

**FRAMSELD REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2020/2148****2023/EES/40/45****frá 8. október 2020****um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 139/2014 að því er varðar öryggi á flugbrautum og flugmálagögn (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, einkum 1. mgr. 39. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 ⁽²⁾ er mælt fyrir um kröfur og stjórnábyrgðir er varða flugvelli, þ.m.t. stjórnun, rekstur og vottun flugvalla sem og eftirlit með þeim.
- 2) Reglugerð (ESB) nr. 139/2014 inniheldur almennar kröfur sem gerðar eru til rekstraraðila flugvalla að því er varðar stjórnun flugmálagagna og flugmálaupplýsinga. Með það fyrir augum að viðhalda eða hækka fyrirliggjandi öryggisstig að því er varðar flugvallarekstur ætti rekstraraðilum flugvalla að vera skylt að tryggja hágæða flugmálagögn og -upplýsingar, sem eru hluti af flugmálagagnakeðjunni, allt frá gagnasköpun til gagnamiðlunar, í þeim tilgangi að veita upplýsingaþjónustu flugmála. Í þessu skyni ætti að bæta enn frekar kröfurnar um gæði gagna á rekstrarsviðinu, svipað þeim sem gilda um veitendur ATM-/ANS-þjónustu, einkum hvað varðar gagnavernd, gagnaskrá og gagnaskipti.
- 3) Alþjóðaflugmálastofnunin hefur auðkennt flugbrautaöryggi sem einn af þeim flokkum atvika sem fela í sér mikla slyshættu. Á heimsvísu eru flest slys tengd við skort á flugbrautaöryggi. Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 139/2014 til að draga úr fjölda slysa sem tengjast skorti á flugbrautaöryggi og alvarlegra atvika sem tengjast brautarátroðningi, en einnig öðrum atvikum sem tengjast skorti á flugbrautaöryggi, t.d. flugbrautaruglingur (e. *runway confusion*), árekstrar á jörðu niðri og akstur út fyrir flugbraut.
- 4) Í öllum aðildarríkjunum ætti að samræma áætlanir um þjálfun og hæfnipróf, þ.m.t. grunnþjálfun og reglubundna starfsþjálfun, fyrir starfsfólk sem kemur að rekstri flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar með því að setja sameiginlegar þjálfunarkröfur, sem rekstraraðilar flugvalla ættu að hlíta.
- 5) Rekstraraðilar flugvalla ættu að halda skrár um þjálfunarferil, akstursleyfi, ökutækjaleyfi og -viðhald og tungumálafærni.
- 6) Gildandi reglurammi inniheldur engar kröfur um að rekstraraðili flugvallar stofni til tilkynningar til flugmanna (e. *origination of NOTAM (Notice to Air Men)*). Þetta hefur leitt til réttaróvissu að því er varðar hvenær, hvers vegna og við hvaða aðstæður rekstraraðili flugvallar þurfi að stofna til NOTAM-tilkynningar varðandi aðstæður sem gætu haft áhrif á öryggi. Með þessari breytingu ætti þannig að vera lokið við regluramman sem varðar það hvernig rekstraraðili flugvallar stofnar til og gefur út NOTAM-tilkynningar, með hliðsjón af ákvæðum 15. viðauka við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningflug, sem var undirritaður í Chicago 7. desember 1944 (Chicago-samningurinn).

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 428, 18.12.2020, bls. 10. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 121/2023 frá 28. apríl 2023 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

(2) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 frá 12. febrúar 2014 um kröfur og stjórnábyrgðir er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 44, 14.2.2014, bls. 1).

- 7) Rannsóknir á slysum benda til þess að ein helsta ástæða þess að loftfar fer út fyrir flugbraut, einkum ef flugbrautin er blaut eða spillt, er sú að kröfurnar um ástandsmat flugbrautar og tilkynningar þar að lútandi eru ekki samhæfðar. Af þessum sökum hefur Alþjóðaflugmálastofnunin breytt mörgum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í nokkrum viðaukum Chicago-samningsins og útbúið ítarlegar leiðbeiningar í því skyni að koma á hnattsamræmdu sniðmáti fyrir ástandsmat flugbrautar og tilkynningar þar að lútandi.
- 8) Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 139/2014 til að koma í framkvæmd viðeigandi kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að því er varðar mat á ástandi yfirborðs flugbrauta og tilkynningar þar að lútandi, þ.m.t. með því að bæta við skilgreiningum á nýjum hugtökum.
- 9) Til að draga úr áhættu á að upp komi atvik vegna væntingarskekkju (e. *expectation bias*) í tengslum við yfirfærslu á rekstrarlegri starfsemi, ætti að láta starfsfólki flugvallar í té dagréttar upplýsingar að því er varðar rekstrarstöðuna á þeim tíma sem yfirfærslan fer fram.
- 10) Aðskotahlutir (FOD) á umferðarsvæðum og á hlaði hafa umtalsverða öryggisáhættu í för með sér með tilliti til starfrækslu á flugvöllum. Ráðstafanir til að draga með skilvirkum hætti úr þessari áhættu ættu að grundvallast á kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og leiðbeiningum og alþjóðlega viðurkenndum venjum.
- 11) Ökumenn farartækja, ástand og nothæfi ökutækja og fjarskipta- og kögunarbúnaður þeirra eru einnig þættir sem stuðla að atburðum sem tengjast flugbrautaöryggi og tjóni á loftförum. Herða ætti skilyrðin fyrir akstursleyfum og ökutækjaleyfum og setja ætti nýjar reglur um starfrækslu ökutækja á athafnasvæðinu og öðrum starfrækslusvæðum á flugvöllum.
- 12) Á grundvelli öryggistilmæla og endurgjafar frá aðildarríkjunum og hagsmunaaðilum benti framkvæmdastjórnin á að til að koma í veg fyrir brautarátroðning þurfi að gera flugmenn, starfsfólk flugumferðarþjónustu og ökumenn farartækja meðvitaða um aðstæður þegar þau athafna sig á athafnasvæðinu. Því ættu ákvæði að vera fyrir hendi til að tryggja að enskukunnátta ökumanna ökutækja, sem starfrækt eru á athafnasvæði flugvallarins, samsvari starfrækslustigi. Á vissum flugvöllum er þó ekki víst að notkun þessa tungumáls bæti öryggi við starfrækslu á flugbraut. Lögbærum yfirvöld ætti því að vera heimilt að víkja frá kröfunni um enskukunnáttu ef öryggismat, sem nær yfir einn eða fleiri flugvelli, sýnir að slíkt sé réttlætlanlegt.
- 13) Til að tryggja öryggi starfrækslu á flugvelli ætti að takmarka fjölda ökutækja á svæðinu við þau sem skipta máli m.t.t. öryggis. Til takast á við þann vanda sem tengist misskilningi í tengslum við kallmerki ættu þessi ökutæki að vera með réttan búnað, þ.m.t. þráðlausan fjarskiptabúnað eða ljós. Gera ætti sérstakar undantekningar vegna ökutækja sem uppfylla ekki skilyrði fyrir starfrækslu en þurfa að fara tímabundið inn á flugvallarsvæðið og aka þar um. Til að tryggja að löggjöf Sambandsins sé samræmd við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ætti að byggja akstursreglur á flugvelli á ákvæðum 2. og 14. viðauka Chicago-samningsins og leiðbeiningarskjali Alþjóðaflugmálastofnunarinnar nr. 4444 (PANS-ATM).
- 14) Rannsóknir á slysum og alvarlegum flugatvikum í tengslum við drátt loftfara gefa til kynna að skortur á næmi á aðstæður, ófullnægjandi fjarlægð milli loftfara og ófullnægjandi eða röng lýsing við drátt loftfara að næturlagi eru þættir sem stuðla að tjónum á loftförum. Til að bæta öryggi í tengslum við drátt loftfara ætti því að innleiða ráðstafanir með tilliti til leiðarvals, leiðsagnar, lýsingar, verklagsreglna um fjarskipti og samræmingu milli ólíkra aðila, sem og sértækar ráðstafanir til að takast á við slæmt veður eða óhagstæð veðurskilyrði.
- 15) Setja ætti reglur til að skýra hvaða hreyfanlegu hlutir, að ökutækjum undanskildum, ættu að vera upplýstir á flugvelli. Þetta felur í sér að eyða ósamræmi fyrir þau svæði flugvallarins sem falla undir kröfurnar um merkingu og lýsingu ökutækja.
- 16) Til að auka öryggi, reglufestu og skilvirkni rekstursins ætti að ákvarða staðlaðar akstursleiðir á flugvöllum. Taka ætti tillit til starfrækslu ratsjársvara loftfara ef þeir styðjast við leiðsögu- og stjórnkerfi flugvallar fyrir umferð á jörðu niðri.

- 17) Rannsóknir á slysum og atvikum í tengslum við brautarátroðning benda til annmarka á samskiptaferlum milli flugumferðarþjónustu og ökumanna ökutækja sem og gangandi vegfarenda sem eru ómeðvitaðir um aðstæður. Því ætti að setja samræmdar verklagsreglur um samskipti milli rekstraraðila flugvallar og flugumferðarþjónustudeildar til að setja reglur um atriði á borð við tungumál, tíðnisvið, umferð gangandi vegfarenda á umferðarsvæðinu, notkun merkja og aðrar samskiptaaðferðir ef fjarskipti bregðast. Þessar verklagsreglur ættu að taka til miðlunar mikilvægra upplýsinga sem tengjast flugvöllum með þráðlausum fjarskiptum.
- 18) Til að koma í veg fyrir frekari atvik vegna viðurvistar gangandi vegfarenda á athafnasvæðinu ætti að banna að óviðkomandi starfsfólk fari inn á umferðarsvæðið og önnur eftirlitssvæði. Gera ætti ráðstafanir til að tryggja að eftirlit sé haft með gangandi vegfarendum.
- 19) Í reglugerð (ESB) nr. 139/2014 er ekki kveðið sérstaklega á um skyldur rekstraraðila flugvallar að því er varðar starfrækslu að vetrarlagi. Í því skyni að laga löggjöf Sambandsins að kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í 14. og 15. viðauka Chicago-samningsins ætti að innleiða skyldur, sem hafa áhrif á flugvelli þar sem vetur er langur og flugbrautir þaktar þjöppuðum snjó eða ís. Þessar skyldur ættu að byggjast á gildandi starfsvenjum að fenginni endurgjöf frá flugvélaframleiðendum og Alþjóðaflugmálastofnuninni.
- 20) Til að tryggja að löggjöf Sambandsins sé samræmd við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ætti að skylda rekstraraðila flugvallarins til að meta ástand yfirborðs flugbrautar og gefa í kjölfarið út ástandskóða (e. *Runway Condition Code*, RWYCC).
- 21) Viðhaldsáætlun flugvallar ætti að vera þannig að tryggt sé að aðstaða, kerfi, ökutæki og búnaður, sem nauðsynleg eru fyrir rekstur flugvallarins, hafi ekki neikvæð áhrif á öryggi, reglufestu og skilvirkni í flugleiðsögu. Við gerð viðhaldsáætlunarinnar ætti að virða meginreglur mannþáttafræði í samræmi við 14. viðauka Chicago-samningsins og rekstraraðili flugvallarins ætti að hafa yfir að ráða úrræðum til að hrinda viðhaldsáætluninni í framkvæmd á skilvirkan hátt.
- 22) Samræma ætti kröfurnar, sem eru settar fram í reglugerð (ESB) nr. 139/2014 að því er varðar viðhald á slitlagi, einkum að því er varðar núningseiginleika flugbrautar, við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að draga úr áhættu á að loftfari fari út fyrir flugbraut sem og þeirri áhættu sem stafar af aðskotahlutum á brautinni.
- 23) Á grundvelli viðeigandi ákvæða 14. viðauka Chicago-samningsins ættu bættar kröfur varðandi viðhald á rafveitukerfi flugvallarins og nýjar kröfur varðandi viðhald á ljósakerfi flugvallarins að koma reglugerð (ESB) nr. 139/2014 til fyllingar. Þar að auki ætti setja fram sértækar kröfur um viðhald á skiltum og merkingum á flugvöllum.
- 24) Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur samið drög að framkvæmdarreglum og lagði þau fram sem álit nr. 02/2018 og 03/2019 í samræmi við b- og c-lið 2. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 25) Því ætti að breyta reglugerð (ESB) nr. 139/2014 til samræmis við það.
- 26) Að teknu tilliti til áhrifa COVID-19-faraldursins á tilföng lögbærra yfirvalda og hlutaðeigandi rekstraraðila og til að veita þeim tafarlausa aðstoð og nægan tíma til undirbúnings ætti að fresta beitingu krafna varðandi tilkynningar um þekju á yfirborði (e. *surface contaminants*), yfirborðsástand flugbrautar og starfrækslu að vetrarlagi til 12. ágúst 2021 og fresta beitingu reglnanna varðandi gæðastjórnunarkerfið til 27. janúar 2022.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

l. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 139/2014

Ákvæðum I., III. og IV. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 139/2014 er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Gildistökdagur og framkvæmd

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Ákvæði d-, e-, q- og r-liðar 3. liðar í viðaukanum við þessa reglugerð sem og ákvæði 4. liðar d-liðar í ADR.OPS.A.057 í IV. viðauka reglugerðar (ESB) nr. 139/2014 koma til framkvæmda frá og með 12. ágúst 2021.

Ákvæði a-liðar 2. liðar og a- og b-liðar 3. liðar í viðaukanum koma til framkvæmda frá og með 27. janúar 2022.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 8. október 2020.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Ursula VON DER LEYEN

forseti.

VIÐAUKI

Ákvæðum I., III. og IV. viðauka er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi liðir 6a, 6b og 6c bætast við:

„6a) „upplýsingabréf flugmála“ (e. *Aeronautical Information Circular* (AIC)): tilkynning með upplýsingum sem varða flugöryggi, flugleiðsögu eða tæknileg, stjórnsýsluleg eða lagaleg mál sem eiga hvorki heima í flugmálahandbókinni (AIP) né henta til útgáfu sem tilkynning til flugmanna (NOTAM-tilkynning),

6b) „afurð flugmálaupplýsinga“ (e. *aeronautical information product*): flugmálagögn eða flugmálaupplýsingar sem eru annaðhvort veittar sem stafræn gagnasöfn eða á stöðluðu formi á pappír eða rafrænt. Afurðir flugmálaupplýsinga er m.a. eftirfarandi:

- flugmálahandbók, þ.m.t. breytingar og viðbætur,
- upplýsingabréf flugmála,
- flugkort,
- NOTAM-tilkynningar,
- stafræn gagnasöfn,

6c) „flugmálahandbók“ (AIP): handbók sem ríki gefur út eða sem gefin er út í umboði aðildarríkis og inniheldur varanlegar flugmálaupplýsingar sem nauðsynlegar eru við flugleiðsögu.“

b) Eftirfarandi liður 15a bætist við:

„15a) „spillt flugbraut“ (e. *contaminated runway*): flugbraut þar sem verulegur hluti yfirborðs hennar (hvort sem það er á afmörkuðu svæði eða ekki), innan þeirrar lengdar og breiddar sem er notuð, er þakið einu eða fleiri efnum sem talin eru upp í lýsingu á ástandi yfirborðs flugbrautar,“.

c) Eftirfarandi liður 17a bætist við:

„17a) „gagnasafn“: greinanlegt samansafn gagna,“.

d) Eftirfarandi liður 18a bætist við:

„18a) „þurr“: með tilliti til ástands flugbrautar: flugbraut sem er hvorki með sjáanlegan raka á yfirborði né heldur spillt innan þess svæðis sem fyrirhugað er að nota,“.

e) Eftirfarandi liður 19a bætist við:

„19a) „aðskotahlutur“ (e. *foreign object debris* (FOD)): dauður hlutur á athafnasvæðinu sem gegnir ekki neinu hlutverki að því er varðar flugrekstur eða flugsamgöngur og er mögulega hættulegur starfrækslu loftfara,“.

f) Eftirfarandi liðir 24a og 24b bætast við:

„24a) „áreiðanleiki ljósakerfisins“: líkurnar á því að búnaðurinn í heild sé starfhæfur innan skilgreindra þolmarka og að kerfið sé rekstrarlega nothæft,

24b) „staðarauðkenni“ (e. *location indicators*): nýjasta gildandi útgáfa af handbókinni um staðarauðkenni (*Location Indicators*, skjal nr. 7910), sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt og birt,“.

g) Eftirfarandi liðir 34a og 34b bætast við:

„34a) „tilkynning til flugmanna“ (NOTAM-tilkynning): tilkynning sem komið er áleiðis með fjarskiptum og inniheldur upplýsingar um uppsetningu, ástand eða breytingar á flugtengdri aðstöðu, þjónustu, verklagi eða hættu, þar sem nauðsynlegt er að koma upplýsingum sem fyrst til starfsmanna sem koma að starfrækslu flugs,

34b) „NOTAM-kóði“: kóði sem finna má í nýjustu, gildandi útgáfu af „Verklagsreglum fyrir flugleiðsöguþjónustu — Skammstafanir og kóðar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar“ (PANS-ABC, skjal nr. 8400), sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt og birt,“.

h) Eftirfarandi liðir 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38g og 38h bætast við:

- „38a) „kóðunartafla fyrir ástandsmat flugbrautar“ (e. *runway condition assessment matrix*, RCAM): tafla sem gerir kleift að ákvarða ástandskóða flugbrautar (RWYCC) með tengdu verklagi, út frá röð athugana á ástandi yfirborðs flugbrautar og tilkynningum flugmanna um bremsuskilyrði,
- 38b) „ástandskóði flugbrautar“ (e. *runway condition code*, RWYCC): númer, sem nota skal í skýrslunni um ástand flugbrautar (RCR), sem lýsir áhrifum ástands yfirborðs flugbrautar í tengslum við hemlunargetu og hliðarstjórn flugvélarinnar,
- 38c) „skýrsla um ástand flugbrautar“ (e. *runway condition report*, RCR): ítarleg, stöðluð skýrsla varðandi ástand yfirborðs flugbrautar og áhrif þess á afkastagetu flugvélarinnar við landingu og flugtak, sem lýst er með ástandskóða flugbrautar,
- 38d) „öryggissvæði við enda flugbrautar“ (e. *runway-end safety area*, RESA): samhverft svæði utan um miðlínu flugbrautarinnar og að enda flugbrautaröryggissvæðis, einkum ætlað að draga úr hættu á tjóni á flugvél sem skammlendir eða rennur út af brautarenda,
- 38e) „flugbrautarbiðstaður“: ákveðinn biðstaður ætlaður til að vernda flugbraut, hindranaflöt eða öryggissvæði eða viðkvæm svæði blindlandingarkerfis (ILS) eða örbylgjulendingarkerfis (MLS), þar sem loftförum og ökutækjum í akstri er gert að stöðva og bíða, nema flugturn heimili annað,
- 38f) „flugbrautaröryggissvæði“ (e. *runway strip*): afmarkað svæði, þ.m.t. flugbraut og öryggisbraut, ef hún er fyrir hendi, sem er ætlað til:
- a) að minnka hættu á skemmdum á loftförum sem renna út fyrir flugbraut,
 - b) að vernda loftför sem fljúga yfir svæðið við flugtak eða landingu,
- 38g) „ástand yfirborðs flugbrautar“ (e. *runway surface condition*): lýsing á ástandi yfirborðs flugbrautar sem er notuð í skýrslunni um ástand flugbrautar, sem myndar grundvöllinn fyrir ákvörðun á ástandskóða flugbrautar (RWYCC) m.t.t. afkastagetu flugvéla,
- 38h) „lýsing á ástandi yfirborðs flugbrautar“ (e. *runway surface condition descriptors*): eitt eða fleiri af eftirfarandi efnum þekja yfirborð flugbrautarinnar:
- a) þjappaður snjór (e. *compacted snow*): snjór sem er þjappaður í svo þéttan massa að hjólbarðar flugvélar munu renna á yfirborðinu, við vinnuþrýsting og hleðslu, án þess að þjappa yfirborðið enn frekar eða skilja eftir sig hjólför,
 - b) þurr snjór (e. *dry snow*): snjór sem ekki er auðvelt að hnoða í snjóbolta,
 - c) hrím (e. *frost*): ískristallar sem myndast vegna raka í andrúmsloftinu á yfirborði þar sem hitastig er við eða undir frostmarki; hrím er frábrugðið ís að því leyti að hrímkristallar myndast óháð hvor öðrum og hafa því kornóttara yfirborð,
 - d) ís (e. *ice*): vatn sem hefur frosið eða þjappaður snjór sem hefur umbreytt í ís við köld og þurr skilyrði,
 - e) krap (e. *slush*): snjór sem er það vatnsmettaður að vatn seytlar úr honum ef lófafylli er tekin upp eða skvettist ef stappað er á hann af afli,
 - f) vatnssöfnun (e. *standing water*): vatn sem er yfir 3 mm að dýpt,
 - g) blautur ís (e. *wet ice*): ís þakinn vatni eða ís sem er að bráðna,
 - h) blautur snjór (e. *wet snow*): snjór sem inniheldur nægilega mikið vatn þannig að hægt er að gera þéttan snjóbolta, án þess að vatn kreistist úr honum,“.

i) Eftirfarandi liðir 41a, 41b og 41c bætast við:

- „41a) „flugbraut sem er hál vegna bleytu“ (e. *slippery wet runway*): blaut flugbraut þar sem staðfest er að verulegur hluti yfirborðs hennar er með skerta núningseiginleika,
- 41b) „SNOWTAM“ (snjótilkynning):
- a) frá og með 7. janúar 2021 til 12. ágúst 2021: sérstök tegund tilkynninga til flugmanna (NOTAM) með sérstöku sniðmáti þar sem tilkynnt er um hættulegar aðstæður, sem eru til staðar eða ráðin hefur verið bót á, af völdum snjós, íss, krops eða vatnssöfnunar sem tengist snjó, krapi og ís á athafnasvæðinu,

- b) frá og með 12. ágúst 2021: sérstök tegund tilkynninga til flugmanna (NOTAM) með sérstöku sniðmáti sem inniheldur skýrslu um ástand yfirborðs flugbrautar þar sem tilkynnt er um aðstæður, sem eru til staðar eða sem ráðin hefur verið bót á, af völdum snjós, íss, krops, hríms eða vatns sem tengist snjó, krapi, ís eða hrími á athafnasvæðinu,
- 41c) „sérstaklega undirbúin vetrarflugbraut“ (e. *specially prepared winter runway*): flugbraut með þurr, frosið yfirborð af þjöppuðum snjó og/eða ís sem hefur verið meðhöndluð með sandi eða mól eða á vélrænan hátt til að bæta núningsviðnám flugbrautar,“.
- j) Í stað 47. liðar kemur eftirfarandi:
- „47) „skilmálar skirteinis“:
- staðarauðkenni Alþjóðflugmálastofnunarinnar,
 - skilyrði fyrir starfrækslu (sjónflug/blindflug, dagur/nótt),
 - starfræksla flugvéla á sérstaklega undirbúnum vetrarflugbrautum,
 - flugbraut,
 - tilgreindar viðmiðunarvegalemdir,
 - tegundir flugbrauta og aðflug í boði,
 - viðmiðunarkóði flugvalla,
 - umfang starfrækslu loftfara á flugvöllum sem hafa hærri viðmiðunarkóða en flugvöllurinn,
 - veiting hlaðstjórnunarþjónustu (já/nei),
 - verndarstig björgunar- og slökkvistarfs,“.
- k) Í stað 48. liðar kemur eftirfarandi:
- „48) „sjónræn leiðsögutæki“: vísi- og merkjabúnaður, flugvallarmerkingar, ljós, tákn og markar eða samsetning þessa,“.
- l) Eftirfarandi 49. liður bætist við:
- „49) „blaut flugbraut“: flugbraut þar sem yfirborðið er sýnilega þakið allt að 3 mm raka eða vatni innan þess svæðis sem áætlað er að nota.“
- 2) Ákvæðum III. viðauka er breytt sem hér segir:
- a) Í stað ADR.OR.D.007 kemur eftirfarandi:
- „ADR.OR.D.007 Stjórnun fluggagna og flugmálaupplýsinga**
- a) Sem hluti af stjórnunarkerfi sínu skal rekstraraðili flugvallar innleiða og viðhalda gæðastjórnunarkerfi sem nær yfir eftirfarandi starfsemi:
- 1) starfsemi hans í tengslum við flugmálagögn,
 - 2) starfsemi hans í tengslum við veitingu flugmálaupplýsinga.
- b) Sem hluti af stjórnunarkerfi sínu skal rekstraraðili flugvallar koma á verndarstjórnunarkerfi til að tryggja vernd rekstrargagna, sem hann tekur við, útbýr eða nýtir á annan hátt, þannig að aðgangur að þeim takmarkist við þá sem hafa til þess heimild.
- c) Í verndarstjórnunarkerfi rekstraraðila flugvallar skal skilgreina eftirfarandi þætti:
- 1) verklagsreglur til að meta og draga úr áhættu fyrir gagnavernd, til að vakta og auka vernd, fyrir verndarrýni og miðlun reynslu,
 - 2) aðferðir, sem eru ætlaðar til að greina verndarbrot og gera starfsfólki viðvart með viðeigandi verndarviðvörðunum,
 - 3) aðferðir til að stjórna áhrifum af völdum verndarbrotanna og tilgreina aðgerðir til endurbóta og ráðstafanir til að draga úr áhættu til þess að koma í veg fyrir endurtekningu.
- d) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja öryggisvottun starfsfólks síns að því er varðar vernd flugmálagagna.
- e) Rekstraraðili flugvallar skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að verja flugmálagögn sín gegn ógnum við netöryggi.“

b) Í stað ADR.OR.D.017 kemur eftirfarandi:

„ADR.OR.D.017 Áætlanir um þjálfun og hæfnipróf

a) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða þjálfunaráætlun fyrir starfsfólk, sem tekur þátt í rekstri, viðhaldi og stjórnun flugvallarins, til að tryggja áframhaldandi hæfi þeirra og tryggja að starfsfólki sé kunnugt um þær reglur og verklagsreglur sem varða rekstur flugvallarins og geri sér grein fyrir með hvaða hætti störf þeirra og verkefni tengjast rekstri flugvallarins í heild.

b) Þjálfunin, sem um getur í a-lið, skal:

- 1) fela í sér grunnþjálfun, reglubundna þjálfun, upprifjunarþjálfun og síþjálfun,
- 2) aðlöguð að störfum og verkefnum starfsfólksins,
- 3) fela í sér viðeigandi verklagsreglur og kröfur um starfrækslu flugvallarins sem og um akstur ökutækja.

c) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að allt annað starfsfólk, þ.m.t. starfsfólk annarra fyrirtækja sem starfa eða veita þjónustu á flugvælinum, sem er með aðgang að athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum án fylgdar, hafi til þess nægilega þjálfun og hæfni.

d) Þjálfunin, sem um getur í c-lið, skal:

- 1) fela í sér grunnþjálfun, reglubundna þjálfun, upprifjunarþjálfun og síþjálfun,
- 2) fela í sér viðeigandi verklagsreglur og kröfur um starfrækslu flugvallarins sem og um akstur ökutækja.

e) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að starfsfólkið sem um getur í a- og c-lið hafi með fullnægjandi árangri lokið nauðsynlegri grunnþjálfun áður en það fær:

- 1) heilmild til að gegna skyldustörfum sínum án eftirlits,
- 2) aðgang án fylgdar að athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum flugvallarins.

Grunnþjálfunin skal fela í sér fræðilega og verklega þjálfun af hæfilegri lengd og í kjölfarið er framkvæmt mat á hæfni starfsfólksins.

f) Til að starfsfólkið geti sinnt skyldustörfum sínum án eftirlits og fengið aðgang að athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum án fylgdar, og nema annað sé tilgreint í þessum hluta og í hluta ADR.OPS, skal rekstraraðili flugvallar tryggja að starfsfólkið, sem um getur í a- og c-lið, hafi hlotið þjálfun í þeim reglum og verklagsreglum sem skipta máli varðandi rekstur flugvallarins með því að ljúka eftirfarandi með fullnægjandi hætti:

- 1) reglubundinni þjálfun, með að hámarki 24 mánaða millibili að grunnþjálfun þeirra lokinni; ef reglubundna þjálfunin fer fram innan síðustu þriggja almanaksmánaða tímabilsins skal nýja tímabilið byrja frá þeim degi sem upprunalega tímabilið rennur út,
- 2) upprifjunarþjálfun, sem skal fara fram áður en starfsfólk, sem hefur verið frá vinnu í a.m.k. þrjá mánuði og að hámarki tólf mánuði samfelld, sinnir skyldustörfum sínum án eftirlits eða fær aðgang að athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum án fylgdar; starfsfólk, sem hefur verið frá vinnu í meira en tólf mánuði samfelld, skal gangast undir grunnþjálfun í samræmi við c-lið,
- 3) síþjálfun, eftir þörfum, vegna breytinga á rekstrarumhverfi þeirra eða úthlutuðum verkefnum.

g) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun um hæfnipróf fyrir starfsfólk, sem um getur í a-lið, og tryggja að starfsfólk, sem um getur í c-lið, hafi sýnt fram á getu sína til að sinna skyldustörfum sínum, í samræmi við áætlun um hæfnipróf, til að tryggja:

- 1) áframhaldandi hæfi þeirra,
- 2) að þeim sé kunnugt um þær reglur og verklagsreglur sem skipta máli varðandi störf þeirra og verkefni.

Nema annað sé tilgreint í þessum hluta eða ADR.OPS-hluta skal rekstraraðili flugvallar tryggja að þeir einstaklingar sem um getur í a- og c-lið gangist undir hæfnipróf eigi sjaldnar en á 24 mánaða fresti að grunnþjálfun þeirra lokinni.

h) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja:

- 1) að kennarar sem veita þjálfunina og matsmenn sem framkvæma mötin og hæfniprófin hafi til þess fullnægjandi réttindi og reynslu,
- 2) að notuð sé hentug aðstaða, aðferðir og búnaður til að veita þjálfunina og, eftir atvikum, við framkvæmd hæfniprófanna.

i. Rekstraraðili flugvallar skal setja og innleiða verklagsreglur til að innleiða áætlanirnar um þjálfun og hæfnipróf og skal:

- 1) halda viðeigandi skrár um hæfni, þjálfun og hæfnipróf til að sýna fram á að þessi krafa sé uppfyllt,
- 2) að fenginni beiðni, gera slíkar skrár aðgengilegar hlutaðeigandi starfsfólki,
- 3) ef einstaklingur er ráðinn til annars vinnuveitanda, gera slíkar skrár um þann einstakling aðgengilegar þessum nýja vinnuveitanda samkvæmt beiðni þar um.“

c) Ákvæðum d-liðar ADR.OR.D.035 er breytt sem hér segir:

i. Í stað 6. liðar kemur eftirfarandi:

„6) gildandi útgáfu skrárinnar yfir hættur.“

ii. Eftirfarandi 7. og 8. liðir bætast við:

- „7) akstursleyfi og, ef við á, vottorð sem sýna fram á tungumálafærni, í a.m.k. fjögur ár eftir starfslok einstaklings, eða þegar akstursleyfi er afturkallað eða ógilt, eða þar til lögbært yfirvald hefur gert úttekt á þessu starfssviði,
- 8) ökutækjaleyfi og skrár rekstraraðila flugvallar um viðhald ökutækja, í a.m.k. fjögur ár eftir að ökutæki er tekið úr notkun, eða þar til að lögbært yfirvald hefur gert úttekt á þessu starfssviði.“

3) Ákvæðum IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað ADR.OPS.A.010 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.A.010 Kröfur um gagnagæði

Rekstraraðili flugvallar skal koma á formlegu fyrirkomulagi við þá aðila sem hann skiptist á fluggögnum og flugmálaupplýsingum við og skal tryggja eftirfarandi:

- a) að öll gögn, sem veitt eru um flugvöllinn og þá þjónustu sem í boði er, séu af tilskildum gæðum; að farið sé að kröfum um gæði gagna (DQR) við gagnasköpun og þeim viðhaldið á meðan gögnin eru send,
- b) að nákvæmni flugmálagagna sé eins og tilgreint er í flugmálagagnaskránni,
- c) að heilleika flugmálagagna sé viðhaldið meðan á gagnavinnslu stendur, frá gagnasköpun þangað til þau eru send, á grundvelli heilleikaflokkunar sem er tilgreind í flugmálagagnaskránni. Þar að auki ætti að koma á verklagi til að:
 - 1) forðast að hefðbundin gögn spillist meðan á vinnslu þeirra stendur,
 - 2) mikilvæg gögn spillist ekki á einhverju stigi ferlisins og að komið sé á viðbótarferlum, eftir þörfum, til að bregðast við mögulegri áhættu í kerfishöguninni í heild til að tryggja heilleika gagna á þessu stigi,
 - 3) áhættugögn (e. *critical data*) spillist ekki á einhverju stigi ferlisins og að komið sé á viðbótarferlum til að tryggja heilleika til að draga að fullu úr áhrifum bilana, sem koma í ljós við ítarlega greiningu á kerfishöguninni í heild, sem gætu mögulega stefnt heilleika gagna í hættu,
- d) að upplausn flugmálagagna samsvari raunverulegri nákvæmni þeirra,
- e) að flugmálagögn séu rekjanleg,
- f) að flugmálagögn séu veitt tímanlega, þ.m.t. hugsanlegar takmarkanir á gildistíma gagnanna,

- g) að flugmálagögn séu heildstæð,
 - h) að sniðmát afhentra gagna uppfylli tilgreindar kröfur.“
- b) Eftirfarandi liðir ADR.OPS.A.020 til ADR.OPS.A.055 bætast við:

„ADR.OPS.A.020 Sameiginleg viðmiðunarkerfi

Við veitingu flugleiðsögu skal rekstraraðili flugvallar nota:

- a) Alþjóðalandmælingakerfið frá 1984 (e. *World Geodetic System*, WGS-84) sem lárétt viðmiðunarkerfi,
- b) viðmið meðalsjávarmáls (MSL) sem lóðrétt viðmiðunarkerfi,
- c) gregoríanska tímatalið og alheimstíma (UTC) sem tímaviðmiðunarkerfi.

ADR.OPS.A.025 Greining gagnavillna og sannvottun

Við gagnasköpun, gagnavinnslu eða flutning gagna til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála skal rekstraraðili flugvallar:

- a) tryggja að notaðar séu stafrænar aðferðir til að greina gagnavillur þegar flugmálagögn eru send eða geymd, til að styðja við viðeigandi heilleikastig gagnanna,
- b) tryggja að flutningur flugmálagagna fari í gegnum viðeigandi vottunarferli þannig að viðtakendur geti fengið það staðfest að gögnin eða upplýsingarnar hafi verið fluttar frá viðurkenndri heimild.

ADR.OPS.A.030 Flugmálagagnaskrá

Við gagnasköpun, gagnavinnslu eða flutning til veitanda upplýsingaþjónusta flugmála skal rekstraraðili flugvallar tryggja að flugmálagögnin, sem um getur í 1. viðbæti III. viðauka (ATM/ANS.OR-hluta) við framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/373 (*), séu í samræmi við forskriftirnar í gagnaskránni.

ADR.OPS.A.035 Fullgilding og sannprófun gagna

Við gagnasköpun, gagnavinnslu eða flutning til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála skal rekstraraðili flugvallar tryggja að notast sé við starfsaðferðir við sannprófun og fullgildingu gagna svo að flugmálagögn uppfylli tilheyrandi kröfur um gæði gagna. Auk þess gildir eftirfarandi:

- a) sannprófunin skal tryggja að flugmálagögnin berist óspillt og að gögnin spillist ekki meðan á vinnslu flugmálagagna stendur,
- b) flugmálagögn og flugmálaupplýsingar, sem eru færð inn handvirkt, falla undir óháða sannprófun þannig að hægt sé að greina aðrar villur sem í þeim kunna að vera,
- c) ef flugmálagögn eru notuð til að afla eða reikna út ný flugmálagögn skal fullgilda og sannprófa upphaflegu gögnin, nema ef þau koma frá áreiðanlegri heimild.

ADR.OPS.A.040 Kröfur um villumeðhöndlun

Rekstraraðili flugvallar skal tryggja:

- a) að villur, sem uppgötvast við gagnasköpun og eftir móttöku gagna, séu meðhöndlaðar, leiðréttar eða leyst úr þeim,
- b) að meðhöndlun villna í áhættugögnum og mikilvægum flugmálagögnum njóti forgangs.

ADR.OPS.A.045 Lýsigögn

Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að lýsigögn innihaldi að lágmarki:

- a) auðkenni þeirra stofnana eða aðila sem eiga einhvern þátt í því í að skapa, senda eða breyta flugmálagögnum,
- b) hvaða aðgerð er framkvæmd,
- c) dagsetningu og tíma þegar aðgerðin var framkvæmd.

ADR.OPS.A.050 Gagnasending

Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að flugmálagögn séu send með rafrænum hætti.

ADR.OPS.A.055 Tæki og hugbúnaður

Við sköpun, vinnslu eða sendingu flugmálagagna til veitanda upplýsingaþjónusta flugmála skal rekstraraðili flugvallar tryggja að tæki og hugbúnaður, sem eru notuð til að styðja við vinnslu flugmálagagna eða til að gera vinnsluna sjálfvirka, framkvæmi aðgerðir sínar án þess að þær hafi neikvæð áhrif á gæði flugmálagagnanna.

(*) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/373 frá 1. mars 2017 um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 482/2008, framkvæmdarreglugerðum (ESB) nr. 1034/2011, (ESB) nr. 1035/2011 og (ESB) 2016/1377 og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 677/2011 (Stjtið. ESB L 62, 8.3.2017, bls. 1).“

c) Eftirfarandi liður ADR.OPS.A.057 bætist við:

„ADR.OPS.A.057 Stofnað til NOTAM-tilkynninga

a) Rekstraraðili flugvallarinnar skal:

- 1) setja og innleiða verklagsreglur, sem hann skal styðjast við þegar hann stofnar til NOTAM-tilkynningar, sem viðkomandi veitandi upplýsingaþjónustu flugmála gefur út, sem inniheldur:
 - i. upplýsingar um uppsetningu, ástand eða breytingar á flugtengdri aðstöðu, þjónustu, verklagi eða hættu, þar sem nauðsynlegt er að koma upplýsingum sem fyrst til starfsmanna sem koma að starfrækslu flugs,
 - ii. upplýsingar sem eru tímabundnar og með stuttan gildistíma eða upplýsingar um mikilvægar og varanlegar breytingar er varða starfrækslu eða tímabundnar breytingar með langan gildistíma, sem eru gerðar með skömmum fyrirvara, nema um sé að ræða umfangsmikinn texta og/eða myndefni,
- 2) tilnefna flugvallarstarfsmenn, sem hafa með fullnægjandi árangri lokið viðeigandi þjálfun og sýnt fram á hæfni sína, til að stofna til NOTAM-tilkynninga og leggja fram viðeigandi upplýsingar til þeirra veitanda upplýsingaþjónustu flugmála sem hann hefur gert samkomulag við,
- 3) tryggja að allir aðrir flugvallarstarfsmenn, sem nota upplýsingar úr NOTAM-tilkynningum til að sinna skylduverkum sínum, hafi lokið viðeigandi þjálfun með fullnægjandi árangri og hafi í því samhengi sýnt fram á hæfni sína.

b) Rekstraraðili flugvallar skal stofna til NOTAM-tilkynningar þegar nauðsynlegt er að veita upplýsingar um eftirfarandi:

- 1) þegar rekstri flugvalla, þyrilvalla eða flugbrauta hefur verið komið á, rekstri hætt eða umtalsverðar breytingar hafa orðið á rekstrinum,
- 2) þegar flugvallarþjónusta er komið á fót, hún afturkölluð eða umtalsverðar breytingar verða á rekstri hennar,
- 3) þegar fjarleiðsöguþjónustu og fjarskiptaþjónustu milli loftfara og jarðstöðva, sem rekstraraðili flugvallar ber ábyrgð á, er komið á fót, slík þjónusta felld niður eða umtalsverðar breytingar verða á rekstrargetu þjónustunnar,
- 4) þegar varakerfi og aukakerfi eru ekki tiltæk og slíkt hefur bein rekstrarleg áhrif,
- 5) þegar sjónrænum leiðsögutækjum er komið fyrir, þau tekin niður eða umtalsverðar breytingar eru gerðar á þeim,
- 6) þegar truflanir verða á mikilvægum íhlutum ljósakerfis flugvallar eða þeir teknir í notkun aftur,
- 7) þegar komið er á flugleiðsöguþjónustu, sem rekstraraðili flugvallar ber ábyrgð á, slík þjónusta er felld niður eða umtalsverðar breytingar verða á verklagi hennar,
- 8) þegar miklar bilanir eða ágallar koma upp á umferðarsvæðinu eða lagfæringar eru gerðar þar á,
- 9) þegar breytingar eða takmarkanir verða á tiltækileika eldsneytis, olíu og súrefnis,

- 10) þegar hættuvitum, sem auðkenna flugleiðsöguhindranir, er komið fyrir, þeir teknir niður eða þeim komið aftur í notkun,
 - 11) um áætlaða útgeislun leysigeisla, áætlaðar leysigeislasýningar og notkun leitarljósa í umhverfi flugvallarins, ef líkur eru á að nætursjón flugmanns skerðist,
 - 12) þegar flugleiðsöguhindranir eru settar upp eða fjarlægðar á flugtaks-, fráklifurs-, fráflugs- og aðflugssvæðum og á flugbrautaröryggissvæðinu eða um breytingar sem hafa verið gerðar á þeim,
 - 13) um breytingar á flokki björgunar- og slökkviþjónustu flugvallar eða þyrluvallar,
 - 14) um hættulegar aðstæður sem eru til staðar eða sem ráðin hefur verið bót á, sökum þess að það er snjór, krap, ís, geislavirk efni, eiturefni, lag af eldfjallaösku eða vatn á athafnasvæðinu, eða umtalsverðar breytingar þar á,
 - 15) þegar flugbraut, eða hluti hennar, er hál vegna bleytu,
 - 16) þegar flugbraut er ekki tiltæk vegna vinnu við merkingu flugbrautar; eða upplýsingar um þann tíma sem þarf til að gera flugbrautina tiltæka, ef hægt er að fjarlægja búnaðinn sem notaður er við slíka vinnu, þegar nauðsyn krefur,
 - 17) um hættur sem hafa áhrif á flugleiðsögu, þ.m.t. tilvist villtra lífvera, hindranir, flugsýningar og stærri viðburðir.
- c) Að því er varðar b-lið skal rekstraraðili flugvallar tryggja eftirfarandi:
- 1) að stofnað sé til NOTAM-tilkynningar með góðum fyrirvara til að gera hlutadeigandi aðilum kleift að grípa til nauðsynlegra aðgerða, nema ef um er að ræða óstarfhæfi, losun geislavirkra efna og eiturefna eða önnur atvik sem ekki er unnt að sjá fyrir um,
 - 2) að NOTAM-tilkynning um óstarfhæfi tengdra flugvallarvirkja, flugvallarþjónustu og flugleiðsöguvirkja, feli í sér mat á því hve lengi ástandið muni vara eða hvenær búast megi við starfhæfi á ný,
 - 3) að eigi síðar en þremur mánuðum eftir útgáfu NOTAM-tilkynningar, sem gilda á til frambúðar, verði búið að bæta upplýsingunum, sem þar er að finna, við í viðkomandi afurðir upplýsingaþjónustu flugmála,
 - 4) að eigi síðar en þremur mánuðum frá útgáfu tímabundinnar NOTAM-tilkynningar, sem er með langan gildistíma, verði búið að bæta upplýsingunum, sem þar er að finna, við í viðbæti við flugmálahandbókina,
 - 5) að stofnað sé til nýrrar NOTAM-tilkynningar ef NOTAM-tilkynning, sem er með áætlaðan gildistíma, varir óvænt lengur en þrjá mánuði, nema búist sé við að ástandið muni vara lengur en þrjá mánuði til viðbótar, en í því tilviki skal rekstraraðili flugvallar tryggja að upplýsingarnar séu birtar í viðbæti við flugmálahandbókina.
- d) Að auki skal rekstraraðili flugvallar tryggja eftirfarandi:
- 1) nema kveðið sé á um annað í 4. lið d-liðar, að hver NOTAM-tilkynning, sem hann stofnar til, innihaldi viðeigandi upplýsingar í þeirri röð sem er sýnd í NOTAM-sniðmátinu, sem sett er fram í 1. viðbæti við þennan viðauka,
 - 2) að texti NOTAM-tilkynningar samanstandi af merkingum/samræmdum skammstöfunum sem notaðar eru í NOTAM-kóðum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, að viðbættum skammstöfunum Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar sem og auðkennum, kennimerkjum, kóðum, kallmerkjum, tíðnum, tölum og hefðbundnu máli,
 - 3) að stofnað sé til NOTAM-tilkynningar á ensku eða þjóðtungunni, samkvæmt samkomulagi við viðkomandi veitanda upplýsingaþjónustu flugmála,
 - 4) að upplýsingum varðandi snjó, krap, ís, hrím, vatnssöfnun eða vatn sem tengist snjó, krap, ís eða hrími á athafnasvæðinu sé miðlað með SNOWTAM-tilkynningu og innihaldi upplýsingar í þeirri röð sem er sýnd í SNOWTAM-sniðmátinu, sem sett er fram í 2. viðbæti við þennan viðauka,
 - 5) ef upp kemur villa í NOTAM-tilkynningu skal stofna til nýrrar NOTAM-tilkynningar með nýju númeri, sem kemur í stað röngu tilkynningarinnar, eða afturkalla röngu NOTAM-tilkynninguna og stofna til nýrrar NOTAM-tilkynningar,
 - 6) ef stofnað er til nýrrar NOTAM-tilkynningar í því skyni að afturkalla eða skipta út áður útgefinni NOTAM-tilkynningu:
 - a) skal tilgreina röð og númer/ártal fyrri NOTAM-tilkynningar,
 - b) skulu staðarauðkenni og efni beggja NOTAM-tilkynninga vera þau sömu,

- 7) að aðeins ein NOTAM-tilkynning sé afturkölluð eða skipt út með nýrri,
 - 8) að hver NOTAM-tilkynning varði aðeins einn efnispátt og eitt efnisástand,
 - 9) að hver NOTAM-tilkynning sé eins hnitmiðuð og mögulegt er og þannig fram sett að merking hennar sé skýr án þess að vísa þurfi til annars gagns,
 - 10) að NOTAM-tilkynning, sem inniheldur varanlegar upplýsingar eða tímabundnar upplýsingar með langan gildistíma, innihaldi viðeigandi tilvísun í flugmálahandbókina eða viðbæti flugmálahandbókarinnar,
 - 11) að staðarauðkenni Alþjóðflugmálastofnunarinnar, sem er að finna í texta NOTAM-tilkynningar fyrir flugvöllinn, sé það sama og er að finna í skjalinu „staðarauðkenni“ (e. *Location Indicators*). Ekki skal nota stytta útgáfu af staðaraukennum.
- e) Eftir að rekstraraðili flugvallar hefur gefið út NOTAM-tilkynningu skal hann rýna innihald hennar til að tryggja nákvæmni hennar og tryggja að upplýsingunum sé miðlað til allra hlutaðeigandi flugvallarstarfsmanna og fyrirtækja á flugvöllum.
- f) Rekstraraðili flugvallar skal halda skrár:
- 1) um þær NOTAM-tilkynningar sem hann stofnar til og þær sem voru gefnar út,
 - 2) að því er varðar framkvæmd ákvæða 2. og 3. liðar a-liðar.“
- d) Eftirfarandi liður ADR.OPS.A.60 bætist við:

„ADR.OPS.A.060 Tilkynning um þekju á yfirborði

Rekstraraðili flugvallar skal tilkynna upplýsingaþjónustu flugmála og flugumferðarþjónustudeildum um mál, sem eru mikilvæg starfhæfni, sem hafa áhrif á starfrækslu loftfara og flugvallarins á athafnasvæðinu, einkum þegar eftirfarandi þekja er til staðar:

- a) vatn,
 - b) snjór,
 - c) krap,
 - d) ís,
 - e) hrím,
 - f) fljótandi ísingarvarnar- eða afísingarefni eða annars konar þekja,
 - g) snjóskafar eða skafrenningur.“
- e) Eftirfarandi liður ADR.OPS.065 bætist við:

„ADR.OPS.A.065 Tilkynning um ástand yfirborðs flugbrautar

- a) Rekstraraðili flugvallar skal gera ástandsskýrslu flugbrautar (RCR) til að tilkynna um ástand yfirborðs flugbrautar á hverjum þriðjungum flugbrautarinnar. Tilkynningin skal innihalda ástandskóða flugbrautar (RWYCC) með tölum á bilinu 0 til 6, upplýsingar um hulu (e. *contaminant coverage*) og dýpt þekju og lýsingu þar sem notast er við eftirfarandi hugtök:
- 1) ÞJAPPAÐUR SNJÓR (e. *compacted snow*),
 - 2) ÞURR (e. *dry*),
 - 3) ÞURR SNJÓR (e. *dry snow*),
 - 4) ÞURR SNJÓR OFAN Á ÞJÖPPUÐUM SNJÓ (e. *dry snow on top of compacted snow*),
 - 5) ÞURR SNJÓR OFAN Á ÍS (e. *dry snow on top of ice*),
 - 6) HRÍM (e. *frost*),
 - 7) ÍS (e. *ice*),
 - 8) HÁL VEGNA BLEYTU (e. *slippery wet*),
 - 9) KRAP (e. *slush*),
 - 10) SÉRSTAKLEGA UNDIRBÚIN VETRARFLUGBRAUT (e. *specialty prepared winter runway*),
 - 11) VATNSSÖFNUN (e. *standing water*),
 - 12) VATN OFAN Á ÞJÖPPUÐUM SNJÓ (e. *water on top of compacted snow*),

- 13) BLAUTT (e. *wet*),
 - 14) BLAUTUR ÍS (e. *wet ice*),
 - 15) BLAUTUR SNJÓR (e. *wet snow*),
 - 16) BLAUTUR SNJÓR OFAN Á ÞJÖPPUÐUM SNJÓ (e. *wet snow on top of compacted snow*),
 - 17) BLAUTUR SNJÓR OFAN Á ÍS (e. *wet snow on top of ice*),
 - 18) EFNAFRÆÐILEGA MEDHÖNDLUD (e. *chemically treated*),
 - 19) LAUS SANDUR (e. *loose sand*).
- b) Tilkynning er send út þegar verulegar breytingar verða á yfirborðsástandi flugbrautar vegna vatns, snjós, krapa, íss eða hríms.
 - c) Í tilkynningum um yfirborðsástand flugbrautar skal áfram skrá allar verulegar breytingar þar flugbrautin telst ekki lengur spillt. Við slíkar aðstæður skal rekstraraðili flugvallar gefa út ástandsskýrslu flugbrautar þar sem tilgreint er hvort flugbrautin sé blaut eða þurr.
 - d) Mælingar á núningsviðnámi skulu ekki tilkynntar.
 - e) Ef flugbraut með slitlagi, eða hluti hennar, er hál vegna bleytu skal rekstraraðili flugvallar gera slíkar upplýsingar aðgengilegar hlutaðeigandi notendum flugvallarins. Það skal gert með því að stofna til NOTAM-tilkynningar þar sem gefin er lýsing á staðsetningu þess hluta þar sem áhrifanna gætir.“

f) Eftirfarandi 1. viðbætur bætist við:

„1. viðbætur

NOTAM-SNIÐMÁT

Forgangsaðkenni (e. priority indicator)											→
Faststöðvakóði (e. address)											
											«≡
Dagsetning og tími skrásetningar											→
Auðkenni upphafsaðila (e. originator's indicator)											«≡(
Númeraröð, númer og kennimerki skeytis											
NOTAM með nýjum upplýsingum NOTAMN										
	(númeraröð og númer/ár)										
NOTAM sem kemur í stað fyrri NOTAM NOTAMR										
	(númeraröð og númer/ár) númeraröð og númer/ár NOTAM sem skipt er út)										
NOTAM sem fellir úr gildi fyrri NOTAM NOTAMC										
	(númeraröð og númer/ár) (númeraröð og númer/ár NOTAM sem á að fella úr gildi)										«≡
Skýringar											
	FIR	NOTAM-kóði	Umferð	Tilgangur	Gildissvið	Neðri mörk	Efri mörk	Hnit, raddius			
Q)		Q									«≡
Staðaraðkenni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir þá aðstöðu, loftrými eða ástand sem tilkynningin á við um								A) →			
Gildistími											
Frá (dagsetning og tími)	B)										→
Til (PERM eða dagsetning og tími)	C)									EST*	«≡
										PERM*	
Tímaáætlun (ef við á)	D)										→
											«≡
Texti NOTAM-tilkynningar, í skýru máli (með skammstöfununum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar)											
E)											«≡
Neðri mörk	F)										→
Efri mörk	G))«≡
Undirskrift											

Strika skal yfir það sem á ekki við.

- b) Rekstraraðili flugvallar skal setja og innleiða verklagsreglur til að tryggja að fyrirtæki, sem starfa eða veita þjónustu á flugvelli, fái rekstrarupplýsingar, sem tengjast flugvelli og gætu haft áhrif á hvernig starfsfólk slíkra fyrirtækja útfærir verkefni sín.“
- i) Eftirfarandi breytingar eru gerðar á ADR.OPS.B.010:
- i. Í stað c-, d- og e-liðar kemur eftirfarandi:
- „c) Þjálfunaráætlunin skal framkvæmd í samræmi við ADR.OR.D.017, með eftirfarandi undantekningum:
- 1) reglubundin þjálfun skal fela í sér bóklega kennslu og verklega síþjálfun (e. *continuous practical training*),
 - 2) hæfnipróf skulu fara fram eigi sjaldnar en á 12 mánaða fresti að grunnþjálfun lokinni.
- d) Þjálfun starfsfólks björgunar- og slökkviþjónustu ætti að miða að því að miðla grundvallarþekkingu og verklegri færni sem tengist skyldustörfum þeirra.
- e) Ekki er krafist fyrirframsamþykkis lögbæra yfirvaldsins þegar verndarstig björgunar- og slökkviþjónustu á flugvelli skerðist tímabundið vegna ófyrirséðra aðstæðna.“
- ii. Ákvæði f-liðar falla brott.
- j) Eftirfarandi liður ADR.OPS.B.016 bætist við:
- „ADR.OPS.B.016 Áætlun um eftirlit með aðskotahlutum**
- a) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun um eftirlit með aðskotahlutum (FOD) og gera þá kröfu að fyrirtæki sem starfa eða veita þjónustu á flugvelli taki þátt í þessari áætlun.
- b) Sem hluti af áætluninni um eftirlit með aðskotahlutum skal rekstraraðili flugvallar:
- 1) tryggja árvekni og þátttöku starfsmanna og að viðkomandi starfsmenn hafi lokið viðeigandi þjálfun með fullnægjandi árangri og sýnt fram á hæfni sína,
 - 2) gera og innleiða ráðstafanir til að koma í veg fyrir myndun aðskotahluta,
 - 3) setja og innleiða verklagsreglur til að:
 - i. koma auga á aðskotahluti, þ.m.t. með því að vakta og skoða athafnasvæðið eða nærliggjandi svæði í samræmi við skoðunaráætlun og hvenær sem skoðunar er krafist vegna starfrækslu, veðurfyrirbæra eða atvika, sem gætu hafa leitt til myndunar aðskotahluta á svæðinu,
 - ii. tafarlaust fjarlægja, geyma og farga aðskotahlutum og láta í té öll nauðsynleg tilföng í þessum tilgangi,
 - iii. tilkynna umráðendum/flugrekendum, eins fljótt og hægt er, þegar hlutar loftfara finnast,
- c) safna og greina gögn og upplýsingar til að greina hvaðan aðskotahlutir berast og horfur í þeim efnum og innleiða ráðstafanir til úrbóta og/eða forvarna til að bæta skilvirkni áætlunarinnar.“
- k) Eftirfarandi liður ADR.OPS.B.024 bætist við:
- „ADR.OPS.B.024 Leyfi ökumanna ökutækja**
- a) Að undanskildu því sem kveðið er á um í d-lið þarf ökumaður ökutækis, sem ekið er á hvaða hluta athafnasvæðisins sem er eða á öðrum starfrækslusvæðum flugvallar, að hafa undir höndum leyfi sem rekstraraðili viðkomandi flugvallar gefur út. Akstursleyfið skal gefið út til handa aðila sem:
- 1) er úthlutað verkefnum sem fela í sér akstur á slíkum svæðum,
 - 2) hefur undir höndum gilt ökuskírteini eða annars konar réttindi sem krafist er vegna starfrækslu sérhæfðra ökutækja,
 - 3) hefur lokið viðeigandi akstursþjálfun með fullnægjandi árangri og sýnt fram á hæfni í samræmi við b-lið,

- 4) hefur sýnt fram á tungumálafærni í samræmi við ADR.OPS.B.029, ef viðkomandi aðili hefur í hyggju að aka ökutæki á umferðarsvæðinu,
 - 5) hefur hlotið þjálfun frá vinnuveitanda sínum í notkun ökutækisins sem fyrirhugað er að aka á flugvellingum.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun vegna akstursþjálfunar fyrir ökumenn sem starfa á hlaði eða öðrum starfrækslusvæðum, að umferðarsvæðinu undanskildu, og fyrir ökumenn sem starfa á umferðarsvæðinu. Þjálfunaráætlunin skal:
- 1) henta sérkennum og rekstri flugvallarins, þeim störfum og verkefnum sem ökumaður á að inna af hendi, og þeim svæðum flugvallarins sem ökumenn geta fengið leyfi til að aka á,
 - 2) fela í sér:
 - i. bóklega og verklega þjálfun af hæfilegri lengd, á a.m.k. eftirfarandi sviðum sem varða:
 - A) regluramma og einstaklingsbundna ábyrgð,
 - B) ökutækjastaðla, kröfur og verklagsreglur varðandi rekstur flugvallarins,
 - C) fjarskipti,
 - D) þráðlaus talfjarskipti, fyrir ökumenn sem vinna á umferðarsvæðinu,
 - E) mannlega getu,
 - F) þekkingu á rekstrarumhverfinu,
 - ii. mat á hæfni ökumanna.
- c) Á akstursleyfi, sem er gefið út í samræmi við a-lið, skal tilgreina þá hluta athafnasvæðis eða annarra starfrækslusvæða þar sem ökumaður hefur leyfi til að aka og skal það halda gildi sínu svo framarlega sem:
- 1) kröfurnar í 1. og 2. lið a-liðar eru uppfylltar,
 - 2) handhafi akstursleyfisins:
 - i. gengst undir og lýkur þjálfun og hæfniprófum með fullnægjandi árangri í samræmi við f- og g-lið ADR.OR.D.017,
 - ii. heldur áfram að sýna fram á nauðsynlega tungumálafærni, ef við á, í samræmi við ADR.OPS.B.029.
- d) Þrátt fyrir a-lið er rekstraraðila flugvallar heimilt að gefa einstaklingi bráðabirgðaleyfi til að aka ökutæki á athafnasvæðinu eða öðru starfrækslusvæði ef:
- 1) viðkomandi hefur undir höndum gilt ökuskírteini eða annars konar réttindi sem krafist er vegna starfrækslu sérhæfðra ökutækja,
 - 2) ökutækið er í fylgd ökutækis, sem er ekið af ökumanni, sem hefur til þess leyfi í samræmi við a-lið.
- e) Rekstraraðili flugvallarins skal:
- 1) koma á fót kerfi og innleiða verklagsreglur:
 - i. um útgáfu akstursleyfa og bráðabirgðaleyfa fyrir akstri ökutækja,
 - ii. sem tryggja að ökumenn, sem hafa fengið útgefið akstursleyfi, uppfylli áfram ákvæði 1. og 2. liðar c-liðar,
 - iii. til að vakta að ökumenn fari að kröfum um akstur sem eru í gildi á flugvellingum og til að grípa til viðeigandi aðgerða, þ.m.t. að ógilda tímabundið og afturkalla akstursleyfi eða bráðabirgðaleyfi fyrir akstri ökutækis,
 - 2) halda viðeigandi skrár.“
- l) Liður ADR.OPS.B.25 fellur brott.
- m) Eftirfarandi liðir ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 og ADR.OPS.B.029 bætast við:

„ADR.OPS.B.026 Leyfi fyrir ökutæki

- a) Rekstraraðili flugvallar skal gefa út leyfi áður en ökutæki er leyft að aka um á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum. Gefa má út leyfið ef ökutækið er notað við störf sem tengjast rekstri flugvallarins og ökutækið:
- 1) er starfhæft og hæfir fyrirhugaðri notkun,
 - 2) uppfyllir kröfurnar í ADR.OPS.B.080 um merkingu og lýsingu,
 - 3) er búíð þráðlausum fjarskiptabúnaði til tviátta fjarskipta á viðeigandi tíðni flugumferðarþjónustu og annarri nauðsynlegri tíðni, ef fyrirhugað er að nota það á öðru hvoru eftirfarandi svæða:
 - i. umferðarsvæðinu,
 - ii. öðrum starfrækslusvæðum þar sem samskipti við flugumferðarþjónustudeild eða aðrar rekstrareiningar flugvallarins eru nauðsynleg,
 - 4) er búíð ratsjársvara eða öðrum búnaði sem styður við kögun, ef fyrirhugað er að nota það á umferðarsvæðinu, og flugvöllurinn er búinn leiðsögu- og stjórnkerfi fyrir umferð á jörðu niðri sem krefst þess að ökutæki sé búíð ratsjársvara eða með öðrum búnaði sem styður við kögun.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal takmarka þann fjölda ökutækja sem leyfilegt er að aka á athafnasvæðinu og öðrum starfrækslusvæðum við þann lágmarksfjölda sem þörf er á til að tryggja örugga og skilvirka starfrækslu flugvallarins.
- c) Leyfi, sem er gefið er út í samræmi við a-lið, skal:
- 1) innihalda upplýsingar um þá hluta athafnasvæðis eða annarra starfrækslusvæða þar sem nota má ökutækið,
 - 2) halda gildi sínu svo framarlega sem kröfurnar í a-lið eru uppfylltar.
- d) Rekstraraðili flugvallar skal úthluta ökutæki, sem hefur leyfi, í samræmi við a-lið, til að aka um á flugvellinum, kallmerki ef þess er krafist að ökutækið skuli búíð þráðlausum fjarskiptabúnaði. Kallmerkið, sem ökutæki er úthlutað:
- 1) má ekki valda ruglingi um auðkenni ökutækisins,
 - 2) skal henta tilgangi þess,
 - 3) skal, að því er varðar ökutæki sem eru notuð á umferðarsvæðinu, samræmt með flugumferðarþjónustudeild og miðlað til viðkomandi fyrirtækja á flugvellinum.
- e) Þrátt fyrir ákvæði a-liðar getur rekstraraðili flugvallar heimilað:
- 1) að ökutæki, sem er með leyfi í samræmi við 1. og 2. lið a-liðar, sem er ekki búíð þráðlausum fjarskiptabúnaði, sem krafist er skv. 3. lið a-liðar, og ratsjársvara eða öðrum búnaði sem styður við kögun, sem krafist er skv. 4. lið a-liðar, sé ekið stöku sinnum á svæðunum sem um getur í 3. og 4. lið a-liðar, að því tilskildu:
 - i. að ökutækið sé ávallt í fylgd ökutækis sem er með leyfi og sem uppfyllir kröfurnar í 3. lið a-liðar og, ef nauðsyn krefur, 4. lið a-liðar,
 - ii. að fylgdarökutækið uppfylli kröfurnar í ADR.OPS.B.080 um merkingu og lýsingu,
 - iii. að verklag fyrir lélegt skyggni sé ekki í gildi, ef fyrirhugað er að aka ökutækinu, sem fær fylgd, á umferðarsvæðinu,
 - 2) að ökutæki fái bráðabirgðaleyfi fyrir aðgangi að flugvellinum og starfrækslu þess á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum, með eftirfarandi skilyrðum:
 - a) sjónræn skoðun ökutækisins sýnir að ástand þess stofni ekki öryggi í hættu,
 - b) ökutækið er ávallt í fylgd ökutækis sem er með leyfi og sem:
 - i. uppfyllir kröfurnar í 3. lið a-liðar og, ef nauðsyn krefur, 4. lið a-liðar, við akstur á svæðunum sem um getur í 3. og 4. lið a-liðar,
 - ii. uppfyllir kröfurnar í ADR.OPS.B.080 um merkingu og lýsingu,

- c) verklag fyrir lélegt skyggni er ekki í gildi, ef aka á ökutækinu á umferðarsvæðinu.
- f) Rekstraraðili flugvallarins skal:
- 1) setja og innleiða verklagsreglur til að:
 - i. gefa út ökutækjaleyfi og bráðabirgðaleyfi fyrir aðgangi ökutækja að flugvellingum og starfrækslu þeirra á svæðinu,
 - ii. úthluta ökutækjum kallmerki,
 - iii. vakta að ökutæki fari að ákvæðum ADR.OPS.B.026 og til að grípa til viðeigandi aðgerða, þ.m.t. að ógilda tímabundið og afturkalla ökutækjaleyfi eða bráðabirgðaleyfi fyrir starfrækslu ökutækis,
 - 2) halda viðeigandi skrár.

ADR.OPS.B.027 Starfræksla ökutækja

- a) Ökumaður ökutækis á umferðarsvæðinu skal nota ökutækið:
- 1) eingöngu í samræmi við leyfi flugumferðarþjónustudeildarinnar og í samræmi við leiðbeiningar hennar,
 - 2) í samræmi við öll skyldubundin fyrirmæli, sem komið er áleiðis með merkingum og skiltum, nema flugumferðarþjónustudeildin heimili annað,
 - 3) í samræmi við skyldubundin fyrirmæli, sem komið er áleiðis með ljósum.
- b) Ökumaður ökutækis á umferðarsvæðinu skal nota ökutækið í samræmi við eftirfarandi reglur:
- 1) neyðarökutæki, sem eru á leið til aðstoðar loftfari í nauð, skulu njóta forgangs fyrir allri annarri umferð á jörðu niðri,
 - 2) með fyrirvara um ákvæði 1. liðar gildir eftirfarandi:
 - i. ökutæki og ökutæki sem draga loftför skulu víkja fyrir loftfari í lendingu, flugtaki eða akstri,
 - ii. ökutæki, sem draga ekki loftför, skulu víkja fyrir ökutækjum sem draga loftför,
 - iii. ökutæki, sem draga ekki loftför, skulu víkja fyrir öðrum ökutækjum, sem draga ekki loftför, í samræmi við leiðbeiningar flugumferðarþjónustudeildarinnar,
 - iv. þrátt fyrir að ákvæði i.-, ii.- og iii.-liðar skulu ökutæki og ökutæki, sem draga loftför, fara að fyrirmælum flugumferðarþjónustudeildarinnar.
- c) Ökumaður ökutækis, sem er búíð þráðlausum fjarskiptabúnaði, sem notar eða hyggst nota ökutækið á umferðarsvæðinu, skal:
- 1) koma á viðunandi tvíátta þráðlausum fjarskiptum við flugumferðarþjónustudeildina á viðeigandi tíðni flugumferðarþjónustu áður en ökutækinu er ekið inn á umferðarsvæðið, og halda stöðugan hlustvörð á úthlutaðri tíðni,
 - 2) fá leyfi frá flugumferðarþjónustudeildinni áður en hann fer inn á umferðarsvæðið og einungis nota ökutækið í samræmi við leyfi flugumferðarþjónustudeildarinnar; þrátt fyrir slíkt leyfi er ekki leyfilegt að aka á flugbraut eða flugbrautaröryggissvæði eða breyta starfrækslunni, sem leyfið gildir um, nema flugumferðarþjónustudeildin gefi út annað sértækt leyfi,
 - 3) lesa til baka öryggistengda hluta fyrirmælanna, sem veitt eru munnlega, fyrir starfsmenn flugumferðarþjónustunnar; fyrirmæli um að aka inn á, bíða við, fara yfir og aka á flugbraut, akbraut eða flugbrautaröryggissvæði skulu alltaf lesin til baka,
 - 4) lesa til baka fyrir starfsmenn flugumferðarþjónustunnar önnur fyrirmæli en þau sem tilgreind eru í 3. lið eða staðfesta móttöku þeirra til að gefa á skýran hátt til kynna að þau hafi skilist og þeim verði fylgt.
- d) Ökumaður ökutækis, sem er notað á umferðarsvæðinu, skal, ef vafi liggur á um staðsetningu ökutækisins með tilliti til umferðarsvæðisins:

- 1) tilkynna flugumferðarþjónustudeildinni um kringumstæðurnar, þ.m.t. síðustu þekktu staðsetninguna,
 - 2) samtímis yfirgefa flugbrautina, akbrautina eða annan hluta umferðarsvæðisins, nema fyrirmæli flugumferðarþjónustudeildar kveði á um annað, og koma sér í örugga fjarlægð eins fljótt og auðið er,
 - 3) stöðva ökutækið að loknum aðgerðunum í 1. og 2. lið.
- e) Ökumaður ökutækis á umferðarsvæðinu skal virða eftirfarandi:
- 1) þegar hann ekur ökutæki innan flugbrautaröryggissvæðis á sama tíma og viðkomandi flugbraut er notuð fyrir landingu eða flugtak má ökutækið ekki nálgast flugbrautina nær en sem nemur þeirri fjarlægð sem hefur verið ákvörðuð fyrir þessa flugbraut sem flugbrautarbiðstaður eða biðstaður á vegi (e. *road-holding position*),
 - 2) þegar flugbraut er í notkun fyrir landingu eða flugtak skal hann ekki aka ökutæki:
 - i. á þeim hluta flugbrautaröryggissvæðisins sem nær lengra en flugbrautarendi viðkomandi flugbrautar,
 - ii. á öryggissvæðum við flugbrautarenda (e. *runway-end safety area*) viðkomandi flugbrautar,
 - iii. á hindrunarlausu klífursvæði, ef það er til staðar, í fjarlægð sem myndi stofna loftfari á flugi í hættu.
- f) Ökumaður ökutækis á hlaði, sem er búið þráðlausum fjarskiptabúnaði, skal, ef þess er krafist á flugvellingum:
- 1) koma á viðunandi tvíátta þráðlausum fjarskiptum við ábyrgan aðila, sem rekstraraðili flugvallar tilnefnir, áður en ökutækinu er ekið inn á hlaðið,
 - 2) halda stöðugan hlustvörð á úthlutaðri tíðni.
- g) Ökumaður ökutækis á hlaði skal aka ökutækinu í samræmi við eftirfarandi:
- 1) eingöngu samkvæmt heimild frá þeirri deild sem rekstraraðili flugvallarins hefur tilnefnt til að bera ábyrgð og í samræmi við fyrirmælin sem sú deild gefur út,
 - 2) í samræmi við skyldubundin fyrirmæli, sem komið er áleiðis með merkingum og skiltum, nema ábyrgð deild, sem rekstraraðili flugvallarins hefur tilnefnt, heimili annað,
 - 3) í samræmi við skyldubundin fyrirmæli, sem komið er áleiðis með ljósum,
 - 4) hann skal víkja fyrir neyðarökutæki, loftfari í akstri, á leið í akstur eða sem er ýtt eða dregið,
 - 5) hann skal víkja fyrir öðrum ökutækjum í samræmi við staðbundnar reglur,
 - 6) hann skal alltaf víkja fyrir neyðarökutækjum sem bregðast við neyðarástandi.
- h) Ökumaður ökutækis á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum skal:
- 1) aka ökutækinu í samræmi við ákvarðaðar hraðatakmarkanir og akstursleiðir,
 - 2) ekki gera neitt sem veldur röskun eða truflun meðan á akstri stendur,
 - 3) fara að þeim samskiptakröfum og verklagsreglum sem er að finna í flugvallarhandbókinni.
- i) Ökumaður fylgdarökutækis skal tryggja að ökumaður ökutækisins, sem fær fylgd, aki í samræmi við gefin fyrirmæli.
- j) Ökumaður ökutækis skal eingöngu leggja ökutækinu á svæðum sem rekstraraðili flugvallar tiltekur.
- k) Rekstraraðili flugvallar skal setja og innleiða verklagsreglur til að tryggja að ökumenn, sem keyra á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum, uppfylli ákvæði a- til j-liðar.

ADR.OPS.B.028 Dráttur loftfara

Rekstraraðili flugvallarins skal:

- a) setja verklagsreglur um umferð loftfara og tilgreina akstursleiðir sem nota skal við drátt loftfara á athafnasvæðinu, til að tryggja öryggi,
- b) tryggja að veittar séu viðunandi og viðeigandi leiðbeiningar meðan á drætti stendur,
- c) tryggja að kveikt sé á ljósum loftfars, sem verið er að draga, í samræmi við ákvæði SERA.3215 í viðaukanum við framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 923/2012 (*),
- d) setja og innleiða verklagsreglur til að tryggja fullnægjandi samskipti og samræmingu milli fyrirtækisins, sem framkvæmir dráttinn, hlaðstjórnunarþjónustudeildarinnar og flugumferðarþjónustudeildarinnar, eftir því sem við á fyrir dráttinn,
- e) setja og innleiða verklagsreglur til að tryggja öryggi dráttar í slæmu veðri eða við óhagstæð veðurskilyrði, þ.m.t. með því að takmarka eða banna slíkar aðgerðir.

ADR.OPS.B.029 Tungumálafærni

- a) Aðila, sem er skylt að sýna fram á tungumálafærni samkvæmt ADR.OPS.B.024, skal sýna fram á færni sem svarar a.m.k. til starfrækslustigs, bæði hvað varðar orðfæri og venjulegt málfar, í samræmi við b-lið, í:
 - 1) ensku, og
 - 2) öðru tungumáli eða tungumálum sem notuð eru í þráðlausum fjarskiptum við flugumferðarþjónustudeild flugvallarins.
- b) Umsækjandinn skal sýna fram á að hann geti:
 - 1) átt virk talsamskipti og samskipti augliti til auglitis,
 - 2) haft samskipti um almenn og starfstengd málefni af nákvæmni og skýrleika,
 - 3) notað viðeigandi aðferðir til boðskipta og til að koma auga á og leiðrétta misskilning í almennu eða starfstengdu samhengi,
 - 4) leyst á fullnægjandi hátt þann tungumálavanda sem upp kemur við erfiðar eða óvæntar aðstæður í tengslum við venjubundnar starfsaðstæður eða samskiptaverkefni sem viðkomandi er að öðru leyti kunnugur,
 - 5) notað mállýsku eða hreim sem skilst meðal þeirra sem starfa við flug.
- c) Sýna skal fram á tungumálafærni með því að framvísa vottorði, sem gefið er út af þeirri stofnun sem framkvæmdi matið, sem staðfestir að viðkomandi hafi þekkingu á einu eða fleiri tungumálum svo og hæfnistig og dagsetningu mats.
- d) Að undanskildum þeim einstaklingum sem hafa sýnt fram á tungumálafærni á sérfræðistigi skal tungumálafærnin endurmetin:
 - 1) á fjögurra ára fresti frá dagsetningu matsins, ef sú færni sem sýnt er fram á er á starfrækslustigi,
 - 2) á sex ára fresti frá dagsetningu matsins, ef sú færni sem sýnt er fram á er á framhaldsstigi.
- e) Sýna skal fram á tungumálafærni með því að nota tiltekna matsaðferð og skal hún fela í sér:
 - 1) matsferli,
 - 2) starfsréttindi matsmanna sem framkvæma mat á tungumálafærni,
 - 3) áfrýjunar meðferð.

- f) Rekstraraðili flugvallar skal sjá til þess að starfsfólk hafi aðgang að tungumálþjálfun til að viðhalda því tungumálafærnistigi sem krafist er fyrir það.
- g) Þrátt fyrir ákvæði a-liðar getur aðildarríki ákveðið að starfsfólk, sem um getur í ADR.OPS.B.024, þurfi ekki að hafa þá enskukunnáttu sem krafist er fyrir þráðlaus fjarskipti við flugumferðarþjónustudeild flugvallarins. Í slíku tilviki skal það framkvæma öryggismat sem nær yfir einn eða fleiri flugvelli.
- h) Rekstraraðili flugvallar getur gefið út leyfi til einstaklings, sem uppfyllir ekki kröfur a- og b-liðar, fram til:
 - 1) 7. janúar 2026 að því er varðar ensku,
 - 2) 7. janúar 2023 að því er varðar annað tungumál en ensku.

(*) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 923/2012 frá 26. september 2012 um sameiginlegar flugreglur og rekstrarákvæði varðandi þjónustu og verklagsreglur fyrir flugleiðsögu og um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1035/2011 og reglugerðum (EB) nr. 1265/2007, (EB) nr. 1794/2006, (EB) nr. 730/2006, (EB) nr. 1033/2006 og (ESB) nr. 255/2010 (Stjtið. ESB L 281, 13.10.2012, bls. 1).“

- n) Í stað ADR.OPS.B.030 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.B.030 Leiðsögu- og stjórnkerfi fyrir umferð á jörðu niðri

- a) Rekstraraðili flugvallar skal sjá til þess að á flugvellingum sé til staðar leiðsögu- og stjórnkerfi fyrir umferð á jörðu niðri.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal, í samráði við veitanda flugumferðarþjónustu og innan ramma leiðsögu- og stjórnkerfisins fyrir umferð á jörðu niðri, meta hvort þörf sé á að ákvarða staðlaðar akstursleiðir fyrir loftför á flugvellingum. Ef staðlaðar akstursleiðir eru ákvarðaðar skal rekstraraðili flugvallarins:
 - 1) tryggja að þær séu fullnægjandi og henti flugvallarumferðinni, hönnun flugvallarins og fyrirhuguðum rekstri hans, og að þær séu auðkenndar á tilhlýðilegan hátt,
 - 2) láta veitanda upplýsingaþjónustu flugmála í té viðeigandi upplýsingar til birtingar í flugmálahandbókinni.
- c) Ef notkun leiðsögu- og stjórnkerfisins fyrir umferð á jörðu niðri útheimtir að loftfar noti ratsjársvara á athafnasvæðinu skal rekstraraðili flugvallarins samræma eftirfarandi við veitanda flugleiðsöguþjónustu:
 - 1) viðeigandi verklagsreglur fyrir notkun ratsjársvara sem umráðendur/flugrekendur loftfara þurfa að fylgja,
 - 2) miðlun viðeigandi upplýsinga til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála til birtingar í flugmálahandbókinni.“
- o) Eftirfarandi liður ADR.OPS.B.031 bætist við:

„ADR.OPS.B.031 Fjarskipti

- a) Fjarskipti milli ökutækja og flugumferðarþjónustudeildar skulu vera í samræmi við viðeigandi kröfur í 14. þætti viðaukans við framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal, í samráði við veitanda flugumferðarþjónustu, setja verklagsreglur um fjarskipti, þ.m.t. varðandi:
 - 1) þær tíðnir og það eða þau tungumál sem nota skal í fjarskiptum milli flugumferðarþjónustudeildarinnar og ökutækja, sem eru notuð eða sem fyrirhugað er að nota á umferðarsvæðinu,
 - 2) fjarskipti milli flugumferðarþjónustudeildarinnar og gangandi vegfarenda sem starfa eða hyggjast starfa á umferðarsvæðinu,
 - 3) notkun þráðlausra fjarskipta til að miðla mikilvægum upplýsingum, sem tengjast flugvöllum, sem geta haft áhrif á öryggi aðgerða á umferðarsvæðinu,
 - 4) merki og aðrar fjarskiptaleiðir, sem nota skal við öll skyggnisskilyrði ef bilun kemur upp í þráðlausum fjarskiptum milli flugumferðarþjónustudeildarinnar og ökutækja eða gangandi vegfarenda á umferðarsvæðinu.“

p) Eftirfarandi liður ADR.OPS.B.033 bætist við:

„ADR.OPS.B.033 Stjórnun umferðar gangandi vegfarenda

a) Rekstraraðili flugvallar skal setja og innleiða verklagsreglur til að:

- 1) takmarka aðgang að athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum eingöngu við aðila sem þurfa aðgang að slíkum svæðum til að geta sinnt störfum sínum,
- 2) tryggja að slíkir aðilar fái eingöngu aðgang að slíkum svæðum án fylgdar ef þeir hafa hlotið viðeigandi þjálfun og hafa sýnt fram á hæfni sína,
- 3) stjórna umferð fólks á hlaði og tryggja að farþegar, sem eru að fara um borð eða frá borði eða sem þurfa að ganga að, frá eða yfir hlaðið:
 - i. séu í fylgd starfmanns með viðeigandi þjálfun og hæfni,
 - ii. trufli ekki þjónustu við kyrrstæð loftför og þjónustustarfsemi á jörðu niðri,
 - iii. séu varðir gegn loftförum í notkun, þ.m.t. áhrifum frá hreyflum þeirra, sem og akandi umferð eða annarri starfsemi.

b) Rekstraraðili flugvallar skal setja og innleiða verklagsreglur til að tryggja:

- 1) að starfsfólk, sem gegnir störfum sem krefjast þess að viðkomandi komist inn á umferðarsvæðið án ökutækis, geti farið inn á svæðið og sinnt störfum sínum þar með skipulegum og öruggum hætti,
- 2) að slíkt starfsfólk:
 - i. hafi réttan búnað, þ.m.t. vel sýnilegan fatnað, og búi yfir aðferðum til rötunar (e. *orientation*) og aðferðum til tvíátta fjarskipta við flugumferðarþjónustudeildina og viðeigandi deild hjá rekstraraðila flugvallar meðan á slíkri starfsemi stendur,
 - ii. fái leyfi frá flugumferðarþjónustudeildinni áður en það fer inn á umferðarsvæðið; þrátt fyrir slíkt leyfi er ekki leyfilegt að aka á flugbraut eða flugbrautaröryggissvæði eða breyta starfrækslunni sem leyfið gildir um nema flugumferðarþjónustudeildin gefi út annað sértækt leyfi,
 - iii. fari ekki inn á umferðarsvæðið þegar verlag fyrir lélegt skyggni er í gildi.“

q) Í stað ADR.OPS.B.035 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.B.035 Starfræksla að vetrarlagi

a) Þegar búast má við að flugvöllurinn sé starfræktur við aðstæður þegar snjór, krap eða ís getur safnast saman á athafnasvæðinu skal rekstraraðili flugvallar þróa og hrinda í framkvæmd áætlun um vetrarviðhald. Sem hluta af þessari áætlun skal rekstraraðili flugvallar:

- 1) innleiða ákvæði um notkun efna til að fjarlægja ís og hrím, til að koma í veg fyrir myndun þeirra eða til að bæta núningseiginleika flugbrautar,
- 2) að því marki sem unnt er, tryggja að snjór, krap eða ís sé fjarlægður af flugbrautum sem eru í notkun og öðrum hlutum athafnasvæðisins sem fyrirhugað er að nota vegna starfrækslu loftfara.

b) Rekstraraðili flugvallar skal leggja fram upplýsingar til birtingar í flugmálahaandbókinni um:

- 1) tiltækileika búnaðar fyrir snjóhreinsun og snjó- og ísvarnaraðgerðir,
- 2) stöðu samþykkis, ef við á, að því er varðar notkun á sérstaklega undirbúnum vetrarflugbrautum,
- 3) tegund efna sem eru notuð við meðferð yfirborðs athafnasvæðisins.“

r) Eftirfarandi liðir ADR.OPS.B.036 og ADR.OPS.B.037 bætast við:

„ADR.OPS.B.036 Starfræksla á sérstaklega undirbúnum vetrarflugbrautum

a) Rekstraraðili flugvallar getur, með fyrirvara um fyrirframsamþykki lögbæra yfirvaldsins, sett og beitt verklagsreglum fyrir starfrækslu flugvéla á sérstaklega undirbúnum vetrarflugbrautum þegar þekjan á flugbrautinni er þjappaður snjór eða ís. Sérstaklega undirbúnaðar vetrarflugbrautir geta fengið útgefinn ástandskóða 4 (RWYCC 4) en ef árangur meðhöndlunar réttlætir ekki ástandskóða 4 gildir venjuleg málsmeðferð í samræmi við ADR.OPS.B.037.

- b) Til að hljóta fyrirframsamþykki frá lögbæru yfirvaldi skal rekstraraðili flugvallar:
- 1) setja verklagsreglur sem fela í sér eftirfarandi:
 - i. gerð búnaðar og/eða gerð, gæði og magn efnis, sem notað er til að bæta yfirborðsástand flugbrautar, sem og notkunaraðferðina,
 - ii. vöktun veðurfarslegra þátta,
 - iii. meðhöndlun lausrar þekju,
 - iv. mat á þeim árangri sem náðst hefur,
 - 2) afla sér gagna um bremsuhæfni flugvélar á flugbrautinni, sem hlotið hefur sérstaka meðferð, frá a.m.k. einum umráðanda/flugrekanda,
 - 3) greina og vinna úr þeim gögnum sem aflað er skv. 2. lið til að sýna fram á hann geti komið á flugbrautarástandi sem er í samræmi við tiltekinn ástandskóða flugbrautar,
 - 4) koma á fót viðhaldsáætlun sem nær bæði yfir fyrirbyggjandi viðhald og viðgerðir á búnaði sem er notaður til að ná samræmdri afkastagetu.
- c) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun til að vakta áframhaldandi skilvirkni verklagsreglnanna. Í áætluninni skal notast við tilkynningar um bremsuskilyrði úr gögnum flugvélar, sem skulu bornar saman við tilkynnt ástand flugbrautar.
- d) Eftir veturinn skal rekstraraðili flugvallar meta niðurstöður aðgerða, sem framkvæmdar eru að vetrarlagi, til að greina þörfina á:
- 1) viðbótarkröfum um þjálfun,
 - 2) uppfærslu á verklagsreglunum,
 - 3) frekari eða annars konar búnaði og efnum.

ADR.OPS.B.037 Mat á ástandi yfirborðs flugbrautar og úthlutun kóða fyrir ástand flugbrautar

Ef þær tegundir þekju, sem eru tilgreindar í a- til e-lið ADR.OPS.A.060, eru til staðar á yfirborði flugbrautar, skal rekstraraðili flugvallar:

- a) úthluta ástandskóða flugbrautar á grundvelli tegundar og dýptar þekju og hitastigs,
 - b) skoða flugbrautina hvenær sem breytingar kunna að hafa orðið á ástandi yfirborðs flugbrautar vegna veðurskilyrða, meta ástand yfirborðs flugbrautarinnar og úthluta nýjum ástandskóða flugbrautar,
 - c) nota sérstakar tilkynningar frá loftförum til að hefja endurmat á ástandskóða flugbrautar.“
- s) Í stað ADR.OPS.B.080 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.B.080 Merkingar og lýsingar ökutækja og annarra hreyfanlegra hluta

- a) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að ökutæki og aðrir hreyfanlegir hlutir, þó ekki loftför, á athafnasvæði flugvallarins, séu:
 - 1) merkt með áberandi litum eða hafi fána til sýnis á viðeigandi stöðum, í viðeigandi stærð og með köflóttu mynstri í andstæðulitum,
 - 2) lýst með hindranaljósum með lágum styrkleika af gerð og með eiginleika sem henta virkni þeirra, ef ökutækin og flugvöllurinn eru notuð að nóttu til eða í lélegu skyggni. Litir ljósanna skulu vera eftirfarandi:
 - i. blikkandi blátt ljós fyrir ökutæki sem eru notuð í tengslum við neyðarástand eða öryggisvörslu,
 - ii. blikkandi gult ljós fyrir önnur ökutæki, þ.m.t. leiðsögubíla (e. *follow-me vehicles*),
 - iii. stöðugt rautt ljós fyrir hluti sem erfitt er að færa.
- b) Rekstraraðila flugvallar er heimilt að undanskilja frá ákvæðum a-liðar búnað til þjónustu loftfara og ökutæki sem eru aðeins notuð á hlaði.“

t) Í stað ADR.OPS.C.005 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.C.005 Viðhald – Almenn

- a) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða viðhaldsáætlun, sem felur í sér fyrirbyggjandi viðhald eftir því sem við á, til að halda flugvallarvirkjum, -kerfum og -búnaði, sem eru nauðsynleg fyrir rekstur flugvallarins, í þannig ástandi að það skerði ekki öryggi, reglufestu og skilvirkni í flugleiðsögu. Taka skal tillit til meginreglna mannbáttafræði við hönnun og innleiðingu viðhaldsáætlunarinnar.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að viðeigandi og fullnægjandi úrræði séu til staðar fyrir skilvirka innleiðingu á viðhaldsáætluninni.“

u) Eftirfarandi liður ADR.OPS.C.007 bætist við:

„ADR.OPS.C.007 Viðhald ökutækja

a) Rekstraraðili flugvallarins skal:

- 1) koma á fót og innleiða viðhaldsáætlun, sem felur í sér fyrirbyggjandi viðhald og þar sem tekið er tillit til meginreglna um mannbáttafræði, fyrir björgunar- og slökkvibíla, til að tryggja skilvirkni ökutækjanna og búnaðarins og að hinum skilgreinda viðbragðstíma sé náð allan endingartíma ökutækisins,
- 2) tryggja að viðhaldsáætlun verði innleidd fyrir önnur ökutæki í hans eigu, sem notuð eru á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum.

b) Rekstraraðili flugvallarins skal:

- 1) setja verklagsreglur til að styðja við innleiðingu viðhaldsáætlunarinnar sem um getur í a-lið,
- 2) tryggja að viðeigandi og fullnægjandi úrræði og aðstaða séu til staðar til að innleiða áætlunina með skilvirkum hætti,
- 3) halda viðhaldsskrár fyrir hvert ökutæki.

c) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að fyrirtæki sem starfa eða veita þjónustu á flugvöllum:

- 1) framkvæmi viðhald á ökutækjum sínum sem notuð eru á athafnasvæðinu eða öðrum starfrækslusvæðum í samræmi við ákvarðaða viðhaldsáætlun, þ.m.t. fyrirbyggjandi viðhald,
- 2) haldi viðeigandi viðhaldsskrár.

d) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að ónothæf ökutæki séu ekki starfrækt.“

v. Í stað ADR.OPS.C.010 og ADR.OPS.C.015 kemur eftirfarandi:

„ADR.OPS.C.010 Viðhald slitlaga, annarra flata á jörðu niðri og fráveitulagna

a) Rekstraraðili flugvallar skal skoða yfirborð allra athafnasvæða, þ.m.t. slitlög (flugbrautir, akbrautir og hlöð), aðliggjandi svæði og fráveitulagnir til að meta ástand þeirra reglulega, innan ramma áætlunar flugvallarins um fyrirbyggjandi viðhald og viðgerðir.

b) Rekstraraðili flugvallarins skal:

- 1) halda yfirborði allra athafnasvæða við með það að markmiði að koma í veg fyrir og fjarlægja alla aðskotahluti, sem gætu valdið skemmdum á loftförum eða skaðað starfhæfi kerfa í loftförum,
- 2) halda yfirborði flugbrauta, akbrauta og hlaða við til að koma í veg fyrir að skaðlegar ójöfnur myndist,
- 3) halda flugbraut í því ástandi að núningsseiginleikar yfirborðsins séu við eða yfir lágmarksviðmiðunum,
- 4) skoða og skrásetja reglulega núningsseiginleika yfirborðs flugbrautar vegna viðhalds; tíðni þessara skoðana skal vera þannig að það sé fullnægjandi til að ákvarða leitni núningsseiginleika flugbrautarinnar,

- 5) grípa til viðgerða til að koma í veg fyrir að núningseiginleikar flugbrautarinnar, annaðhvort allrar flugbrautarinnar eða hluta hennar, falli undir lágmarksviðmiðanir þegar hún er óspillt.

ADR.OPS.C.015 Viðhald sjónrænna leiðsögutækja og rafkerfa

- a) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun um fyrirbyggjandi viðhald og viðgerðir til að tryggja að rafkerfin séu starfhæf og að öllum nauðsynlegum flugvallarvirkjum sé séð fyrir rafmagni þannig að öryggi, reglufesta og skilvirkni í flugleiðsögu sé tryggð.
- b) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun um fyrirbyggjandi viðhald og viðgerðir til að tryggja starfhæfi einstakra ljósa og áreiðanleika ljósakerfa flugvallarins þannig að loftförum og ökutækjum sé tryggð samfelld leiðsaga og stjórnun sem hér segir:
- 1) Að því er varðar flugbraut fyrir nákvæmnisaðflug í flokki II eða III skal kerfið fyrir fyrirbyggjandi viðhald hafa það markmið, meðan starfræksla í flokki II eða III stendur yfir, að öll aðflugs- og flugbrautarljós séu starfhæf og í öllu falli að a.m.k.:
- i. 95% ljósanna séu starfhæf í öllu eftirfarandi, þ.e.:
- A) innstu 450 metrum ljósakerfisins fyrir nákvæmnisaðflug í flokki II og III,
- B) miðlínuljósum flugbrautarinnar,
- C) þröskuldarljósum flugbrautarinnar,
- D) hliðarljósum flugbrautarinnar.
- ii. 90% snertisvæðisljósanna séu starfhæf,
- iii. 85% ljósanna í aðflugsljósakerfinu séu starfhæf lengra en 450 metra,
- iv. 75% ljósanna á brautarenda séu starfhæf.
- 2) Leyfilegt hlutfall óstarfhæfra ljósa skv. 1. lið skal ekki breyta grunnmynstri ljósakerfisins.
- 3) Ekki er leyfilegt að hafa óstarfhæft ljós við hliðina á öðru óstarfhæfu ljósi, nema í þverslá eða stuttslá þar sem leyfilegt er að hafa tvö óstarfhæf ljós hlið við hlið.
- 4) Að því er varðar stöðvunarslá á flugbrautarbiðstað, sem þjónar flugbraut sem fyrirhugað er að nota í flugbrautarskyggni sem er minna en 550 m, skal kerfið fyrir fyrirbyggjandi viðhald hafa eftirfarandi markmið:
- i. að hámarki tvö ljós mega vera óstarfhæf,
- ii. tvö samliggjandi ljós mega ekki vera óstarfhæf nema ef bilið milli þeirra er umtalsvert minna en krafist er.
- 5) Að því er varðar akbraut, sem er ætluð til notkunar í flugbrautarskyggni sem er minna en 550 m, skal markmið kerfisins fyrir fyrirbyggjandi viðhald vera það að engin tvö samliggjandi ljós á miðlínu akbrautar séu óstarfhæf.
- 6) Að því er varðar flugbraut fyrir nákvæmnisaðflug í flokki I skal markmið kerfisins fyrir fyrirbyggjandi viðhald vera það að öll aðflugs- og flugbrautarljós séu starfhæf meðan á starfrækslu í flokki I stendur og í öllu falli:
- i. að a.m.k. 85% ljósanna séu starfhæf í öllu eftirfarandi, þ.e.:
- A) ljósakerfinu fyrir nákvæmnisaðflug í flokki I,
- B) þröskuldarljósum flugbrautarinnar,
- C) hliðarljósum flugbrautarinnar,
- D) ljósum á brautarenda,
- ii. að ekki sé leyfilegt að óstarfhæft ljós sé við hliðina á öðru óstarfhæfu ljósi nema ef bilið milli þeirra er umtalsvert minna en krafist er.

- 7) Að því er varðar flugbraut, sem er ætluð til flugtaks í flugbrautarskyggni sem er minna en 550 m, skal markmið kerfisins fyrir fyrirbyggjandi viðhald vera það að öll ljós flugbrautarinnar séu starfhæf meðan á starfrækslu stendur og í öllu falli:
- i. að a.m.k.:
 - A) 95% miðlínuljósa flugbrautarinnar (ef þau er fyrir hendi) og hliðarljósa flugbrautarinnar séu starfhæf,
 - B) 75% ljósanna á brautarenda séu starfhæf,
 - ii. að ekki sé leyfilegt að óstarfhæft ljós sé við hliðina á öðru óstarfhæfu ljósi.
- 8) Að því er varðar flugbraut, sem er ætluð til flugtaks í flugbrautarskyggni sem er 550 m eða meira, skal markmið kerfisins fyrir fyrirbyggjandi viðhald vera það að öll ljós flugbrautarinnar séu starfhæf meðan á starfrækslu stendur og í öllu falli:
- i. að a.m.k. 85% hliðarljósa flugbrautarinnar og ljósa á brautarenda séu starfhæf,
 - ii. að ekki sé leyfilegt að óstarfhæft ljós sé við hliðina á öðru óstarfhæfu ljósi.
- 9) Að því er varðar flugbraut með aðflugshallaljós skal markmið kerfisins fyrir fyrirbyggjandi viðhald vera það að allar einingar aðflugshallaljósa séu starfhæfar meðan á starfrækslu stendur. Eining telst óstarfhæf ef fjöldi óstarfhæfra ljósa er slíkur að einingin veitir loftfarinu ekki tilætlaða leiðsögn.
- c) Að því er varðar b-lið telst ljós óstarfhæft ef:
- 1) meðalstyrkur aðalgeisla þess er minni en 50% af því gildi sem er tilgreint í vottunarforskriftunum sem Flugöryggisstofnunin gefur út; fyrir ljóseiningar sem eru þannig hannaðar að meðalstyrkur aðalgeisla þeirra er hærri en gildið sem er tilgreint í vottunarforskriftunum, sem Flugöryggisstofnunin gefur út, skal 50% gildið miðast við það hönnunargildi,
 - 2) sían sem tengist ljósinu er týnd eða skemmd eða ef ljósið myndar ekki ljósgeisla í réttum lit.
- d) Rekstraraðili flugvallar skal koma á fót og innleiða áætlun um fyrirbyggjandi viðhald og viðgerðir til að tryggja starfhæfi og áreiðanleika merkinga og skilta á flugvellingum þannig að loftförum og ökutækjum sé tryggð samfelld leiðsaga og stjórnun.
- e) Byggingar- eða viðhaldsvinna má ekki fara fram í nálægð við rafkerfi flugvallarins þegar verklag fyrir lélegt skyggni er í gildi á flugvellingum.
- f) Rekstraraðili flugvallar skal tryggja:
- 1) að fyrirbyggjandi viðhaldsáætlanir, sem um getur í a-, b- og d-lið, feli í sér viðeigandi skoðanir og prófanir á einstökum þáttum í hverju kerfi, sem og á kerfinu sjálfu, sem eru framkvæmdar í samræmi við ákvarðaðar verklagsreglur og með fyrirframákveðnu millibili sem hentar fyrirhugaðri starfrækslu og fyrirhuguðu kerfi,
 - 2) að gripið sé til viðeigandi aðgerða til úrbóta til að lagfæra bilanir sem koma í ljós.
- g) Rekstraraðili flugvallar skal halda skrár um viðeigandi viðhaldsvinnu.“