterne som deres nationale myndighed i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 549/2004
 - (f) "fare": ethvert forhold og enhver begivenhed eller omstændighed, som kan føre til et havari
 - (g) "driftsorganisation": en organisation, der er ansvarlig for de tekniske tjenester, som støtter lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester
 - (h) "risiko": kombinationen af den overordnede sandsynlighed for eller hyppighed af en skadelig virkning, der er forårsaget af en fare, og alvoren af en sådan virkning
 - (i) "sikring af flyvesikkerhed": alle planlagte og systematisk udførte handlinger, som er nødvendige for at skabe tilstrækkelig tillid til, at et produkt, en tjeneste, en virksomhed eller et funktionssystem opnår acceptabel eller tolerabel flyvesikkerhed
 - (j) "flyvesikkerhedsmål": en kvalitativ eller kvantitativ opgørelse, som fastlægger den maksimale hyppighed eller sandsynlighed for, at en fare kan forventes at indtræde
 - (k) "flyvesikkerhedskrav": et middel til risikoreduktion, der er fastlagt på grundlag af strategien for risikoreduktion, og hvorved der opfyldes et særligt flyvesikkerhedsmål, herunder krav, der vedrører organisation, drift, procedurer, funktion, resultater, interoperabilitet eller miljøegenskaber
 - (l) "tjenester": enten en luftfartstjeneste eller et bundt af luftfartstjenester
 - (m) "fælleseuropæisk tjeneste": en tjeneste, der er udviklet og indført for brugere i de fleste eller alle medlemsstater.
3. "Luftfartstjenesteudøver" indbefatter en organisation, som har ansøgt om et certifikat til udøvelse af sådanne tjenester.

Artikel 3 **Kompetent myndighed**

I denne forordning forstås ved kompetent myndighed:

- (a) for udøvere af luftfartstjenester, som har deres hovedaktivitetssted og eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted i en medlemsstat, den nationale tilsynsmyndighed, der er udpeget eller oprettet af denne medlemsstat
- (b) for udøvere af luftfartstjenester, der leverer tjenesteydelser inden for en funktionel luftrumsblok, hvor ansvaret for det sikkerhedsmæssige tilsyn ifølge den mellemstatslige aftale er fordelt anderledes end i litra a), den/de nationale tilsynsmyndigheder, der er udpeget eller oprettet i henhold til denne aftale
- (c) for udøvere af luftfartstjenester, der udøver tjenester i luftrummet inden for det territorium, hvorpå traktaten finder anvendelse, og som har deres hovedaktivitetssted og eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted uden for det territorium, der er omfattet af traktatens bestemmelser, agenturet
- (d) for udøvere af luftfartstjenester, der udøver fælleseuropæiske tjenester, agenturet.

Artikel 4

Udstedelse af certifikater

1. For at opnå det certifikat, der er nødvendigt for at udøve luftfartstjenester, skal udøvere af luftfartstjenester opfylde de almindelige fælles krav, der er fastlagt i bilag I, og de særlige yderligere krav, der er fastlagt i bilag II til V til denne forordning alt efter, hvilken type tjenester de udøver.
2. En kompetent myndighed skal sikre sig, at udøveren af luftfartstjenester opfylder de fælles krav, inden den udsteder et certifikat til den pågældende.
3. En udøver af luftfartstjenester skal senest på det tidspunkt, hvor certifikatet udstedes i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 samt artikel 8a, stk. 2, artikel 22a, litra b), og artikel 22a, litra c), i forordning (EF) nr. 216/2008, opfylde de fælles krav.

Artikel 5

Undtagelser

1. Uanset artikel 4, stk. 1, kan visse udøvere af luftfartstjenester vælge at afstå fra at udøve tjenester på tværs af grænserne og fra retten til gensidig anerkendelse i det fælles europæiske luftrum.

I så fald kan de i stedet ansøge om et certifikat, der er begrænset til det luftrum, som hører ind under den medlemsstat, der er nævnt i artikel 7, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004.

For at indgive en sådan ansøgning skal en udøver af lufttrafiktjenester udelukkende udøve tjenester eller påtænke udelukkende at udøve tjenester i en eller flere af følgende kategorier:

- (a) almenflyvning
- (b) arbejdsflyvning
- (c) erhvervmæssig lufttransport begrænset til luftfartøjer med en maksimal startmasse på mindre end 10 tons eller færre end 20 passagersæder

- (d) erhvervsmæssig lufttransport med færre end 10 000 flybevægelser om året uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder, idet "flybevægelser" opgøres som summen af starter og landinger og beregnes som de foregående tre års gennemsnit.

For at indgive en sådan ansøgning skal en udøver af luftfartstjenester, som ikke er udøver af luftrafikstjenester, have en årlig bruttoomsætning på 1 000 000 EUR eller derunder i forbindelse med de tjenester, den pågældende udøver eller påtænker at udøve.

Når en udøver af luftfartstjenester af praktiske, objektive grunde er ude af stand til at godtgøre, at den pågældende opfylder disse kriterier, kan en kompetent myndighed acceptere tilsvarende tal eller prognoser vedrørende de lofter, der er fastsat i tredje og fjerde afsnit.

Ved indgivelsen af en sådan ansøgning skal en luftfartstjenesteudøver samtidig over for den kompetente myndighed føre relevant bevis for kriteriernes opfyldelse.

2. En kompetent myndighed kan indrømme ansøgere, der opfylder kriterierne i stk. 1, særlige undtagelser, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til luftrafikstyringen i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

De pågældende undtagelser må kun vedrøre kravene i bilag I, dog ikke følgende krav:

- (a) del 1, teknisk og operativ kompetence og kapacitet
- (b) del 3.1, flyvesikkerhedsstyring
- (c) del 5, menneskelige ressourcer
- (d) del 8.1, åben og gennemskelig udøvelse af tjenester.

3. Ud over de i stk. 2 omhandlede undtagelser kan en kompetent myndighed indrømme undtagelser til ansøgere, der udøver flyveinformationstjeneste på flyvepladser, idet de højst driver ét arbejdssted på en given flyveplads. Myndigheden skal gøre det på en måde, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til luftrafikstyringen i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

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

- (a) ansvar for flyvesikkerhedsstyring og eksterne tjenester og forsyninger (under del 3.1.2)
- (b) flyvesikkerhedsundersøgelser (under del 3.1.3)
- (c) flyvesikkerhedsmæssige krav til risikovurdering og -reduktion ved ændringer (del 3.2).

4. Der indrømmes ingen undtagelser i forbindelse med kravene i bilag III, IV og V.

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

- (a) i de betingelser, der knyttes til certifikatet, specificere arten af og anvendelsesområdet for undtagelsen under angivelse af dens retsgrundlag
- (b) begrænse certifikatets gyldighedsperiode

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

Artikel 6

Bevis for opfyldelse af krav

1. Efter anmodning fra den kompetente myndighed fører udøveren af luftfartstjenester alt relevant bevis for opfyldelsen af de relevante fælles krav. Luftfartstjenesteudøveren kan fuldt ud gøre brug af eksisterende data.
2. En certificeret udøver af luftfartstjenester giver den kompetente myndighed meddelelse om planlagte ændringer af sin tjenesteudøvelse, som kan medføre, at de relevante fælles krav eller de betingelser, der knytter sig til certifikatet, ikke længere opfyldes.
3. Når en certificeret luftfartstjenesteudøver ikke længere opfylder de relevante fælles krav eller de betingelser, der knytter sig til certifikatet, træffer den kompetente myndighed afgørelse inden for højst en måned. Ved denne afgørelse kræver den kompetente myndighed, at luftfartstjenesteudøveren træffer korrigerende foranstaltninger.

Afgørelsen meddeles straks den pågældende udøver af luftfartstjenester.

Den kompetente myndighed efterprøver, at de korrigerende foranstaltninger er truffet, før den giver den pågældende udøver af luftfartstjenester meddelelse om sin godkendelse. Hvis den kompetente myndighed finder, at de korrigerende foranstaltninger ikke er gennemført på korrekt vis inden for den aftalte frist, træffer den passende tvangsforanstaltninger som foreskrevet i artikel 7, stk. 7, i forordning (EF) nr. 550/2004 samt artikel 10, artikel 22a, litra d), artikel 25 og artikel 68 i forordning (EF) nr. 216/2008, hvor det er relevant, idet den tager hensyn til behovet for videreførelse af tjenesten.

Artikel 7

Uhindret overvågning af kravopfyldelsen

Udøverne af luftfartstjenester letter inspektioner og undersøgelser foretaget af den kompetente myndighed eller et kvalificeret organ, der optræder på dennes vegne, herunder besøg på stedet og uanmeldte besøg.

De dertil beføjede personer bemyndiges til at udføre følgende handlinger:

- (a) at undersøge relevante opgørelser, data og procedurer samt ethvert andet materiale af relevans for udøvelsen af luftfartstjenester
- (b) at tage kopier eller uddrag af sådanne opgørelser, data og procedurer samt af andet materiale
- (c) at anmode om en mundtlig forklaring på stedet
- (d) at få adgang til relevante lokaler, arealer og transportmidler.

Hvis sådanne inspektioner og undersøgelser udføres af en national tilsynsmyndighed, skal det ske i overensstemmelse med lovgivningen i den medlemsstat, hvor de skal foretages.

Artikel 8

Løbende kravopfyldelse

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

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

I programmet angives det påtænkte tidsinterval for inspektionerne de forskellige steder.

Artikel 9

Flyvesikkerhedsrelaterede forskrifter for teknisk personale

I forbindelse med udøvelse af lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal den kompetente myndighed eller enhver anden myndighed, som af en medlemsstat udpeges til at udføre denne opgave:

- (a) fastsætte passende flyvesikkerhedsrelaterede regler for det tekniske personale, som udfører operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver
- (b) sikre hensigtsmæssigt og passende sikkerhedsmæssigt tilsyn med det tekniske personale, som af en driftsorganisation udpeges til at udføre operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver
- (c) med rimelig begrundelse og efter behørig undersøgelse træffe passende foranstaltninger over for den driftsorganisation og/eller dennes tekniske personale, som ikke overholder bestemmelserne i bilag II, del 3.3
- (d) forvisse sig om, at der er fastsat passende metoder til sikring af, at tredjeparter, der udpeges til at udføre operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver, overholder bestemmelserne i bilag II, del 3.3.

Artikel 10

Kollegiale evalueringer

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

2. En kollegial evaluering foretages af et hold nationale eksperter og i givet fald eksperter fra agenturet. Et hold består af eksperter fra mindst tre forskellige medlemsstater og agenturet.

Eksperterne må ikke deltage i kollegiale evalueringer i den medlemsstat, hvor de er ansat. Kommissionen opbygger og opretholder en pulje af nationale eksperter, der udpeges af medlemsstaterne, og som dækker alle aspekter ved de fælles krav, der er omhandlet i artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Mindst tre måneder før en kollegial evaluering giver Kommissionen medlemsstaten og den berørte nationale tilsynsmyndighed meddelelse om evalueringen, den dato, på hvilken den efter planen vil finde sted, og navnene på de eksperter, der deltager deri.

Den medlemsstat, hvis nationale tilsynsmyndighed er omfattet af evalueringen, godkender ekspertholdet, før det kan foretage evalueringen.

4. Inden for tre måneder efter evalueringen udarbejder vurderingsholdet i enighed en rapport, som kan indeholde henstillinger. Kommissionen afholder et møde med agenturet, eksperterne og den nationale tilsynsmyndighed for at drøfte rapporten.

5. Kommissionen sender rapporten til den berørte medlemsstat. Denne kan inden for tre måneder efter modtagelsen fremsætte sine bemærkninger; disse bemærkninger omfatter i påkommende tilfælde de foranstaltninger, som den har truffet eller har til hensigt at træffe inden for et givet tidsrum som reaktion på evalueringen.

Medmindre andet er aftalt med den berørte medlemsstat, offentliggøres rapporten og opfølgningen ikke.

6. Kommissionen giver årligt via Udvalget for Det Fælles Luftrum medlemsstaterne meddelelse om de vigtigste resultater af disse evalueringer.

Artikel 11

Overgangsbestemmelser

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

2. De, der ansøger om et certifikat for udøvelse af luftfartstjenester, og som har indgivet deres ansøgning inden datoen for denne forordnings ikrafttræden, og som ikke allerede har fået udstedt et certifikat, skal godtgøre, at de opfylder bestemmelserne i denne forordning, inden de certificeres.

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

Artikel 12

Ophævede bestemmelser

1. Forordning (EF) nr. 2096/2005 ophæves.

2. Forordning (EF) nr. 668/2008 ophæves.
3. Artikel 6 i forordning (EF) nr. 482/2008 ophæves.

Artikel 13
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Kommissionens vegne
Formand

BILAG I

ALMINDELIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En luftfartstjenesteudøver skal kunne udøve tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måde, som svarer til ethvert rimeligt samlet niveau for efterspørgsel for et givet luftrum. I dette øjemed skal den opretholde passende teknisk og operativ kapacitet og ekspertise.

2. ORGANISATORISK STRUKTUR OG FORVALTNING

2.1. Organisatorisk struktur

En luftfartstjenesteudøver skal oprette og forvalte sin organisation efter en struktur, som støtter en sikker, effektiv og kontinuerlig udøvelse af tjenester.

Ved den organisatoriske struktur fastlægges:

- (a) de udpegede stillingsindehaveres beføjelser, pligter og ansvar, navnlig hvad angår det ledelsespersonale, som er ansvarligt for funktioner med tilknytning til flyvesikkerhed, kvalitet, sikkerhed (security), økonomiske anliggender og menneskelige ressourcer
- (b) forbindelserne og rapporteringslinjerne mellem organisationens forskellige dele og processer.

2.2. Organisationsledelse

En luftfartstjenesteudøver skal udarbejde en forretningsplan, som mindst dækker en femårig periode. Forretningsplanen skal:

- (a) fastlægge luftfartstjenesteudøverens overordnede mål og dens strategi for opfyldelsen af disse i overensstemmelse med enhver overordnet mere langsigtet plan for tjenesteudøveren og med EU-krav, der er relevante for udviklingen af infrastruktur eller anden teknologi
- (b) indeholde passende mål for resultaterne i henseende til kvalitet, serviceniveau, flyvesikkerhed og omkostningseffektivitet.

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

Den årlige plan skal indeholde følgende bestemmelser om tjenestens niveau og kvalitet såsom det forventede niveau for kapacitet, flyvesikkerhed og indtrufne forsinkelser for luftfartøjer samt om finansielle ordninger:

- (a) oplysninger om iværksættelsen af ny infrastruktur eller andre udviklingsforløb og en meddelelse om, hvorledes de vil bidrage til at forbedre tjenestens niveau og kvalitet

- (b) resultatindikatorer, der kan danne grundlag for en rimelig vurdering af tjenestens niveau og kvalitet
- (c) tjenesteudøverens forventede økonomiske situation på kort sigt og alle ændringer af eller virkninger for forretningsplanen.

3. FLYVESIKKERHEDS- OG KVALITETSSTYRING

3.1. Flyvesikkerhedsstyring

En luftfartstjenesteudøver skal styre flyvesikkerheden i alle sine tjenester. I den forbindelse skal den oprette formelle grænseflader til alle interessenter, som direkte kan øve indflydelse på dens tjenesters sikkerhed.

3.2. Kvalitetsstyringssystem

En luftfartstjenesteudøver skal senest to år efter denne forordnings ikrafttræden have oprettet et kvalitetsstyringssystem, der omfatter alle de luftfartstjenester, som den udøver, efter følgende principper. Den skal:

- (a) fastlægge kvalitetspolitikken på en sådan måde, at den dækker de forskellige brugeres behov så nøjagtigt som muligt
- (b) fastlægge et kvalitetssikringsprogram, som indeholder procedurer til verifikation af, at al drift finder sted i overensstemmelse med de relevante krav, standarder og procedurer
- (c) fremlægge dokumentation for kvalitetssystemets funktion ved hjælp af manualer og overvågningsdokumenter
- (d) udpege styringsrepræsentanter til at overvåge overholdelsen af procedurerne til betryggelse af sikre og effektive driftsmetoder samt at overvåge procedurernes relevans
- (e) foretage undersøgelser af det oprettede kvalitetssystem og i påkommende tilfælde træffe afhjælpende foranstaltninger.

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

Luftfartstjenesteudøverne kan integrere flyvesikkerheds- og kvalitetsstyringssystemerne i deres styringssystem.

3.3. Driftsmanualer

En luftfartstjenesteudøver skal udarbejde og ajourføre driftsmanualer for udøvelsen af sine tjenester til brug og vejledning for det operative personale. Den skal påse, at:

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

- (b) relevante dele af driftsmanualerne står til rådighed for det berørte personale
- (c) det operative personale hurtigt underrettes om ændringer i driftsmanualen vedrørende deres arbejdsopgaver samt disses ikrafttrædelsestidspunkt.

4. SIKKERHED (SECURITY)

En luftfartstjenesteudøver skal oprette et sikkerhedsstyringssystem for at tilgodese:

- (a) sine faciliteters og sit personales sikkerhed med henblik på at forhindre ulovlig indgriben i udøvelsen af tjenesterne
- (b) sikkerheden af de operative data, som den modtager, frembringer eller på anden måde anvender, således at adgangen dertil strengt begrænses til dem, der er bemyndiget dertil.

Sikkerhedsstyringssystemet skal omfatte:

- (a) procedurer for vurdering og reduktion af sikkerhedsrisici, overvågning og forbedring af sikkerheden, sikkerhedsundersøgelser og videreformidling af indhøstede erfaringer
- (b) midler til påvisning af brud på sikkerheden og varsling af personalet ved hjælp af passende sikkerhedsalarmer
- (c) midler til begrænsning af virkningerne af brud på sikkerheden og til fastlæggelse af udbedrende foranstaltninger og risikoreducerende procedurer for at forhindre gentagelse.

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

5. MENNESKELIGE RESSOURCER

En luftfartstjenesteudøver skal anvende personale med passende uddannelse med henblik på at sikre, at dens tjenester udøves på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måde. I den sammenhæng fastlægger den politikker for ansættelse og uddannelse af personale.

6. ØKONOMISK STYRKE

6.1. Økonomisk og finansiell kapacitet

En luftfartstjenesteudøver skal kunne opfylde sine økonomiske forpligtelser såsom de faste og variable driftsomkostninger eller kapitalomkostninger. Den skal benytte et passende internt regnskabssystem. Den skal påvise sin kapacitet ved hjælp af den i del 2.2. i dette bilag omhandlede årlige plan og via balancer og regnskaber i den udstrækning, det er praktisk muligt ifølge dens retlige status.

6.2. **Revision**

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

7. **ERSTATNINGSANSVAR OG FORSIKRINGSDÆKNING**

En luftfartstjenesteudøver skal have ordninger til dækning af sit erstatningsansvar i henhold til gældende ret.

Den metode, der anvendes til at sikre dækningen, skal være afpasset efter det pågældende potentielle tab og den pågældende potentielle skade under hensyn til luftfartstjenesteudøverens retlige status og størrelsen af den kommercielle forsikringsdækning, der står til rådighed.

En luftfartstjenesteudøver, der benytter en anden luftfartstjenesteudøvers tjenester, skal påse, at aftalerne omfatter fordelingen af erstatningsansvaret mellem dem.

8. **TJENESTERNES KVALITET**

8.1. **Åben og gennemskelig udøvelse af tjenester**

En luftfartstjenesteudøver skal udøve sine tjenester på en åben og gennemskelig måde. Den skal offentliggøre betingelserne for adgang til sine tjenester og fastlægge en formel proces, der sikrer, at der regelmæssigt og mindst én gang om året gennemføres individuel eller kollektiv høring af brugerne af dens tjenester.

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

8.2. **Nødplaner**

Senest ét år efter certificeringen skal en luftfartstjenesteudøver have udarbejdet nødplaner for alle de tjenester, den pågældende udøver, i tilfælde af, at der indtræder begivenheder, som fører til væsentlig forringelse eller afbrydelse af den pågældendes tjenester.

9. **RAPPORTERINGSKRAV**

En luftfartstjenesteudøver skal forelægge den kompetente myndighed en årsrapport over sine aktiviteter. Denne rapport skal dække udøverens økonomiske resultater, jf. dog artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004, og udøverens operative resultater samt alle andre vigtige aktiviteter og udviklingsforløb, navnlig i flyvesikkerhedsmæssig henseende.

Årsrapporten skal mindst omfatte:

- en vurdering af den udøvede tjenestes niveau og kvalitet og af det opnåede flyvesikkerhedsniveau

- luftfartstjenesteudøverens resultater sammenholdt med de resultatmæssige mål, der er fastsat i forretningsplanen, idet de faktiske resultater afstemmes med den årlige plan ved hjælp af de resultatindikatorer, der er fastsat i den årlige plan
- udviklingen inden for drift og infrastruktur
- de økonomiske resultater, forudsat at de ikke offentliggøres særskilt i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 550/2004
- oplysninger om den formelle høringsproces med brugerne af udøverens tjenester
- oplysninger om politikken for menneskelige ressourcer.

Luftfartstjenesteudøveren skal stille årsrapportens indhold til rådighed for offentligheden på betingelser, der fastsættes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning.

BILAG II

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTRAFIKTJENESTER

1. EJERSKAB

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

- sin retlige status, sin ejerstruktur og alle ordninger, der øver væsentlig indflydelse på kontrollen over dens aktiver
- alle forbindelser med organisationer, som ikke deltager i udøvelse af luftfartstjenester, herunder forretningsvirksomhed, hvori den enten deltager direkte eller via forbundne virksomheder, og som tegner sig for mere end 1 % af dens forventede indtægter. Desuden skal den give meddelelse om enhver ændring af enhver individuel kapitalandel, der udgør 10 % eller derover af dens samlede kapital.

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

2. ÅBEN OG GENNEMSKUELIG UDØVELSE AF TJENESTER

Ud over bestemmelsen i bilag I, del 8.1, kan en medlemsstat, hvis det besluttes, at udøvelsen af bestemte lufttrafiktjenester skal tilrettelægges i en konkurrencemæssig sammenhæng, træffe alle egnede foranstaltninger til at sikre, at udøverne af disse særlige lufttrafiktjenester hverken optræder på en måde, som har til formål eller til følge at forhindre, begrænse eller fordreje konkurrencen, eller optræder på en måde, som i henhold til gældende national ret og EU-ret udgør et misbrug af dominerende stilling.

3. SIKRE TJENESTER

3.1. Flyvesikkerhedsstyringssystem

3.1.1. Almindelige flyvesikkerhedskrav

En lufttrafiktjenesteudøver skal som en integrerende del af forvaltningen af sine tjenester have oprettet et flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS), der:

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

- sikrer, at alle, der er involveret i de flyvesikkerhedsmæssige aspekter af lufttrafiktjenesteudøvelse, har et individuelt sikkerhedsmæssigt ansvar for egne handlinger, at lederne er ansvarlige for deres egne afdelingers eller kontors flyvesikkerhedsmæssige ydeevne, og at lufttrafiktjenesteudøverens topledelse har et overordnet ansvar for flyvesikkerheden (flyvesikkerhedsmæssigt ansvar)
- sikrer, at opnåelse af et tilfredsstillende flyvesikkerhedsniveau i lufttrafiktjenesterne prioriteres højest (flyvesikkerhedsprioritering)
- sikrer, at det væsentligste flyvesikkerhedsmål under udøvelse af lufttrafiktjeneste i så stor udtrækning, som det er praktisk muligt, er at reducere risikoen for, at lufttrafiktjenester bidrager til et flyvehavari (flyvesikkerhedsmål).

3.1.2. *Krav til opnåelse af flyvesikkerhed*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver:

- sikre, at personalet er tilstrækkeligt uddannet og kompetent til det arbejde, det skal udføre, og desuden har den behørig tilladelse dertil, hvis en sådan kræves, og opfylder de relevante helbreds krav (kompetence)
- påse, at der er udpeget en flyvesikkerhedsstyringsfunktion med organisatorisk ansvar for flyvesikkerhedsstyringssystemets udvikling og vedligeholdelse, påse, at denne ansvarsfunktion er uafhængig af det normale ledelseshierarki og ansvarlig direkte over for det højeste organisatoriske niveau (hvis der er tale om små virksomheder, hvor ansvarsdelingen kan forhindre tilstrækkelig uafhængighed, suppleres ordningerne for sikring af flyvesikkerheden dog med yderligere uafhængige midler), og påse, at lufttrafiktjenesteudøverens højeste ledelsesniveau tager direkte del i varetagelsen af flyvesikkerhedsstyringen (flyvesikkerhedsstyringsansvar)
- påse, at der overalt, hvor det er praktisk gennemførligt, udledes kvantitative flyvesikkerhedsniveauer, som vedligeholdes for alle funktionssystemer (kvantitative flyvesikkerhedsniveauer)
- påse, at SMS'et dokumenteres systematisk og på en måde, der sikrer en klar sammenkædning til virksomhedens flyvesikkerhedspolitik (SMS-dokumentation)
- sikre, at sikkerheden af de eksternt ydede tjenester og forsyninger er tilstrækkelig og tilfredsstillende i forhold til deres flyvesikkerhedsmæssige betydning under udøvelsen af lufttrafiktjenester (eksterne tjenester og forsyninger)
- påse, at risikovurdering og -reduktion udføres på et passende niveau, som sikrer, at der tages behørigt hensyn til alle aspekter af lufttrafiktjenesteudøvelsen (risikovurdering og -reduktion). Hvad angår ændringer af ATM-funktionssystemet, finder bestemmelserne i del 3.2 i dette bilag anvendelse

- påse, at operationelle eller tekniske ATM-hændelser, der vurderes at have væsentlig sikkerhedsmæssig betydning, straks undersøges, og at der træffes alle nødvendige foranstaltninger til afhjælpning (flyvesikkerhedsmæssige hændelser). Desuden skal det påvises, at lufttrafiktjenesteudøveren har opfyldt kravene om rapportering og vurdering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser i overensstemmelse med gældende national ret og EU-ret.

3.1.3. *Krav til sikring af flyvesikkerhed*

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

- der rutinemæssigt foretages flyvesikkerhedsundersøgelser med henblik på om fornødent at anbefale forbedringer, give ledelsen vished for flyvesikkerheden på dennes område og bekræfte, at de relevante dele af SMS'et overholdes (flyvesikkerhedsundersøgelser)
- der eksisterer metoder til at identificere ændringer af funktionssystemer eller driftsforhold, som kan tyde på, at et givet element er ved at nå et punkt, hvor acceptable sikkerhedsstandarder ikke længere kan opfyldes, og til sikring af, at der træffes foranstaltninger til afhjælpning (flyvesikkerhedsovervågning)
- flyvesikkerhedsregistreringer til stadighed vedligeholdes som led i driften af SMS'et som grundlag for sikring af flyvesikkerhed for alle, der har tilknytning til eller er ansvarlige for eller afhængige af de ydede tjenester, og for den kompetente myndighed (flyvesikkerhedsregistreringer).

3.1.4. *Krav til flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger*

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

- alle medarbejdere er opmærksomme på de potentielle flyvesikkerhedsmæssige farer, der knytter sig til deres arbejdsopgaver (flyvesikkerhedsbevidsthed)
- viden, der udspringer af undersøgelser af flyvesikkerhedshændelser og andre flyvesikkerhedsmæssige aktiviteter, videreformidles inden for virksomheden på ledelses- og driftsniveau (videreformidling af erfaringer)
- alle medarbejdere aktivt opfordres til at foreslå løsninger på, hvordan identificerede farer kan håndteres, og at der foretages ændringer for at forbedre flyvesikkerheden, hvor det synes nødvendigt (forbedring af flyvesikkerheden).

3.2. **Flyvesikkerhedsmæssige krav til risikovurdering og -reduktion ved ændringer**

3.2.1. *Afdeling 1*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver påse, at der gøres en systematisk indsats for at identificere farer og udføre risikovurdering og -reduktion i forbindelse med alle ændringer af de dele af ATM-funktionssystemet og dets understøttende ordninger, der er under udøverens ledelsesmæssige kontrol, på en måde, som omfatter:

- (a) hele den operative periode for den pågældende komponent i ATM-funktionssystemet fra den indledende planlægning og specifikation, gennem dens efterfølgende operationelle anvendelse og vedligeholdelse til dens operative udfasning
- (b) ATM-funktionssystemets luftbårne, jordplacerede og i påkommende tilfælde rumbaserede komponenter i samarbejde med de ansvarlige parter
- (c) ATM-funktionssystemets udstyr, procedurer og menneskelige ressourcer, samspillet mellem disse elementer indbyrdes og mellem den pågældende komponent og resten af ATM-funktionssystemet.

3.2.2. Afdeling 2

Fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion skal omfatte:

- (a) en fastlæggelse af den pågældende komponents omfang, afgrænsning og grænseflader samt af dens funktioner og tilsigtede operationelle miljø
- (b) en fastlæggelse af de sikkerhedsmæssige mål, der skal gælde for den pågældende komponent, herunder:
 - en identifikation af lufttrafikstyringsrelaterede sandsynlige fare- og fejltilstande og de kombinerede virkninger deraf
 - en vurdering af den virkning, de kan have på et luftfartøjs flyvesikkerhed, og en vurdering af de pågældende virkninger alvorlighed ved hjælp af alvorsklassifikationsskemaet i afdeling 4
 - en fastlæggelse af deres tolerabilitet udtrykt i den maksimale sandsynlighed for, at faren optræder, idet dette afledes af alvorlighedsgraden og af den maksimale sandsynlighed for, at farens virkninger optræder, i overensstemmelse med, hvad der er angivet i afdeling 4
- (c) i påkommende tilfælde en udledning af en risikoreduktionsstrategi, som:
 - fastlægger de modforanstaltninger, der skal træffes for at beskytte mod de risikobærende farer
 - om nødvendigt omfatter udvikling af sikkerhedsmæssige krav, som potentielt vedrører den pågældende komponent, andre dele af ATM-funktionssystemet eller det operationelle miljø
 - viser, at den er gennemførlig, og at den virker
- (d) en verifikation af, at alle fastlagte sikkerhedsmæssige mål og krav er opfyldt
 - før ændringen gennemføres
 - under alle overgangsstadier til operationel tjeneste

- under hele den operationelle levetid
- under alle overgangsstadier til operationel udfasning.

3.2.3. Afdeling 3

Resultaterne, de tilknyttede begrundelser og bevismaterialet fra risikovurdering og -reduktion, herunder fareidentifikation, skal samles og dokumenteres på en måde, som sikrer, at:

- der foreligger fuldstændigt bevis til påvisning af, at sikkerhedsniveauet for den pågældende komponent og det samlede ATM-funktionssystem er og vil forblive tolerabelt, idet de opfylder de fastsatte flyvesikkerhedsmål og -krav. Dette omfatter i påkommende tilfælde specifikationer af alle forudsigelses-, overvågnings- eller undersøgelsesmetoder, der benyttes
- alle sikkerhedsmæssige krav til gennemførelsen af en ændring kan føres tilbage til den forventede operation eller funktion.

3.2.4. Afdeling 4

Fareidentifikation og alvorsvurdering

Der skal foretages en systematisk fareidentifikation. Alvorlighedsgraden af virkningerne af farer i et givet operationelt miljø bestemmes ved hjælp af nedenstående klassifikationsskema, idet alvorligheden klassificeres i henhold til et specifikt argument, som viser farernes mest sandsynlige virkning under de værste tænkelige forhold.

Alvorlighedsgrad	Virkning på drift
1 (Alvorligst)	Havari ⁽¹⁾
2	Alvorlig hændelse ⁽¹⁾
3	Større hændelse under anvendelse af et luftfartøj, hvor luftfartøjets sikkerhed kan være blevet bragt i fare, og det var tæt på at kollideres med et andet luftfartøj eller med terræn eller hindringer.
4	Betydningsfuld hændelse, som omfattede omstændigheder, der tyder på, at der kunne være sket et havari eller en alvorlig eller omfattende hændelse, hvis risikoen ikke var blevet styret inden for sikkerhedsmargenerne, eller hvis der havde været et andet luftfartøj i nærheden.
5 (Mindst alvorligt)	Ingen umiddelbar indflydelse på sikkerheden

⁽¹⁾ Som defineret i Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14).

For at aflede en fares virkning på driftstilstanden og fastslå dens alvorlighedsgrad skal den systematiske fremgangsmåde/proces omfatte farers virkning på ATM-funktionssystemets forskellige dele såsom flyvebesætning, flyveledere, luftfartøjets funktionsmuligheder, funktionsmulighederne for jordplacerede dele af ATM-funktionssystemet og mulighederne for at udøve sikre luftrafiktjenester.

Risikoklassifikationsskema

Der skal udarbejdes risikobaserede sikkerhedsmæssige mål udtrykt ved den højeste sandsynlighed for, at faren bliver virkelighed, afledt både af, hvor alvorlig dens virkning er, og af hvor stor den maksimale sandsynlighed er for, at dens virkning vil optræde.

Som et nødvendigt supplement til påvisningen af, at de fastlagte kvantitative mål er nået, skal der anlægges yderligere flyvesikkerhedsstyringsmæssige overvejelser for at tilføre ATM-systemet en højere grad af sikkerhed, når dette er rimeligt.

3.2.5. *Afdeling 5*

Softwaresikringssystem

Inden for rammerne af flyvesikkerhedsstyringssystemet indfører luftrafiktjenesteudøvere et softwaresikringssystem i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008⁹.

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

En luftrafiktjenesteudøver skal påse, at det tekniske personale, herunder underkontraherede driftsorganisationers personale, der driver og vedligeholder ATM-udstyr, som er godkendt til operationel brug, har og vedligeholder tilstrækkelig viden om og forståelse af de tjenester, som det understøtter, af den faktiske og potentielle indvirkning, deres arbejde har på de pågældende tjenesters sikkerhed, og af de arbejdsbegrænsninger, som skal finde anvendelse.

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

En luftrafiktjenesteudøver skal føre et register over det personale, der er inddraget i sikkerhedsrelaterede opgaver, med angivelse af dets antal, status og placering. I registeret:

- (a) udpeges de ansvarlige ledere inden for flyvesikkerhedsrelaterede funktioner

⁹ EUT L 141 af 31.5.2008, s. 5.

- (b) opgøres det tekniske personales og driftspersonalets relevante kvalifikationer set i forhold til færdigheds- og kompetencekravene
- (c) specificeres de steder og opgaver, hvortil det tekniske personale og driftspersonalet er henført, herunder eventuelle vagtordninger.

4. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En luftrafiktjenesteudøver skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelsen af luftrafiktjenester i det berørte luftrum:

- (a) bilag 2 vedrørende luftrafikregler (10. udgave, juli 2005, inkl. alle ændringer indtil nr. 40)
- (b) bilag 10 vedrørende aeronautisk telekommunikation, bind II angående kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status (6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)
- (c) bilag 11 vedrørende luftrafiktjenester (13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 45).

BILAG III

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF METEOROLOGISKE TJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En udøver af meteorologiske tjenester skal påse, at nedenstående brugere får de meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for, at de kan udføre deres funktioner, i en brugervenlig form:

- operatører og flyvebesætningsmedlemmer til planlægning før og under flyvningen
- udøvere af lufttrafiktjenester og flyveinformationstjenester
- eftersøgnings- og redningsenheder
- flyvepladser.

En udøver af meteorologiske tjenester skal bekræfte det opnåelige nøjagtighedsniveau for de oplysninger, der videregives med henblik på drift, herunder kilden til disse oplysninger, samtidig med at det sikres, at de afgives rettidigt og om fornødent ajourføres.

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af meteorologiske tjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelse af meteorologisk tjeneste i det berørte luftrum:

- (a) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart (16. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 74)
- (b) bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester (13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 45)
- (c) bilag 14 vedrørende flyvepladser i følgende udgaver:
 - (i) bind I vedrørende udformning og drift af flyvepladser (4. udgave, juli 2004, inkl. alle ændringer indtil nr. 9)
 - (ii) bind II vedrørende helikopterflyvepladser (2. udgave, juli 1995, inkl. alle ændringer indtil nr. 3).

BILAG IV

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

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

- flyvepersonale, herunder flyvebesætning, samt flyveplanlægning, flystyringssystemer (flight management systems) og flyvesimulatorer
- lufttrafiktjenesteudøvere, der er ansvarlige for flyveinformationstjenester, flyveinformationstjenester på flyvepladser og videregivelse af informationer forud for flyvning.

En udøver af luftfartsinformationstjenester skal sikre dataenes integritet og bekræfte nøjagtighedsniveauet for de oplysninger, der videregives med henblik på drift, herunder kilden til disse oplysninger, før de videregives.

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af luftfartsinformationstjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelsen af luftfartsinformationstjenester i det berørte luftrum:

- (a) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart (16. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 74)
- (b) bilag 4 vedrørende aeronautiske kort (10. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 54)
- (c) bilag 15 vedrørende luftfartsinformationstjenester (12. udgave, juli 2004, inkl. alle ændringer indtil nr. 34).

BILAG V

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal sikre sine tjenesters disponibilitet, kontinuitet, nøjagtighed og integritet.

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

2. SIKRE TJENESTER

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal opfylde kravene i bilag II, del 3, vedrørende sikre tjenester.

3. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i bilag 10 vedrørende aeronautisk telekommunikation til konventionen angående international civil luftfart i følgende udgaver, for så vidt de er relevante for udøvelsen af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester i det berørte luftrum:

- (a) bind I vedrørende radionavigationshjælpemidler (6. udgave, juli 2006, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)
- (b) bind II vedrørende kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status (6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)
- (c) bind III vedrørende kommunikationssystemer (2. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)
- (d) bind IV vedrørende overvågningsradar og antikollisionssystemer (4. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)
- (e) bind V vedrørende udnyttelse af luftfartsradiofrekvensspektret (2. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82).