

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1035/2011**2017/EØS/79/39**

av 17. oktober 2011

om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester og om endring av forordning (EF) nr. 482/2008 og (EU) nr. 691/2010(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁽¹⁾, særlig artikkel 4, 6 og 7,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF⁽²⁾, særlig artikkel 8b nr. 6, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal Kommisjonen, med bistand fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (Byrået), vedta gjennomføringsregler for yting av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) i hele Unionen. Ved artikkel 8b nr. 6 i nevnte forordning er det fastsatt at gjennomføringsreglene skal utarbeides på grunnlag av bestemmelsene vedtatt i samsvar med artikkel 5 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (ramme-forordningen)⁽³⁾.
- 2) Yting av flysikringstjenester i Unionen bør være underlagt sertifisering av medlemsstatene eller Byrået. Ytere av flysikringstjenester som oppfyller de felles krav, bør gis et sertifikat i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 3) Anvendelsen av de felles krav fastsatt i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008 bør ikke berøre medlemsstatenes suverenitet over sitt luftrom eller medlemsstatenes krav med hensyn til offentlig orden, offentlig sikkerhet og forsvarsspørsmål som omhandlet i

artikkel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004. De felles krav bør ikke omfatte militære operasjoner og militær trening, som fastsatt i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikkel 1 nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.

- 4) Ved fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester bør det tas behørig hensyn til den rettslige status ytere av flysikringstjenester har i medlemsstatene. Når en organisasjon utøver annen virksomhet enn yting av flysikringstjenester, bør de felles krav ikke få anvendelse på slike andre former for virksomhet eller på ressurser som tildeles andre former for virksomhet enn yting av flysikringstjenester, med mindre annet er fastsatt.
- 5) Anvendelsen av de felles krav på ytere av flysikringstjenester bør stå i forhold til de risikoer som er knyttet til den enkelte virksomhets særtrekk, for eksempel antall behandlede flybevegelser og/eller deres art og kjennetegn. Dersom visse ytere av flysikringstjenester velger å ikke benytte seg av muligheten til å yte tjenester over landegrensene i Det felles europeiske luftrom, bør en vedkommende myndighet kunne gi dem mulighet til å oppfylle forholdsmessig visse generelle krav til yting av flysikringstjenester og visse særlige krav til yting av lufttrafikkstjenester. Vilklårene knyttet til sertifikatet bør derfor gjenspeile unntakets art og omfang.
- 6) For å sikre at sertifiseringsordningen virker tilfredsstillende, bør medlemsstatene i sine årsrapporter gi Kommisjonen og Byrået alle relevante opplysninger om unntakene som deres vedkommende myndighet har innvilget.
- 7) De ulike typene virksomhet innen flysikringstjenester er ikke nødvendigvis underlagt samme krav. Det er derfor nødvendig å tilpasse de felles krav til særtrekkene ved den enkelte type virksomhet.
- 8) Yterne av flysikringstjenester bør i hele sertifikatets gyldighetstid kunne vise at gjeldende felles krav oppfylles for alle tjenester som omfattes av sertifikatet.
- 9) For å sikre effektiv anvendelse av de felles krav bør det opprettes et system med regelmessig tilsyn med og inspeksjon av at de felles krav og de vilkår som er angitt i sertifikatet, oppfylles. Vedkommende myndighet bør undersøke en tjenesteyters egnethet før den utsteder et sertifikat, og bør hvert år vurdere om yterne av flysikringstjenester som den har utstedt sertifikat til,

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 271 av 18.10.2011, s. 23, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 231/2013 av 13. desember 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 22.5.2014, s. 30.

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

fortsatt oppfyller kravene. Den bør derfor opprette og årlig ajourføre et veiledende inspeksjonsprogram som omfatter alle tjenesteytere den har sertifisert, på grunnlag av en risikovurdering. Programmet bør muliggjøre inspeksjon av alle områder av betydning hos yterne av flysikringstjenester innenfor en rimelig tidsramme. Ved vurdering av om utpekte ytere av lufttrafikkstjenester og flyværtjenester oppfyller kravene, bør vedkommende myndighet kunne kontrollere relevante krav som følger av internasjonale forpliktelser som påhviler den berørte medlemsstaten.

- 10) Ekspertvurderinger av nasjonale tilsynsmyndigheter vil kunne bidra til en felles metode for tilsyn med ytere av flysikringstjenester i hele Unionen. Kommisjonen kan i samarbeid med medlemsstatene og Byrået organisere disse ekspertvurderingene, som bør samordnes med virksomhet som utføres innenfor rammen av artikkel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008 og eventuelle andre internasjonale kontroll- og tilsynsprogrammer. Dermed vil dobbeltarbeid kunne unngås. For å muliggjøre utveksling av erfaringer og beste praksis under en ekspertvurdering bør ekspertene fortrinnsvis komme fra en vedkommende myndighet.
- 11) Eurocontrol har utarbeidet regelverksbaserte sikkerhetskrav, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR), som har vært av største betydning for sikker yting av lufttrafikkstjenester. I samsvar med forordning (EF) nr. 550/2004 bør Kommisjonen bestemme og vedta de relevante bestemmelser i ESARR i unionsforordninger. De ESARR som er innarbeidet i kommisjonsforordning (EF) nr. 2096/2005 av 20. desember 2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester⁽¹⁾ danner grunnlaget for disse gjennomføringsregler.
- 12) Da Kommisjonen vedtok forordning (EF) nr. 2096/2005, konkluderte den med at det ikke var hensiktsmessig å gjenta bestemmelsene i ESARR 2 om rapportering og vurdering av sikkerhetshendelser innen lufttrafikkstyring, som omfattes av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF⁽²⁾, og av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart⁽³⁾. Det bør imidlertid innføres nye bestemmelser om sikkerhetshendelser med krav om at en vedkommende myndighet, som fastsatt ved denne forordning, kontrollerer om ytere av lufttrafikkstjenester samt ytere

av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkings-tjenester, overholder de nødvendige bestemmelser om rapportering og vurdering av slike hendelser.

- 13) Det bør særlig erkjennes for det første at sikkerhetsstyring er den funksjonen innen flysikringstjenester som sikrer at alle sikkerhetsrisikoer er klarlagt, vurdert og tilfredsstillende redusert, og for det annet at en formell og systematisk strategi for sikkerhetsstyring og ledelsessystemer med sikte på et helhetlig system vil optimalisere sikkerhetsfordelene på en synlig og sporbar måte. Byrået bør foreta en ytterligere evaluering av sikkerhetskravene i denne forordning og innlemme dem i en felles regelverksstruktur for sikkerhet i sivil luftfart.
- 14) Inntil Byrået har utarbeidet gjennomføringstiltak for innarbeiding av de relevante ICAO-standarder i Unionens gjennomføringstiltak, akseptable måter å oppfylle kravene på, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale, bør ytere av flysikringstjenester utøve sin virksomhet i samsvar med relevante ICAO-standarder. For å gjøre det lettere å yte flysikringstjenester over landegrensene, og inntil Byrået har ferdigstilt arbeidet med å utarbeide relevante tiltak for innarbeiding av ICAOs standarder, bør medlemsstatene, Kommisjonen og Byrået, i nært samarbeid med Eurocontrol dersom det er relevant, arbeide for å redusere de forskjellige medlemsstatene har meldt om ved anvendelsen av ICAO-standarder på området flysikringstjenester, slik at et felles sett med standarder kan oppnås blant medlemsstatene i Det felles europeiske luftrom.
- 15) Forskjellige nasjonale ordninger for erstatningsansvar bør ikke hindre ytere av flysikringstjenester i å inngå avtaler om yting av tjenester over landegrensene så snart de har etablert ordninger for å dekke skadeserstatninger som følger av lovbestemt ansvar innenfor rammen av gjeldende lovgivning. Metoden som brukes, bør være i samsvar med kravene i nasjonal lovgivning. Medlemsstater som i henhold til forordning (EF) nr. 550/2004 tillater yting av flysikringstjenester i hele eller deler av luftrommet under deres ansvarsområde uten sertifisering, bør dekke disse tjenesteyternes erstatningsansvar.
- 16) Byrået bør vurdere bestemmelsene i denne forordning nærmere, særlig bestemmelsene som gjelder sikkerhetsvurdering av endringer i den sertifiserte organisasjonens og det tekniske personellens ytelse av flysikringstjenester, og avgi en uttalelse med sikte på å tilpasse dem til et helhetlig system, idet det tas hensyn til at bestemmelsene skal innlemmes i den framtidige felles regelverksstrukturen for sikkerhet i sivil luftfart, og den erfaring som berørte parter og vedkommende myndigheter har opparbeidet seg på området sikkerhetstilsyn.

⁽¹⁾ EUT L 335 av 21.12.2005, s. 13.

⁽²⁾ EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

- 17) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)⁽¹⁾ skal det opprettes særskilte funksjoner, såkalte nettfunksjoner, for å gjøre det mulig å utnytte luftrommet og knappe ressurser optimalt og samtidig sikre at brukerne har best mulig tilgang til luftrommet og kan benytte sine foretrukne flygeruter. I henhold til forordning (EF) nr. 551/2004 fastsettes ved kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010⁽²⁾, de rettigheter, de forpliktelser og det ansvar som gjelder for det organet som ivaretar nevnte funksjoner.
- 18) Sikker utførelse av visse nettfunksjoner krever at det berørte organet er underlagt visse krav. Kravene, som skal sikre at organet eller organisasjonen utøver sin virksomhet på en sikker måte, er fastsatt i vedlegg VI til forordning (EU) nr. 677/2011. Dette er sikkerhetskrav som gjelder organisasjonene, og som er svært lik de generelle kravene til yting av flysikringstjenester fastsatt i vedlegg I til denne forordning, men er tilpasset nettfunksjonenes sikkerhetsansvar.
- 19) Forordning (EF) nr. 2096/2005 bør derfor oppheves.
- 20) Kommisjonsforordning (EF) nr. 482/2008 av 30. mai 2008 om opprettelse av et system for sikkerhetsbekreftelse av programvare, som skal gjennomføres av ytere av flysikringstjenester, og om endring av vedlegg II til forordning (EF) nr. 2096/2005⁽³⁾, og kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010 av 29. juli 2010 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner og om endring av forordning (EF) nr. 2096/2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester⁽⁴⁾ bør endres for å tilpasses denne forordning.
- 21) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom, nedsatt ved artikkel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

I denne forordning fastsettes de felles krav til yting av flysikringstjenester.

Med mindre noe annet fastsettes ved vedlegg I eller II, får de felles krav likevel ikke anvendelse på

- a) andre former for virksomhet enn en tjenesteyters yting av flysikringstjenester,
- b) ressurser tildelt til andre former for virksomhet enn yting av flysikringstjenester.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning gjelder definisjonene fastsatt i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikkel 3 i forordning (EF) nr. 216/2008. Definisjonen av «sertifikat» i artikkel 2 nr.15 i forordning (EF) nr. 549/2004 får imidlertid ikke anvendelse.

I denne forordning menes videre med:

- 1) «arbeidsflyging» drift av luftfartøy der et luftfartøy brukes til spesialiserte tjenester som for eksempel landbruk, byggearbeid, fotografering, landmåling, observasjon og patruljering, lete- og redningsaksjoner eller luftreklame,
- 2) «kommersiell lufttransport» all drift av luftfartøyer som innebærer transport av passasjerer, last eller post mot vederlag eller leie,
- 3) «funksjonssystem» en kombinasjon av systemer, prosedyrer og menneskelige ressurser som er organisert for å utføre en funksjon innenfor lufttrafikkstyring,
- 4) «allmennflyging» all annen sivil drift av luftfartøyer enn kommersiell lufttransport eller arbeidsflyging,
- 5) «nasjonal tilsynsmyndighet» det eller de organer som er utpekt eller opprettet av medlemsstatene som deres nasjonale myndighet i henhold til artikkel 4 nr. 1 i forordning (EF) nr. 549/2004,
- 6) «fare» ethvert forhold og enhver hendelse eller omstendighet som kan føre til en ulykke,
- 7) «organisasjon» en enhet som yter flysikringstjenester,
- 8) «driftsorganisasjon» en organisasjon som har ansvar for yting av tekniske tjenester til støtte for lufttrafikk-, kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester,
- 9) «risiko» kombinasjonen av samlet sannsynlighet for, eller hyppighet av, en skadelig virkning forårsaket av en fare samt virkningens alvorlighetsgrad,

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 141 av 31.5.2008, s. 5.

⁽⁴⁾ EUT L 201 av 3.8.2010, s. 1.

- 10) «sikkerhetsbekreftelse» alle planlagte og systematiske handlinger som er nødvendige for å skape tilstrekkelig tillit til at et produkt, en tjeneste, en organisasjon eller et funksjonssystem oppnår et sikkerhetsnivå som kan aksepteres eller tolereres,
- 11) «sikkerhetsmål» en kvalitets- eller kvantitetserklæring som definerer største hyppighet eller sannsynlighet for at en fare kan forventes å inntreffe,
- 12) «sikkerhetskrav» et middel for å redusere risikoen fastsatt i tilknytning til sikkerhetsreduksjonsstrategien som gjør det mulig å oppnå et bestemt sikkerhetsmål, herunder krav med hensyn til organisering, drift, framgangsmåter, funksjon, ytelse, samtrafikkvegne eller miljøegenskaper,
- 13) «tjenester» enten en flysikringstjeneste eller en pakke med slike tjenester,
- 14) «felleseuropeisk flysikringstjeneste» en flysikringstjeneste som er utformet og opprettet for brukere i de fleste eller alle medlemsstatene, og som også kan strekke seg utover luftrommet over territoriet der traktaten får anvendelse,
- 15) «yter av flysikringstjenester» ethvert offentlig eller privat organ som yter flysikringstjenester for allmenn lufttrafikk, herunder en organisasjon som har søkt om sertifikat for å yte slike tjenester.

Artikkel 3

Vedkommende sertifiseringsmyndighet

1. I denne forordning menes med vedkommende sertifiseringsmyndighet for ytere av flysikringstjenester
- a) for organisasjoner som har sin hovedvirksomhet og eventuelt sitt forretningskontor i en medlemsstat, den nasjonale tilsynsmyndighet som er utpekt eller opprettet av denne medlemsstaten,
- b) for organisasjoner som yter flysikringstjenester i luftrommet over det territoriet der traktaten får anvendelse, og som har sin hovedvirksomhet og eventuelt sitt forretningskontor utenfor det territoriet der bestemmelsene i traktaten får anvendelse, Byrået,
- c) for organisasjoner som yter felleseuropeiske flysikringstjenester i luftrommet over det territoriet der traktaten får anvendelse, Byrået.
2. Vedkommende myndighet for sikkerhetstilsyn skal være myndigheten fastsatt i artikkel 3 i Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1034/2011⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EUT L 271 av 18.10.2011, s. 15.

Artikkel 4

Tildeling av sertifikater

1. For å oppnå det sertifikatet som er nødvendig for å yte flysikringstjenester, skal organisasjoner, uten at artikkel 7 nr. 5 i forordning (EF) nr. 550/2004 berøres, oppfylle
- a) de generelle krav til yting av flysikringstjenester som er oppført i vedlegg I,
- b) de særlige tilleggskrav som er oppført i vedlegg II-V, ut fra hvilken type tjeneste de yter.
2. En vedkommende myndighet skal kontrollere at organisasjonen oppfyller de felles krav før den utsteder et sertifikat til den.
3. En organisasjon skal oppfylle de felles krav senest på det tidspunkt da sertifikatet utstedes i henhold til
- a) artikkel 7 i forordning (EF) 550/2004,
- b) artikkel 8b nr. 2 og artikkel 22a bokstav b) og c) i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikkel 5

Unntak

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

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

2. For å kunne inngi en søknad som nevnt i nr. 1 skal en yter av lufttrafikkjenester yte tjenester eller planlegge å yte tjenester som er begrenset til én eller flere av følgende kategorier:
- a) arbeidsflyging,
- b) allmennflyging,
- c) kommersiell lufttransport begrenset til luftfartøyer med største tillatte startmasse under 10 tonn eller færre enn 20 passasjer seter,

d) kommersiell lufttransport med mindre enn 10 000 flybevegelser i året, der antall flybevegelser, uansett største tillatte startmasse og antall passasjer seter, idet «flybevegelser» regnes som summen av avganger og landinger og beregnes som et gjennomsnitt for de foregående tre år.

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

Dersom en yter av flysikringstjenester av objektive, praktiske årsaker er ute av stand til å dokumentere at vedkommende oppfyller disse kriteriene, kan vedkommende myndighet godta tilsvarende tall eller prognoser ut fra de øvre grensene fastsatt i første og annet ledd.

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

3. Vedkommende myndighet kan gi søkere som oppfyller kriteriene i nr. 1, særlige unntak som står i forhold til deres bidrag til lufttrafikkstyring i luftrommet som den berørte medlemsstat er ansvarlig for.

Disse unntakene kan bare gjelde kravene oppført i vedlegg I.

Det skal imidlertid ikke gis unntak fra følgende krav:

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

4. I tillegg til unntakene nevnt i nr. 3 kan vedkommende myndighet gi unntak for søkere som yter flygeinformasjonstjeneste på flyplasser, men som ikke har mer enn én arbeidsstasjon i regelmessig drift på noen flyplass. Vedkommende myndighet skal gi disse unntakene i forhold til søkerens bidrag til lufttrafikkstyringen i det luftrommet som medlemsstaten er ansvarlig for.

Unntakene kan bare vedrøre følgende krav i vedlegg II nr. 3:

- a) ansvar for sikkerhetsstyring og eksterne tjenester og forsyninger (nr. 3.1.2 bokstav b) og e)),
- b) sikkerhetsundersøkelser (nr. 3.1.3 bokstav a)),

c) sikkerhetskrav til risikovurdering og risikoreduksjon ved endringer (nr. 3.2).

5. Det skal ikke gis noe unntak fra kravene i vedlegg III, IV eller V.

6. I samsvar med vedlegg II til forordning (EF) nr. 550/2004 skal vedkommende myndighet

- a) presisere arten og omfanget av unntaket i vilkårene som er knyttet til sertifikatet, ved å angi dets rettslige grunnlag,
- b) begrense sertifikatets gyldighet i tid dersom dette anses som nødvendig for tilsynsformål,
- c) overvåke om yterne av flysikringstjenester fortsatt kan omfattes av unntaket.

Artikkel 6

Dokumentasjon på at krav oppfylles

1. Organisasjonene skal på anmodning fra vedkommende myndighet framlegge all relevant dokumentasjon på at gjeldende felles krav oppfylles. Organisasjonene kan gjøre full bruk av eksisterende data.

2. En sertifisert organisasjon skal underrette vedkommende myndighet om planlagte endringer i sin yting av flysikringstjenester som kan påvirke oppfyllelsen av gjeldende felles krav eller vilkår som er knyttet til sertifikatet.

3. Dersom en sertifisert organisasjon ikke lenger oppfyller gjeldende felles krav eller vilkår som er knyttet til sertifikatet, skal vedkommende myndighet innen én måned etter at den manglende oppfyllelsen ble oppdaget, kreve at organisasjonen treffer korrigerende tiltak.

Beslutningen skal umiddelbart meddeles den berørte organisasjonen.

Vedkommende myndighet skal kontrollere at de korrigerende tiltakene er gjennomført, før den underretter den berørte organisasjonen om sin godkjenning.

Dersom vedkommende myndighet anser at de korrigerende tiltakene ikke er tilstrekkelig gjennomført innen den tidsramme som er avtalt med organisasjonen, skal den treffe hensiktsmessige håndhevingstiltak i samsvar med artikkel 7 nr. 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikkel 10, artikkel 22a bokstav d) og artikkel 25 og 68 i forordning (EF) nr. 216/2008, samtidig som det tas hensyn til behovet for at flysikringstjenestene opprettholdes.

Artikkel 7

Lette tilsynet med at krav oppfylles

Organisasjonene skal lette inspeksjoner og undersøkelser som foretas av vedkommende myndighet eller et godkjent organ som opptrer på myndighetens vegne, herunder besøk på stedet og besøk uten forvarsel.

Personer med fullmakt skal ha myndighet til å

- a) undersøke relevante registre, data, prosedyrer og alt annet materiale som er relevant for ytingen av flysikringstjenester,
- b) ta kopier av hele eller deler av slike registre, data, prosedyrer og annet materiale,
- c) be om en muntlig forklaring på stedet,
- d) få adgang til relevante lokaler, landområder eller transportmidler.

Slike inspeksjoner og undersøkelser skal, når de utføres av en vedkommende myndighet eller av et godkjent organ på myndighetens vegne, foretas i samsvar med lovgivningen i medlemsstaten der de gjennomføres.

Artikkel 8

Løpende oppfyllelse av krav

Vedkommende myndighet skal, på grunnlag av tilgjengelig dokumentasjon, hvert år kontrollere at organisasjoner som den har sertifisert, løpende oppfyller kravene.

For dette formål skal vedkommende myndighet opprette og årlig ajourføre et veiledende inspeksjonsprogram som omfatter alle tjenesteytere myndigheten har sertifisert, og som bygger på en vurdering av risikoene knyttet til de forskjellige operasjonene som utgjør flysikringstjenestene som ytes. Den skal rådføre seg med den berørte organisasjonen samt eventuelle andre berørte vedkommende myndigheter før et slikt program opprettes.

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

Artikkel 9

Sikkerhetsregler for teknisk personell

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

- a) utferdige hensiktsmessige sikkerhetsregler for det tekniske personellet som utfører driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver,
- b) sikre tilstrekkelig og hensiktsmessig sikkerhetstilsyn med det tekniske personellet som en driftsorganisasjon har utpekt til å utføre driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver,
- c) når det er rimelig grunn og etter behørig undersøkelse treffe hensiktsmessige tiltak mot driftsorganisasjoner og/eller driftsorganisasjoners tekniske personell som ikke oppfyller kravene i vedlegg II nr. 3.3,
- d) forvisse seg om at det anvendes egnede metoder som sikrer at tredjemann som er tildelt driftsmessige sikkerhetsrelaterte oppgaver, oppfyller kravene i vedlegg II nr. 3.3.

Artikkel 10

Framgangsmåte for ekspertvurdering

1. Kommisjonen kan i samarbeid med medlemsstatene og Byrådet organisere ekspertvurderinger av de nasjonale tilsynsmyndigheter i samsvar med nr. 2-6.
2. En ekspertvurdering skal utføres av en nasjonal ekspertgruppe og, der det er aktuelt, observatører fra Byrådet.

En gruppe skal bestå av eksperter fra minst tre forskjellige medlemsstater og Byrådet.

Ekspertene skal ikke delta i ekspertvurderinger i den medlemsstat der de er ansatt.

Kommisjonen skal utarbeide og ajourføre en liste over nasjonale eksperter som er utpekt av medlemsstatene, som skal dekke alle aspekter av de felles krav som er oppført i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Minst tre måneder før en ekspertvurdering skal Kommisjonen underrette medlemsstaten og den berørte nasjonale tilsynsmyndigheten om ekspertvurderingen, datoen da den er planlagt å finne sted, og identiteten til ekspertene som deltar.

Medlemsstaten der den nasjonale tilsynsmyndigheten skal vurderes, skal godkjenne gruppen av eksperter før vurderingen kan foretas.

4. I løpet av tre måneder etter vurderingen skal vurderingsgruppen utarbeide og enes om en rapport som kan inneholde anbefalinger.

Kommisjonen skal innkalle til et møte med Byrådet, ekspertene og den nasjonale tilsynsmyndigheten for å drøfte rapporten.

5. Kommisjonen skal oversende rapporten til den berørte medlemsstaten.

Medlemsstaten kan framlegge sine synspunkter innen tre måneder etter å ha mottatt rapporten.

Disse synspunktene skal eventuelt omfatte tiltakene medlemsstaten har truffet eller har til hensikt å treffe innenfor en bestemt frist som en reaksjon på vurderingen.

Med mindre annet avtales med den berørte medlemsstaten, skal rapporten og oppfølgingen ikke offentliggjøres.

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

Artikkel 11

Overgangsbestemmelser

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

2. De som søker om et sertifikat for ytelse av flysikringstjenester og har innlevert søknaden før denne forordnings ikrafttredelsesdato og ennå ikke har fått utstedt et sertifikat på den dato, skal dokumentere samsvar med bestemmelsene i denne forordning før sertifikatet utstedes.

3. Dersom organisasjoner som har Byrået som vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 3, har inngitt en søknad om utstedelse av sertifikat til en nasjonal tilsynsmyndighet i en medlemsstat før denne forordnings ikrafttredelsesdato, skal den nasjonale tilsynsmyndigheten fullføre sertifiseringsprosessen i samarbeid med Byrået og overføre saksmappen til Byrået når sertifikatet utstedes.

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

Utferdiget i Brussel, 17. oktober 2011.

Artikkel 12

Oppheving

Forordning (EF) nr. 2096/2005 oppheves.

Artikkel 13

Endring av forordning (EF) nr. 482/2008

I forordning (EF) nr. 482/2008 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 4 nr. 5 erstattes henvisningen til «forordning (EF) nr. 2096/2005» med en henvisning til «Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1035/2011(*)».

(*) EUT L 271 av 18.10.2011, s. 23».

- 2) Artikkel 6 oppheves.

- 3) I vedlegg I nr. 1 og 2 erstattes henvisningen til «forordning (EF) nr. 2096/2005» med en henvisning til «Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1035/2011».

Artikkel 14

Endring av forordning (EU) nr. 691/2010

I forordning (EU) nr. 691/2010 oppheves artikkel 25.

Artikkel 15

Ikrafttredelse

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

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

VEDLEGG I

Generelle krav til yting av flysikringstjenester**1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG KAPASITET**

Ytere av flysikringstjenester skal kunne yte sine tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og bærekraftig måte som er forenlig med enhver rimelig samlet etterspørsel etter et gitt luftrom. For dette formål skal de ha tilstrekkelig teknisk og driftsmessig kapasitet og sakkunnskap.

2. ORGANISASJONSSTRUKTUR OG LEDELSE**2.1. Organisasjonsstruktur**

Ytere av flysikringstjenester skal bygge opp og lede sin organisasjon på en måte som støtter sikker, effektiv og kontinuerlig yting av tjenester.

I organisasjonsstrukturen skal følgende være fastsatt:

- a) de utpekte stillingsinnehavernes fullmakter, oppgaver og ansvar, særlig for personer i ledelsen med ansvar for funksjoner knyttet til sikkerhet, kvalitet, økonomi og menneskelige ressurser,
- b) forholdet og rapporteringslinjene mellom organisasjonens forskjellige områder og prosesser.

2.2. Organisasjonsledelse**2.2.1. Forretningsplan**

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

- a) fastsette de overordnede målene for yteren av flysikringstjenester og strategien for å nå disse målene i samsvar med eventuelle overordnede langtidspaner og relevante unionskrav for utvikling av infrastruktur eller annen teknologi,
- b) inneholde hensiktsmessige ytelsesmål når det gjelder sikkerhet, kapasitet, miljø og kostnadseffektivitet, alt etter hva som er relevant.

Informasjonen i bokstav a) og b) skal være i samsvar med den nasjonale ytelsesplanen eller ytelsesplanen for den funksjonelle luftromsblokken nevnt i artikkel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og når det gjelder sikkerhetsdataene, i samsvar med det nasjonale flysikkerhetsprogrammet (State Safety Programme) nevnt i Standard 2.27.1 i vedlegg 11 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, endring 47B av 20. juli 2009, alt etter hva som er relevant.

Ytere av flysikringstjenester skal framlegge sikkerhets- og forretningsmessige begrunnelser for større investeringsprosjekter og eventuelt anslag over virkningen på de relevante ytelsesmålene nevnt i bokstav b), og skal angi hvilke investeringer som er forbundet med lovfestede krav i tilknytning til gjennomføringen av forskningsprosjektet for lufttrafikkstyring i Det felles europeiske luftrom (SESAR).

2.2.2. Årsplan

Ytere av flysikringstjenester skal framlegge en årsplan som omfatter det påfølgende året, og som presiserer enkelthetene i forretningsplanen og beskriver eventuelle endringer i den.

Årsplanen skal omfatte følgende bestemmelser om tjenestenes nivå og kvalitet, for eksempel forventet nivå for kapasitet, sikkerhet, miljø og kostnadseffektivitet, alt etter hva som er relevant:

- a) opplysninger om innføring av ny infrastruktur eller annen utvikling og en redegjørelse for hvordan dette vil bidra til å forbedre ytelsen av flysikringstjenester, herunder tjenestenes nivå og kvalitet,

- b) ytelsesindikatorer som er i samsvar med den nasjonale ytelsesplanen eller ytelsesplanen for den funksjonelle luftromsblokken nevnt i artikkel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og som ytelsesnivået og tjenestenes kvalitet kan vurderes mot,
- c) opplysninger om planlagte tiltak for å redusere sikkerhetsrisikoene som angis i sikkerhetsplanen til yteren av flysikringstjenester, herunder sikkerhetsindikatorer for å overvåke sikkerhetsrisiko og de anslåtte kostnadene for disse tiltakene der det er relevant,
- d) forventet kortsiktig økonomisk stilling for yteren av flysikkerhetstjenester samt eventuelle endringer i eller virkninger på forretningsplanen.

2.2.3. Ytelsesdelen av planene

Yteren av flysikringstjenester skal på anmodning gjøre innholdet i ytelsesdelen av forretningsplanen og årsplanen tilgjengelig for Kommisjonen på vilkår som fastsettes av vedkommende myndighet i samsvar med nasjonal lovgivning.

3. SIKKERHETS- OG KVALITETSSTYRING

3.1. Sikkerhetsstyring

Ytere av flysikringstjenester skal ivareta sikkerheten ved alle sine tjenester. For dette formål skal de opprette formelle forbindelser med alle berørte parter som direkte kan påvirke tjenestenes sikkerhet.

Ytere av flysikringstjenester skal utarbeide prosedyrer for sikkerhetsstyring når nye funksjonssystemer innføres eller eksisterende funksjonssystemer endres.

3.2. Kvalitetsstyringssystem

Ytere av flysikringstjenester skal ha iverksatt et kvalitetsstyringssystem som omfatter alle flysikringstjenester de yter, etter følgende prinsipper.

Kvalitetsstyringssystemet skal

- a) fastsette kvalitetspolitikken på en slik måte at den i størst mulig grad oppfyller behovene til forskjellige brukere,
- b) etablere et kvalitetssikringsprogram som inneholder prosedyrer for å kontrollere at all virksomhet utføres i samsvar med gjeldende krav, standarder og prosedyrer,
- c) framlegge dokumentasjon på kvalitetsstyringssystemets funksjon ved hjelp av håndbøker og overvåkingsdokumenter,
- d) utpeke representanter for ledelsen til å overvåke at prosedyrene for å sikre sikker og effektiv driftspraksis følges og er tilstrekkelige,
- e) foreta vurderinger av kvalitetsstyringssystemet som er iverksatt, og eventuelt treffe utbedringstiltak.

Et EN ISO 9001-sertifikat utstedt av en behørig akkreditert organisasjon, som omfatter yterens flysikringstjenester, skal anses som tilstrekkelig for å oppfylle kravene. Yteren av flysikringstjenester skal godta at dokumentasjonen knyttet til sertifiseringen gjøres kjent for vedkommende myndighet på dennes anmodning.

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

3.3. Driftshåndbøker

Ytere av flysikringstjenester skal utarbeide og ajourføre driftshåndbøker om utførelsen av tjenestene til bruk og veiledning for driftspersonellet.

De skal sikre at

- a) driftshåndbøkene inneholder de instruksjoner og opplysninger som kreves for at driftspersonellet skal kunne utføre sine oppgaver,
- b) relevante deler av driftshåndbøkene er tilgjengelige for det berørte personellet,
- c) driftspersonellet raskt underrettes om de endringer i driftshåndboken som gjelder deres oppgaver og når endringene trer i kraft.

4. SIKKERHET

Ytere av flysikringstjenester skal opprette et sikkerhetsstyringssystem for å ivareta

- a) sikkerheten for sine anlegg og sitt personell for å forhindre ulovlig forstyrrelse av flysikringstjenestene,
- b) sikkerheten for driftsdataene som de mottar, produserer eller på annen måte benytter slik at tilgangen til dem begrenses til godkjente personer.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte

- a) prosedyrene for vurdering og reduksjon av sikkerhetsrisikoer, overvåking og bedring av sikkerheten, sikkerhetsvurderinger og formidling av erfaringer,
- b) midler til å påvise sikkerhetsbrudd og varsle personell ved egnede varslingssignaler,
- c) midler til å begrense virkningene av sikkerhetsbrudd og å fastsette gjenopprettningstiltak og risikoreduerende prosedyrer for å hindre gjentakelse.

Ytere av flysikringstjenester skal sørge for sikkerhetsklarering av sitt personell når det er grunn for det, og skal samarbeide med vedkommende sivile og militære myndigheter for å ivareta sikkerheten for sine anlegg, sitt personell og sine data.

Sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemene kan være utformet og drives som et integrert styringssystem.

5. MENNESKELIGE RESSURSER

Ytere av flysikringstjenester skal ansette personell med relevante kvalifikasjoner for å sikre at flysikringstjenestene ytes på en sikker, effektiv, kontinuerlig og bærekraftig måte. I den forbindelse skal de fastsette retningslinjer for ansettelse og opplæring av personell.

6. ØKONOMISK SOLIDITET

6.1. Økonomisk og finansiell evne

Ytere av flysikringstjenester skal kunne oppfylle sine finansielle forpliktelser, for eksempel faste og variable driftskostnader eller investeringskostnader. De skal benytte et egnet system for føring av kostnadsregnskap. De skal dokumentere sin evne gjennom årsplanen som er nevnt i nr. 2.2.2 samt gjennom balanser og regnskaper i den grad deres rettslige status tillater det.

6.2. Revisjon

Ytere av flysikringstjenester skal i samsvar med artikkel 12 nr. 2 i forordning (EF) nr. 550/2004 dokumentere at de regelmessig underkastes en uavhengig revisjon.

7. ERSTATNINGSANSVAR OG FORSIKRINGSDEKNING

Ytere av flysikringstjenester skal ha ordninger som dekker det erstatningsansvar som følger av gjeldende lovgivning.

Metoden som benyttes til å sørge for dekning, skal være tilpasset det aktuelle taps- og skadepotensialet, idet det tas hensyn til organisasjonens rettslige status og den dekning som er tilgjengelig i form av bedriftsforsikring.

En yter av flysikringstjenester som benytter seg av tjenestene til en annen yter av flysikringstjenester, skal sikre at avtaler regulerer ansvarsfordelingen mellom dem.

8. TJENESTENES KVALITET

8.1. Åpen og oversiktlig yting av flysikringstjenester

Ytere av flysikringstjenester skal yte sine tjenester på en åpen og oversiktig måte. De skal offentliggjøre vilkårene for tilgang til sine tjenester og opprette en formell ordning for jevnlig samråd med brukerne av flysikringstjenester, enten enkeltvis eller samlet, og minst én gang i året.

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

8.2 Beredskapsplaner

Ytere av flysikringstjenester skal ha beredskapsplaner for alle flysikringstjenestene de yter dersom det skulle inntreffe hendelser som fører til betydelig forringelse av eller avbrudd i deres virksomhet.

9. RAPPORTERINGSKRAV

Ytere av flysikringstjenester skal kunne framlegge en årsrapport om sin virksomhet for den relevante vedkommende myndighet.

Årsrapporten skal omfatte yterens økonomiske resultater, uten at artikkel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004 berøres, samt driftsmessig ytelse og annen virksomhet og utvikling av betydning, særlig når det gjelder sikkerhet.

Årsrapporten skal minst inneholde

- a) en vurdering av nivået på flysikringstjenestene som ytes,
- b) en sammenligning av den ytelsen som yteren av flysikringstjenester har levert, og ytelsesmålene fastsatt i forretningsplanen nevnt i nr. 2.2.1, idet den faktiske ytelsen sammenholdes med årsplanen ved hjelp av ytelsesindikatorerne fastsatt i årsplanen,
- c) en forklaring på avvik fra målene og en redegjørelse for tiltak for å avhjelpe eventuelle avvik i referanseperioden nevnt i artikkel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004,
- d) utvikling innen drift og infrastruktur,
- e) økonomiske resultater, dersom de ikke offentliggjøres separat i henhold til artikkel 12 nr. 1 i forordning (EF) nr. 550/2004,
- f) opplysninger om den formelle samrådsprosessen med brukerne av yterens tjenester,
- g) opplysninger om personalpolitikken.

Ytere av flysikringstjenester skal gjøre innholdet i årsrapporten tilgjengelig for Kommisjonen og Byrået på anmodning og for offentligheten på vilkårene som fastsettes av vedkommende myndighet i samsvar med nasjonal lovgivning.

VEDLEGG II

Særlige krav til yting av lufttrafikkjenester

1. EIENDOMSRETT

Ytere av lufttrafikkjenester skal underrette vedkommende myndigheter nevnt i artikkel 7 nr. 2 i forordning (EF) nr. 550/2004 om

- a) sin rettslige status, sin eierstruktur og eventuelle avtaler som har vesentlig betydning for kontrollen over deres eiendeler,
- b) eventuelle forbindelser med organisasjoner som ikke medvirker i ytingen av flysikringstjenester, herunder former for forretningsvirksomhet der yteren deltar enten direkte eller gjennom tilknyttede foretak som representerer mer enn 1 % av deres forventede inntekt. Videre skal yteren underrette om enhver endring i alle individuelle aksjeholdninger som representerer 10 % eller mer av deres samlede aksjekapital.

Ytere av lufttrafikkjenester skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at det oppstår interessekonflikter som kan bringe deres upartiske og objektive yting av tjenester i fare.

2. ÅPEN OG OVERSIKTLIG YTING AV TJENESTER

Utover bestemmelsene i vedlegg I nr. 8.1 kan en medlemsstat, dersom den beslutter å konkurranseutsette ytingen av visse lufttrafikkjenester, treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at ytere av akkurat disse lufttrafikkjenestene verken opptrer på en måte som har som formål eller følge å hindre, begrense eller vri konkurransen, eller opptrer på en slik måte at de misbruker en dominerende stilling i henhold til gjeldende nasjonal lovgivning eller unionsretten.

3. TJENESTENES SIKKERHET

3.1. Sikkerhetsstyringssystem (SMS)

3.1.1. *Generelle sikkerhetskrav*

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

- a) sikrer en formalisert, tydelig og proaktiv tilnærming til systematisk sikkerhetsstyring for å oppfylle sikkerhetsansvaret i tilknytning til tjenesteytingen, som omfatter alle tjenester og støtteordningene under yterens forvaltning, og som bygger på en uttalt sikkerhetsstrategi som bestemmer organisasjonens grunnleggende metode for styring av sikkerheten (sikkerhetsstyring),
- b) sikrer at alle som berøres av sikkerhetsaspekter ved ytingen av lufttrafikkjenester, har et individuelt sikkerhetsansvar for sine handlinger, at lederne er ansvarlige for sikkerhetsytelsen i sine respektive avdelinger eller områder, og at den øverste ledelsen hos tjenesteyteren har hovedansvaret for sikkerheten (sikkerhetsansvar),
- c) sikrer at oppnåelse av tilfredsstillende sikkerhet for lufttrafikkjenester skal ha høyeste prioritet (sikkerhetsprioritering),
- d) sikrer at det fremste sikkerhetsmålet under yting av lufttrafikkjenester skal være å redusere, så langt det er praktisk mulig, risikoen for at en luftfartsulykke inntreffer (sikkerhetsmål).

3.1.2. *Krav til hvordan sikkerheten skal oppnås*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal ytere av lufttrafikkjenester

- a) sikre at personellet har tilstrekkelig opplæring og kompetanse for de oppgaver det skal utføre, og har de nødvendige tillatelser dersom slike kreves, og oppfyller gjeldende helsekrav (kompetanse),
- b) sikre at det utpekes en sikkerhetsstyringsfunksjon med organisatorisk ansvar for utvikling og vedlikehold av sikkerhetsstyringssystemet, og sikre at denne funksjonen er uavhengig av linjeledelsen og er direkte underlagt den øverste organisatoriske ledelsen. I små organisasjoner der samling av ansvar for flere områder kan være til hinder for tilstrekkelig uavhengighet i så måte, skal ordningene for sikkerhetsbekreftelse suppleres med ytterligere, uavhengige midler, og det skal sørges for at den øverste ledelsen i tjenesteyterens organisasjon deltar aktivt i sikkerhetsstyringen (ansvar for sikkerhetsstyring),

- c) sørge for, i den grad det er mulig, at kvantitative sikkerhetsnivåer fastsettes og opprettholdes for alle funksjonssystemer (kvantitative sikkerhetsnivåer),
- d) sørge for at sikkerhetsstyringssystemet systematisk dokumenteres med klar forbindelse til organisasjonens sikkerhetsstrategi (SMS-dokumentasjon),
- e) sørge for at sikkerheten ved tjenester og forsyninger fra eksterne leverandører er tilstrekkelig og tilfredsstillende med hensyn til den sikkerhetsmessige betydning de har i forhold til yterens tjenester (eksterne tjenester og forsyninger),
- f) sørge for at risikovurdering og risikoreduksjon utføres på et passende nivå for å sikre at det tas behørig hensyn til alle aspekter ved ytingen av ATM-tjenester (risikovurdering og risikoreduksjon). Når det gjelder endringer i ATM-funksjonssystemet, får nr. 3.2 anvendelse,
- g) sørge for at driftsmessige eller tekniske ATM-hendelser som anses for å ha betydelige følger for sikkerheten, undersøkes umiddelbart, og at alle nødvendige korrigerende tiltak treffes (sikkerhetshendelser). De skal også dokumentere at kravene til rapportering og vurdering av sikkerhetshendelser er oppfylt i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning og unionsretten.

3.1.3. *Krav til sikkerhetsbekreftelse*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal ytere av lufttrafikkjenester sikre at

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

3.1.4. *Krav til fremme av sikkerhet*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal ytere av lufttrafikkjenester sikre at

- a) alt personell er klar over de potensielle farer for sikkerheten som er forbundet med deres oppgaver (sikkerhetsbevissthet),
- b) erfaringer som følger av granskinger av sikkerhetshendelser og annen virksomhet på sikkerhetsområdet formidles i organisasjonen på ledelses- og driftsnivå (erfaringsformidling),
- c) alt personell aktivt oppmuntres til å fremme forslag til hvordan påviste farer kan håndteres, og at det gjøres endringer for å bedre sikkerheten der dette synes nødvendig (sikkerhetsforbedring).

3.2. **Sikkerhetskrav til risikovurdering og risikoreduksjon ved endringer**

3.2.1. *Avsnitt 1*

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal ytere av lufttrafikkjenester sikre at det ved enhver endring av komponenter i ATM-funksjonssystemet og støtteordningene under deres styringsmessige kontroll systematisk utføres fareidentifikasjon samt risikovurdering og risikoreduksjon på en måte som omfatter

- a) hele livssyklusen til den aktuelle komponenten i ATM-funksjonssystemet, fra første planlegging og utforming til drift og vedlikehold og utfasing,
- b) ATM-funksjonssystemets luftbårne, bakkebaserte og eventuelt rombaserte komponenter, gjennom samarbeid med ansvarlige parter, og

- c) ATM-funksjonssystemets utstyr, prosedyrer og menneskelige ressurser, samhandlingen mellom disse elementene og samspillet mellom den aktuelle komponenten og resten av ATM-funksjonssystemet.

3.2.2. Avsnitt 2

Prosessene for fareidentifikasjon, risikovurdering og risikoreduksjon skal omfatte

- a) fastsettelse av den aktuelle komponentens omfang, grenser og grensesnitt samt fastsettelse av hvilke funksjoner komponenten skal utføre og driftsmiljøet den er beregnet for,
- b) fastsettelse av sikkerhetsmål for komponenten, herunder
 - i) en angivelse av ATM-relaterte sannsynlige farer og feiltilstander og den samlede virkningene av disse,
 - ii) en vurdering av virkningene de kan ha på et luftfartøys sikkerhet, og en vurdering av disse virkningenes alvorlighetsgrad, etter klassifiseringen av alvorlighetsgrad angitt i avsnitt 4,
 - iii) en fastsettelse av hvor akseptable de er, uttrykt som den høyeste sannsynligheten for at faren inntreffer, beregnet på grunnlag av alvorlighetsgraden og den høyeste sannsynligheten for farens virkninger, i samsvar med avsnitt 4,
- c) eventuelt utarbeiding av en risikoreduksjonsstrategi som
 - i) angir mottiltak som skal treffes som vern mot risikofaktorer,
 - ii) om nødvendig omfatter fastsettelse av sikkerhetskrav som har mulige virkninger for den aktuelle komponenten eller andre komponenter i ATM-funksjonssystemet eller driftsmiljøet,
 - iii) viser at den er gjennomførbar og effektiv,
- d) en bekreftelse på at alle fastsatte sikkerhetsmål og sikkerhetskrav er oppfylt
 - i) før endringen gjennomføres,
 - ii) under alle overgangsfaser fram til drift,
 - iii) under hele driftstiden, og
 - iv) under alle overgangsfaser fram til utfasing.

3.2.3. Avsnitt 3

Resultatene, tilhørende begrunnelse og dokumentasjon av prosessene for risikovurdering og risikoreduksjon, herunder fareidentifikasjon, skal sammenstilles og dokumenteres på en måte som sikrer at

- a) det foreligger en fullstendig redegjørelse som viser at den aktuelle komponenten og hele ATM-funksjonssystemet oppfyller fastsatte sikkerhetsmål og sikkerhetskrav og dermed holder, og fortsatt vil holde, et akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette skal eventuelt omfatte spesifikasjoner for alle prognose-, overvåkings- eller undersøkelsesmetoder som benyttes,
- b) alle sikkerhetskrav som vedrører gjennomføringen av en endring, kan spores til den planlagte drift/funksjon.

3.2.4. Avsnitt 4

Fareidentifikasjon og alvorlighetsvurdering

Det skal foretas en systematisk identifikasjon av farene. Alvorlighetsgraden med hensyn til virkningene av farene i et gitt driftsmiljø skal bestemmes ved hjelp av klassifiseringen i tabellen nedenfor, idet alvorlighetsgraden skal klassifiseres på grunnlag av et bestemt argument som viser farens mest sannsynlige virkning i det verst tenkelige tilfelle.

Alvorlighetsklasse	Virkning på driften
1 (Alvorligst)	Ulykke som definert i artikkel 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 ⁽¹⁾ .
2	Alvorlig hendelse som definert i artikkel 2 i forordning (EU) nr. 996/2010.
3	Større hendelse knyttet til driften av et luftfartøy der luftfartøyets sikkerhet kunne ha vært satt i fare og ført til en nestenkollisjon mellom luftfartøyer, med bakken eller med hindringer.
4	Betydelig hendelse der omstendighetene tyder på at en ulykke, en alvorlig hendelse eller en større hendelse kunne ha inntruffet dersom risikoen ikke hadde blitt håndtert innenfor sikkerhetsmarginene, eller dersom et annet luftfartøy hadde befunnet seg i nærheten.
5 (Minst alvorlig)	Ingen umiddelbar virkning på sikkerheten.

⁽¹⁾ EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35.

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

Risikoklassifisering

Det skal fastsettes sikkerhetsmål basert på risiko i form av den høyeste sannsynligheten for at faren inntreffer, beregnet på grunnlag av virkningens alvorlighetsgrad og den høyeste sannsynligheten for farens virkninger.

Som et nødvendig supplement til påvisningen av at de fastsatte kvantitetsmål er nådd, skal det tas ytterligere sikkerhetsstyringshensyn slik at sikkerheten ved ATM-systemet økes ytterligere der dette er rimelig.

3.2.5. Avsnitt 5

System for sikkerhetsbekreftelse av programvare

Ved drift av sikkerhetsstyringssystemet skal en yter av lufttrafikkjenester innføre et system for sikkerhetsbekreftelse av programvare i samsvar med forordning (EF) nr. 482/2008.

3.3. Sikkerhetskrav til teknisk personell som utfører sikkerhetsrelaterte driftsoppgaver

Ytere av lufttrafikkjenester skal sikre at teknisk personell, herunder personell hos underleverandører som driver og vedlikeholder ATM-utstyr som er godkjent for driftsmessig bruk, har og opprettholder tilstrekkelig kunnskap om og forståelse av tjenestene de støtter, de faktiske og potensielle virkningene deres arbeid har for disse tjenestenes sikkerhet og de restriksjoner som må overholdes i arbeidet.

Når det gjelder personell som deltar i sikkerhetsrelaterte oppgaver, herunder personell hos underleverandører, skal ytere av lufttrafikkjenester dokumentere at personellet er tilstrekkelig kvalifisert, at vaktordningene sikrer tilstrekkelig kapasitet og kontinuitet for tjenesten, og skal dokumentere ordninger og retningslinjer for kvalifisering av personell, opplæringspolitikk for personellet, opplæringsplaner og registre samt ordninger for tilsyn med ikke-kvalifisert personell. De skal ha fastsatte prosedyrer for tilfeller der det stilles spørsmål ved personellens fysiske eller mentale helse.

Ytere av lufttrafikkjenester skal føre et register med opplysninger om antall, status for og fordeling av personell som deltar i sikkerhetsrelaterte oppgaver.

Registeret skal

- a) angi lederne som har ansvaret for sikkerhetsrelaterte funksjoner,
- b) inneholde de relevante kvalifikasjonene til det teknisk personellet, sammenholdt med kravene til ferdigheter og kompetanse,
- c) angi de steder og oppgaver som det tekniske personellet er tildelt, herunder vaktordninger.

4. ARBEIDSMETODER OG DRIFTSPROSEDYRER

Ytere av lufttrafikkjenester skal kunne dokumentere at deres arbeidsmetoder og driftsprosedyrer er i samsvar med standardene i følgende vedlegg til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i den grad de er relevante for yting av lufttrafikkjenester i det berørte luftrom:

- a) vedlegg 2 om regler for lufttrafikk (10. utgave av juli 2005, herunder alle endringer til og med nr. 42),
- b) vedlegg 10 om luftfartstelekommunikasjon, bind 2 om kommunikasjonspresedyrer, herunder prosedyrer med PANS-status (6. utgave av oktober 2001, herunder alle endringer til og med nr. 85),
- c) vedlegg 11 om lufttrafikkjenester (13. utgave av juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 47-B).

—————

VEDLEGG III

Særlige krav til yting av flyværtjenester**1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG KAPASITET**

Ytere av flyværtjenester skal sikre at den meteorologiske informasjon som er nødvendig for utførelsen av deres respektive funksjoner, stilles til rådighet i en brukervennlig form for

- a) operatører og flygebesetninger for planlegging før og under flyging,
- b) ytere av lufttrafikktenester og flygeinformasjonstjenester,
- c) enheter for lete- og redningstjenester, og
- d) flyplasser.

Ytere av flyværtjenester skal bekrefte oppnåelig nøyaktighetsnivå for informasjonen som formidles med tanke på driften, herunder kilden til slik informasjon, samtidig som det sikres at informasjonen formidles i god tid og ajourføres etter behov.

2. ARBEIDSMETODER OG DRIFTSPROSEDYRER

Ytere av flyværtjenester skal kunne dokumentere at deres arbeidsmetoder og driftsprosedyrer er i samsvar med standardene i følgende vedlegg til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i den grad de er relevante for yting av flyværtjenester i det berørte luftrom:

- a) vedlegg 3 om flyværtjeneste for internasjonal luftfart (17. utgave av juli 2010, herunder alle endringer til og med nr. 75),
- b) vedlegg 11 om lufttrafikktenester (13. utgave av juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 47-B),
- c) vedlegg 14 om flyplasser i følgende utgaver:
 - i) bind I om utforming og drift av flyplasser (5. utgave av juli 2009, herunder alle endringer til og med nr. 10-B),
 - ii) bind II om helikopterlandingsplasser (3. utgave av juli 2009, herunder alle endringer til og med nr. 4).

VEDLEGG IV

Særlige krav til yting av luftfartsinformasjonstjenester**1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG KAPASITET**

Ytere av luftfartsinformasjonstjenester skal sikre at informasjon og data stilles til rådighet i egnet form for

- a) personell med oppgaver som berører flygingen, herunder flygebesetninger, samt til flygeplanlegging, flygestyringssystemer og flygesimulatorer,
- b) ytere av lufttrafikkjenester som har ansvar for flygeinformasjonstjenester, flygeinformasjonstjenester på flyplasser og formidling av informasjon før flyging.

Ytere av luftfartsinformasjonstjenester skal sikre dataintegritet og bekrefte nøyaktighetsnivået for informasjonen som formidles med tanke på driften, herunder kilden til informasjonen, før informasjonen formidles.

2. ARBEIDSMETODER OG DRIFTSPROSEDYRER

Ytere av luftfartsinformasjonstjenester skal kunne dokumentere at deres arbeidsmetoder og driftsprosedyrer er i samsvar med standardene i

- a) kommisjonsforordning (EU) nr. 73/2010⁽¹⁾,
- b) følgende vedlegg til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, i den grad de er relevante for yting av luftfartsinformasjonstjenester i det berørte luftrom:
 - i) vedlegg 3 om flyværtjeneste for internasjonal luftfart (17. utgave av juli 2010, herunder alle endringer til og med nr. 75),
 - ii) vedlegg 4 om luftfartskart (11. utgave av juli 2009, herunder alle endringer til og med nr. 56),
 - iii) vedlegg 15 om luftfartsinformasjonstjenester (13. utgave av juli 2010, herunder alle endringer til og med nr. 36), uten at det berører forordning (EU) nr. 73/2010.

⁽¹⁾ EUT L 23 av 27.1.2010, s. 6.

VEDLEGG V

Særlige krav til yting av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester**1. TEKNISK OG DRIFTSMESSIG KOMPETANSE OG KAPASITET**

Ytere av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal sikre tjenestenes tilgjengelighet, kontinuitet, nøyaktighet og integritet.

Ytere av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal bekrefte kvalitetsnivået på tjenestene de yter, og skal dokumentere at deres utstyr regelmessig vedlikeholdes og om nødvendig kalibreres.

2. TJENESTENES SIKKERHET

Ytere av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal oppfylle kravene i vedlegg II nr. 3 i om tjenestenes sikkerhet.

3. ARBEIDSMETODER OG DRIFTSPROSEDYRER

Ytere av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester skal kunne dokumentere at deres arbeidsmetoder og driftsprosedyrer er i samsvar med standardene i vedlegg 10 om luftfartstelekommunikasjon til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart i følgende utgaver, i den grad de er relevante for yting av kommunikasjons-, navigasjons- eller overvåkingstjenester i det berørte luftrum:

- a) bind I om radionavigasjonshjelpemidler (6. utgave av juli 2006, herunder alle endringer til og med nr. 85),
 - b) bind II om kommunikasjonsprosedyrer, herunder prosedyrer med PANS-status (6. utgave av oktober 2001, herunder alle endringer til og med nr. 85),
 - c) bind III om kommunikasjonssystemer (2. utgave av juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 85),
 - d) bind IV om overvåkingsradar- og antikollisjonssystemer (4. utgave av juli 2007, herunder alle endringer til og med nr. 85),
 - e) bind V om bruk av radiofrekvensområder (2. utgave av juli 2001, herunder alle endringer til og med nr. 85).
-