

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1108/2009

2016/EØS/12/03

av 21. oktober 2009

om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 på området flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikringstjenester og om oppheving av direktiv 2006/23/EF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1) I sin melding av 15. november 2005 til Rådet, Europaparlamentet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen kalt «Utvidelse av oppgavene til Det europeiske flysikkerhetsbyrå — en agenda for 2010» meddelte Kommisjonen at den har til hensikt å gradvis utvide oppgavene til Det europeiske flysikkerhetsbyrå («Byrået») med sikte på en helhetsmetode som omfatter sikkerhet og samvirkingsevne for flyplasser/luftthavner, flysikringstjenester («ANS») og lufttrafikkstjenester («ATM»).

2) Luftfartens stadige vekst i Europa skaper mange utfordringer, særlig når det gjelder viktige sikkerhetslementer forbundet med flyplasser og ATM/ANS. Det må derfor fastsettes nødvendige risikoreduserende tiltak for å garantere sikkerheten gjennom en harmonisert og helhetlig lovgivningsmetode i medlemsstatene.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 165/2011 av 19. desember 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 15 av 15.3.2012, s. 64.

⁽¹⁾ EUT C 182 av 4.8.2009, s. 50.

⁽²⁾ EUT C 120 av 28.5.2009, s. 52.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 25. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 7. september 2009.

3) Resultatene av initiativet Det felles europeiske luftrom må suppleres med det harmoniserte sikkerhetslementet som skal anvendes på flyplasser og ATM/ANS. For dette formål bør det også utarbeides egnede rammeregler for sikkerhet med hensyn til utviklingen av ny teknologi på dette området.

4) Fellesskapet bør, i samsvar med standardene og de anbefalte framgangsmåtene fastsatt i konvensjonen om internasjonal luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 («Chicago-konvensjonen»), fastsette grunnleggende krav til luftfartsprodukter, -deler og -utstyr, flyplasser og yting av ATM/ANS; grunnleggende krav til personer og organisasjoner som deltar i drift av flyplasser og i yting av ATM/ANS, samt grunnleggende krav til personer og produkter som deltar i opplæring og medisinsk vurdering av flygeledere. Kommisjonen bør gis myndighet til å utarbeide de nødvendige gjennomføringsregler for dette.

5) I og med at tjenester som består i å skaffe, bearbeide, formatere og levere data i forbindelse med flysikring, skiller seg fra ANS-tjenester som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)⁽⁴⁾, bør Kommisjonen utarbeide særlige krav som er tilpasset slike tjenester.

6) Det vil ikke være hensiktsmessig å anvende felles regler på alle flyplasser. Særlig flyplasser som ikke er åpne for offentligheten, og flyplasser som i hovedsak brukes til fritidsflyginger eller annen kommersiell lufttransport enn flyginger utført i samsvar med instrumentflygereglene, og som har rullebaner med fast dekke på under 800 meter, bør fortsatt være underlagt medlemsstatenes lovgivning, uten at de øvrige medlemsstater i henhold til denne forordning er forpliktet til å anerkjenne slike nasjonale ordninger. Det bør imidlertid treffes forholdsmessige tiltak for i alminnelighet å øke sikkerhetsnivået for fritidsflyginger og for all kommersiell lufttransport. Kommisjonen vil på et senere tidspunkt revurdere muligheten for en trinnsvis utvidelse av anvendelsesområdet til flyplasser som for tiden ikke omfattes, idet den tar fullt hensyn til hvordan dette kan komme til å påvirke slike flyplasser.

⁽⁴⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

- 7) Med tanke på at flyplasser er svært forskjellige, med svært individuelle infrastrukturer og miljøer, bør felles regler for flyplassikkerhet legges til rette for den fleksibilitet som er nødvendig for en individuell overholdelse av reglene, gjennom en passende balanse mellom gjennomføringsregler, sertifiseringsspesifikasjoner og akseptable samsvarskriterier. Reglene bør stå i forhold til flyplassens størrelse, trafikk, kategori og kompleksitet samt til flyplassdriftens art og omfang, for å unngå unødvendige byråkratiske og økonomiske byrder, særlig for mindre flyplasser med svært begrenset passasjertrafikk.
- 8) Flyplassers infrastruktur og drift bør sertifiseres med ett sertifikat. Medlemsstatene kan imidlertid sertifisere flyplassenes infrastruktur og drift hver for seg. I så fall bør sertifikatene utstedes av samme myndighet. Operatører som driver flere flyplasser, og som har opprettet egnede sentrale funksjoner, kan søke om ett sertifikat som omfatter drift og styring av alle flyplassene de er ansvarlige for.
- 9) Luftfartsprodukter, -deler og –utstyr, flyplasser og deres utstyr, operatører som deltar i kommersiell lufttransport og i drift av flyplasser, systemer for og ytere av ATM/ANS samt flygere og flygeledere, og personer, produkter og organisasjoner som deltar i opplæring og medisinsk vurdering av dem, bør sertifiseres eller lisensieres når det er fastslått at de oppfyller grunnleggende krav som Fellesskapet skal fastsette i samsvar med de standarder og anbefalte framgangsmåter som er fastsatt i Chicago-konvensjonen. Kommisjonen bør gis myndighet til å utarbeide de nødvendige gjennomføringsregler for fastsettelsen av vilkår for utstedelse av sertifikatet eller vilkår for å erstatte det med en egnethetserklæring, idet det tas hensyn til risikoen knyttet til de forskjellige typer tjenester.
- 10) Gjennomføringsregler for sertifisering av konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ATM/ANS-systemer og –komponenter samt regler for organisasjoner som deltar i utformingen, produksjonen og vedlikeholdet, bør fastsettes bare i forbindelse med sikkerhetskritiske risikoer som er påvist etter en detaljert konsekvensanalyse.
- 11) Kommisjonen vil på et senere tidspunkt starte arbeidet med å undersøke om det lar seg gjøre og er nødvendig å innføre godkjente organer til sertifisering av ATM/ANS-systemer, og vil evaluere alle mulige løsninger og konsekvenser. Kommisjonen kan eventuelt framlegge et forslag om ytterligere revisjon av denne forordning på grunnlag av en fullstendig konsekvensanalyse.
- 12) I henhold til Fellesskapets institusjonelle system er gjennomføring av Fellesskapets regelverk primært medlemsstatenes ansvar. Sertifiseringsoppgaver som kreves i henhold til denne forordning og dens gjennomføringsregler, skal derfor gjennomføres på nasjonalt plan. I visse klart definerte tilfeller bør imidlertid også Byrået gis myndighet til å utføre sertifiseringsoppgaver som fastsatt i denne forordning. Byrået bør av samme grunn tillates å treffe de nødvendige tiltak i forbindelse med områdene som omfattes av denne forordning, når dette er det beste middel for å sikre ensartethet og at det indre marked fungerer tilfredsstillende.
- 13) Gjennomføringsreglene som Byrået skal utarbeide på området ATM/ANS, bør utformes i samsvar med resultatene etter Byråets samrådsprosess på et grunnlag som bør tilpasses nye berørte parter og bygge på bestemmelsene i forordning (EF) nr. 549/2004, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)⁽¹⁾, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)⁽²⁾, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)⁽³⁾ og særlig de av Eurocontrols sikkerhetskrav («Eurocontrol Safety Regulatory Requirements») som er innarbeidet i nasjonal lovgivning. Gjennomføringsreglene bør vedtas av Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004. Det bør utarbeides overgangsordninger som sikrer kontinuitet i de godkjenninger som allerede er utstedt i henhold til bestemmelsene i nevnte forordninger.
- 14) Forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 inneholder bestemmelser om flere regulerende funksjoner innen ATM, deriblant, men ikke begrenset til, samvirkingsevne og styring av trafikkflyt og luftrom. Alle disse områdene omfatter sikkerhetselementer som må behørig behandles. Når de regulerer disse områdene, bør medlemsstatene og Kommisjonen derfor påse at disse sikkerhetselementene behandles tilfredsstillende, ved å sørge for passende samordning med Byrået.
- 15) Det er et allment mål at overføringen av funksjoner og oppgaver fra medlemsstatene til Byrået, herunder dem som følger av deres samarbeid gjennom Eurocontrols kommisjon for sikkerhetsregler, bør gjennomføres effektivt, uten noen reduksjon i de nåværende høye sikkerhetsnivåer, og uten noen negativ innvirkning på sertifiseringsplanene. Det bør treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre den nødvendige overgangen. Byrået bør ha tilstrekkelige økonomiske midler til å utføre sine nye oppgaver, og tidspunktet for tildelingen av midlene bør bygge på et definert behov og en tidsplan for vedtakelse og anvendelse av de relevante gjennomføringsregler.

(¹) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

(²) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

(³) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

- 16) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁽¹⁾ fastsettes en hensiktsmessig og omfattende ramme for utarbeiding og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter for sivil luftfart. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF av 5. april 2006 om et fellesskaps sertifikat for flygeledere⁽²⁾ bør derfor oppheves, uten at det berører sertifisering eller lisensiering av produkter, personer og organisasjoner som allerede er utført i samsvar med nevnte direktiv.
- 17) Når det gjelder regulering av yrker som ikke omfattes av denne forordning, bør medlemsstatene fortsatt ha myndighet til, etter eget skjønn, å innføre eller beholde blant annet krav til sertifisering eller lisensiering av personell.
- 18) Gjennomføringsreglene som Byrået skal utarbeide på området ATM/ANS, bør utformes i tilknytning til en omfattende gjennomgang av sikkerhetskravene i regelverket for Det felles europeiske luftrom, det vil si forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004. For å unngå overlapping med hensyn til gjeldende sikkerhetskrav til ATM/ANS-tjenester på den ene side og et juridisk tomrom uten gjeldende sikkerhetskrav på den annen side bør ikrafttredelsesdatoen for endringer i regelverket for Det felles europeiske luftrom være i tråd med dem som gjelder for de nye sikkerhetstiltakene som innføres i henhold til denne forordning.
- 19) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽³⁾.
- 20) Særlig bør Kommisjonen ha myndighet til å vedta gjennomføringsregler for sertifisering av flygeledere og tilhørende godkjenninger, flyplasser og flyplassdrift, lufttrafikkstyring og fysikringstjenester, og tilhørende sertifikater, tilsyn og håndheving, samt vedta en forordning om Byråets gebyrer og avgifter. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i forordning (EF) nr. 216/2008 eller å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 21) Uten at det berører medlemsstatenes myndighet, kan Kommisjonen ved behov framlegge anbefalinger

for Rådet om å opprette en ramme for samordning av sikkerhetsrevisjoner mellom Fellesskapet og Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), for å unngå dobbeltarbeid og for å utnytte ressursene best mulig.

- 22) Når Byrået utarbeider sikkerhetsregler, bør det påse at alle berørte parter er involvert. Uttalelser om regelutformingen bør bygge på full rådspørring av alle berørte parter, herunder driftsansvarlige i små foretak, samt på en behørig vurdering av reglens mulige virkning på anvendelsesområdene. Som fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 skal de berørte parters rådgivende organ rådspørres av Byrået før det treffer beslutninger.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 216/2008 gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 1 skal lyde:

«Artikkel 1

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på
 - a) konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartsprodukter, -deler og -utstyr samt personell og organisasjoner som deltar i konstruksjon, produksjon og vedlikehold av slike produkter, deler og utstyr,
 - b) personell og organisasjoner som deltar i drift av luftfartøyer,
 - c) konstruksjon, vedlikehold og drift av flyplasser samt personell og organisasjoner som deltar i slik virksomhet, og, uten at det berører Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning med hensyn til miljø og arealplanlegging, vern av flyplassenes omgivelser,
 - d) konstruksjon, produksjon og vedlikehold av flyplassutstyr samt personell og organisasjoner som deltar i slik virksomhet,
 - e) konstruksjon, produksjon og vedlikehold av systemer og komponenter for lufttrafikkstyring og fysikringstjenester (ATM/ANS) samt personell og organisasjoner som deltar i slik virksomhet, og
 - f) ATM/ANS samt personell og organisasjoner som deltar i slik virksomhet.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 114 av 27.4.2006, s. 22.

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

2. Denne forordning får ikke anvendelse på

a) produkter, deler, utstyr, personell og organisasjoner nevnt i nr. 1 bokstav a) og b) når det utføres virksomhet eller tjenester tilknyttet militæret, tollvesen, politi, søke- og redningstjenester, brannsløkking, kystvakt eller lignende. Medlemsstatene skal sikre at det ved slik virksomhet eller slike tjenester i den grad det er mulig, tas hensyn til denne forordnings mål,

b) flyplasser eller deler av flyplasser samt utstyr, personell og organisasjoner nevnt i nr. 1 bokstav c) og d) som kontrolleres og drives av militæret,

c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, personell og organisasjoner som nevnt i nr. 1 bokstav e) og f), som ytes eller stilles til rådighet av militæret. Medlemsstatene skal sørge for at luftfartøylene omhandlet i bokstav a) i dette nummer holdes atskilt fra andre luftfartøyer dersom det er relevant.

3. Medlemsstatene skal så langt det er praktisk mulig, sørge for at militære anlegg som er åpne for offentligheten, og som omhandles i nr. 2 bokstav b), eller tjenester som ytes av militært personell til offentligheten, og som omhandles i nr. 2 bokstav c), har et sikkerhetsnivå som er minst like effektivt som nivået som kreves i henhold til de grunnleggende kravene i vedlegg Va og Vb.»

2. I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav d) skal lyde:

«d) «deler og utstyr» instrumenter, innretninger, mekanismer, deler, apparater, tilleggsutstyr, programvare eller tilbehør, herunder kommunikasjonssystemer, som brukes eller er beregnet på bruk ved drift eller kontroll av et luftfartøy under flyging; dette omfatter deler av flyskrog, motorer eller propeller, eller utstyr som brukes til å manøvrere luftfartøyet fra bakken,»

b) Ny bokstav da) skal lyde:

«da) «ATM/ANS-komponenter» komponenter som definert i artikkel 2 nr. 19 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)(*),

(*) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.»

c) Bokstav h) skal lyde:

«h) «operatør» en fysisk eller juridisk person som driver eller tilbyr å drive ett eller flere luftfartøyer eller én eller flere flyplasser,»

d) Nye bokstaver m)-s) skal lyde:

«m) «flyplass» et definert område (herunder bygninger, installasjoner og utstyr) på land eller vann eller på en fast konstruksjon, en fast konstruksjon offshore eller en flytende konstruksjon, som skal brukes helt eller delvis til luftfartøyers ankomst, avgang og manøvrering på bakken,

n) «flyplassutstyr» utstyr, apparater, tilleggsutstyr, programvare eller tilbehør som brukes eller er beregnet på å brukes for å bidra til å manøvrere et luftfartøy på en flyplass,

o) «oppstillingsplattform» et definert område beregnet på luftfartøyer som tar om bord eller setter av passasjer, laster eller losser post eller frakt, påfyller drivstoff, parkerer eller vedlikeholdes,

p) «oppstillingsplattformledelse» en tjeneste som ytes for å regulere luftfartøyers og kjøretøyers aktiviteter og bevegelser på en oppstillingsplattform,

q) «ATM/ANS» funksjoner for lufttrafikkstyring som definert i artikkel 2 nr. 10 i forordning (EF) nr. 549/2004, flysikringstjenester som definert i artikkel 2 nr. 4 i samme forordning, og tjenester som består i å skaffe, bearbeide, formatere og levere data som er avgjørende for den allmenne lufttrafikken med hensyn til flysikring,

r) «ATM/ANS-system» enhver kombinasjon av sikkerhetsrelatert utstyr og systemer som definert i artikkel 2 nr. 39 i forordning (EF) nr. 549/2004,

s) «flygeinformasjonstjeneste» en tjeneste som har som formål å gi råd og informasjon som fremmer en sikker og effektiv luftfart.»

3. I artikkel 4 skal nye nr. 3a-3c lyde:

«3a. Flyplasser, herunder utstyr, som ligger i et territorium som er underlagt traktatens bestemmelser, er åpne for offentligheten, betjener kommersiell lufttransport, benytter prosedyrer for instrumentinnflyging og instrument-utflyging, og

a) har en rullebane med fast dekke på minst 800 meter, eller

b) utelukkende betjener helikoptre,

skal overholde denne forordning. Personell og organisasjoner som deltar i drift av disse flyplassene, skal overholde denne forordning.

3b. Som unntak fra nr. 3a kan medlemsstatene beslutte å unnta fra bestemmelsene i denne forordning en flyplass som

— håndterer høyst 10 000 passasjerer per år, og

— håndterer høyst 850 bevegelser i forbindelse med fraktvirksomhet per år.

Dersom et slikt unntak fra en medlemsstats side ikke er i samsvar med de generelle sikkerhetsmålene fastsatt i denne forordning eller i en annen bestemmelse i fellesskapsretten, skal Kommisjonen treffe en beslutning om ikke å tillate unntaket etter framgangsmåten ved beslutninger om sikkerhetstiltak nevnt i artikkel 65 nr. 7. I så fall skal vedkommende medlemsstat oppheve unntaket.

3c. ATM/ANS-tjenester som ytes i luftrommet til et territorium som traktaten får anvendelse på, samt i alle andre luftrom der medlemsstatene anvender europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen)(*) i samsvar med artikkel 1 nr. 3 i nevnte forordning, skal overholde denne forordning. Systemer og komponenter, personell og organisasjoner som deltar i ytingen av ATM/ANS-tjenestene, skal overholde denne forordning.

(*) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.»

4. Artikkel 5 nr. 2 bokstav b) og c) skal lyde:

«b) Tiltakene nevnt i nr. 5 kan omfatte et sertifiseringskrav for deler og utstyr. Sertifikater for deler og utstyr skal utstedes når søkeren har påvist at delene og utstyret er i samsvar med de detaljerte spesifikasjonene for luftdyktighet som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1.

c) Et luftfartøy skal ikke drives med mindre det har et gyldig luftdyktighetsbevis. Beviset skal utstedes når søkeren har påvist at luftfartøyet er i samsvar med typekonstruksjonen som er godkjent i typesertifikatet, og når relevante dokumenter, inspeksjoner og prøvinger har påvist at luftfartøyet er driftssikkert. Luftdyktighetsbeviset er gyldig så lenge det ikke er midlertidig opphevet, opphevet eller tilbakekalt, og så lenge luftfartøyet vedlikeholdes i samsvar med de grunnleggende kravene knyttet til kontinuerlig luftdyktighet som angitt i vedlegg I nr. 1 bokstav d), og i samsvar med tiltakene vedtatt i henhold til i nr. 5.»

5. I artikkel 7 skal nr. 4 lyde:

«4. Det kreves et sertifikat for hver opplæringsinnretning for flysimulering som brukes til opplæring av flygere. Sertifikatet skal utstedes når søkeren har påvist at innretningen er i samsvar med reglene som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de relevante grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg III.»

6. I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Driften av luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IV og, eventuelt, i vedlegg Vb.»

b) I nr. 5 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav a) skal lyde:

«a) vilkår for drift av et luftfartøy i samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IV og, eventuelt, i vedlegg Vb.»

ii) Bokstav g) skal lyde:

«g) hvordan drift av luftfartøyene omhandlet i bokstav a) ii), bokstav d) og bokstav h) i vedlegg II, når disse anvendes til kommersiell lufttransport, oppfyller de relevante grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IV og, eventuelt, i vedlegg Vb.»

c) I nr. 6 skal nytt strekpunkt lyde:

«— ta hensyn til sikkerhetsaspekter ved ATM/ANS.»

7. Nye artikler 8a-8c skal lyde:

«Artikkel 8a

Flyplasser

1. Flyplasser og flyplassutstyr samt drift av flyplasser skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Va og, eventuelt, i vedlegg Vb.

2. For flyplasser, flyplassutstyr og drift av flyplasser skal oppfyllelsen av de grunnleggende kravene godtgjøres på følgende måte:

a) Det skal kreves et sertifikat for hver flyplass. Sertifikatet og attestering av endringer i sertifikatet skal utstedes når søkeren har påvist at flyplassen er i samsvar med et sertifiseringsgrunnlag for flyplasser som angitt i bokstav b), og at flyplassen ikke har kjennetegn eller egenskaper som gjør den utrygg å bruke. Sertifikatet skal omfatte flyplassen, driften av den og flyplassens sikkerhetsutstyr.

b) Sertifiseringsgrunnlaget for en flyplass skal bestå av følgende:

i) gjeldende sertifiseringsspesifikasjoner for typen flyplass,

ii) de bestemmelser som det er akseptert et tilsvarende sikkerhetsnivå for, og

iii) de nødvendige tekniske enkeltspesifikasjoner når kjennetegn ved konstruksjonen til en bestemt flyplass eller driftserfaringer gjør bestemmelsene nevnt i punkt i) utilstrekkelige eller uhensiktsmessige med henblikk på å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Va.

c) Tiltakene nevnt i nr. 5 kan omfatte et sertifiseringskrav for flyplassutstyr som er avgjørende for sikkerheten. Sertifikater for slikt utstyr skal utstedes når søkeren har påvist at utstyret er i samsvar med de detaljerte spesifikasjonene som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1.

d) Organisasjoner som har ansvar for å drive flyplasser, skal påvise at de har evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med deres rettigheter. Disse evnene og midlene skal anerkjennes gjennom utstedelse av sertifikatet nevnt i bokstav a). De kan også anerkjennes

gjennom utstedelse av et særskilt sertifikat dersom medlemsstaten der flyplassen ligger, bestemmer det. De rettighetene som er gitt den sertifiserte organisasjonen, samt omfanget av sertifikatet, herunder en liste over flyplassene som skal drives, skal angis i sertifikatet.

e) Som unntak fra bokstav d) kan medlemsstatene beslutte at ytere av plattformledelse skal ha mulighet til å erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med tjenesten som ytes.

3. Medlemsstatene skal sikre at det finnes bestemmelser som beskytter flyplasser mot virksomhet og utvikling i deres omgivelser som kan medføre uakseptable risikoer for luftfartøyer som bruker flyplassen.

4. Flyplassoperatører skal overvåke virksomhet og utvikling som kan medføre uakseptable sikkerhetsrisikoer for luftfarten i flyplassens omgivelser og, innenfor sitt ansvarsområde, treffe hensiktsmessige risikoreducerende tiltak.

5. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i kravene nevnt i denne artikkel ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4.

Disse tiltakene skal særlig angi

a) vilkår for fastsettelse og underretning til en søker av sertifiseringsgrunnlaget for flyplasser,

b) vilkår for fastsettelse og underretning til en søker av de detaljerte spesifikasjonene for flyplassutstyr,

c) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, oppheving eller tilbakekalling av sertifikater for flyplasser og sertifikater for flyplassutstyr, herunder driftsbegrensninger knyttet til flyplassens bestemte konstruksjon,

d) vilkår for drift av en flyplass i samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Va og, eventuelt, i vedlegg Vb,

e) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, oppheving eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i nr. 2 bokstav d),

- f) det ansvar som påhviler sertifikatnehavere,
- g) vilkår for godkjenning og konvertering av sertifikater for flyplasser som er utstedt av medlemsstatene, herunder tiltak som allerede er tillatt av den berørte medlemsstaten på grunnlag av rapporterte avvik fra vedlegg 14 til Chicago-konvensjonen, før ikrafttredelsen av denne forordning,
- h) vilkår for en beslutning om ikke å tillate unntak nevnt i artikkel 4 nr. 3b, herunder kriterier for fraktflyplasser, underretning om unntatte flyplasser og gjennomgåelse av gitte unntak,
- i) vilkår for å forby drift, begrense den eller fastsette vilkår for den av sikkerhetshensyn,
- j) vilkår og framgangsmåter for erklæring fra og tilsyn med tjenesteyterne nevnt i nr. 2 bokstav e).

6. Tiltakene nevnt i nr. 5 skal

- a) gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis på området flyplasser og ta hensyn til gjeldende standarder og anbefalte framgangsmåter fra ICAO,
- b) stå i forhold til flyplassens størrelse, trafikk, kategori og kompleksitet samt til flyplassdriftens art og omfang,
- c) ta hensyn til den erfaring som er oppnådd innen flyplassdrift på verdensbasis, og til den vitenskapelige og tekniske utvikling,
- d) gjøre det mulig å gripe inn umiddelbart overfor fastslåtte årsaker til ulykker og alvorlige hendelser,
- e) legge til rette for den fleksibilitet som er nødvendig for en individuell overholdelse av reglene.

Artikkel 8b

ATM/ANS

1. Yting av ATM/ANS skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb og, i den grad et er praktisk mulig, i vedlegg Va.
2. ATM/ANS-ytere skal inneha et sertifikat. Sertifikatet skal utstedes når yteren har påvist at vedkommende har

evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med rettighetene yteren er tilkjent. Rettighetene som er gitt, og omfanget av tjenestene som ytes, skal angis i sertifikatet.

3. Som unntak fra nr. 2 kan medlemsstatene beslutte at ytere av flygeinformasjonstjenester skal ha mulighet til å erklære at de har evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med tjenestene som ytes.

4. Tiltakene nevnt i nr. 6 kan omfatte et krav til sertifisering av organisasjoner som deltar i konstruksjon, produksjon og vedlikehold av ATM/ANS-systemer og -komponenter som er avgjørende for sikkerheten. Organisasjonenes sertifikater skal utstedes når de har påvist at de har evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med rettighetene de er tilkjent. Rettighetene som gis, skal angis i sertifikatet.

5. Tiltakene nevnt i nr. 6 kan omfatte et krav til sertifisering eller, eventuelt, til validering av ATM/ANS-yteren, med hensyn til ATM/ANS-systemer og -komponenter som er avgjørende for sikkerheten. Sertifikatet for systemene og komponentene skal utstedes, eller valideringen skal gis, når søkeren har påvist at systemene og komponentene er i samsvar med de detaljerte spesifikasjonene som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1.

6. De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne artikkel, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 5 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004.

Disse tiltakene skal særlig angi

- a) vilkår for yting av ATM/ANS i samsvar med de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb og, eventuelt, i vedlegg Va,
- b) vilkår for fastsettelse og underretning til en søker av de detaljerte spesifikasjonene for ATM/ANS-systemer og -komponenter,
- c) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, oppheving eller tilbakekalling av sertifikatene nevnt i nr. 2 og 4,
- d) det ansvar som påhviler sertifikatnehavere,

- e) vilkår og framgangsmåter for erklæring fra og tilsyn med tjenesteyterne nevnt i nr. 3,
 - f) vilkår for å forby drift, begrense den eller fastsette vilkår for den av sikkerhetshensyn.
7. Tiltakene nevnt i nr. 6 skal
- a) gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis på området ATM/ANS,
 - b) stå i forhold til arten av og kompleksiteten til tjenestene som ytes,
 - c) ta hensyn til den erfaring som er oppnådd innen ATM/ANS på verdensbasis, og til den vitenskapelige og tekniske utvikling,
 - d) så langt det er praktisk mulig, utarbeides på grunnlag av de relevante bestemmelsene i forordning (EF) nr. 549/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikkerhetstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen)(^{*}), forordning (EF) nr. 551/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (samvirkingsforordningen)(^{**}), og fastsette overgangsordninger for å sikre kontinuitet i de sertifikater som allerede er utstedt i henhold til nevnte bestemmelser; tiltakene skal som utgangspunkt omfatte sikkerhetsbestemmelsene i disse forordningene og skal eventuelt ved framtidige endringer ta hensyn til den siste vitenskapelige og tekniske utvikling,
 - e) gjøre det mulig å gripe inn umiddelbart overfor fastslåtte årsaker til ulykker og alvorlige hendelser.

Artikkel 8c

Flygeledere

1. Flygeledere samt personer og organisasjoner som deltar i opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering av flygeledere, skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb.
2. Flygeledere skal inneha et sertifikat og en legeattest som er relevant for tjenesten som skal ytes.
3. Sertifikatet nevnt i nr. 2 skal utstedes bare dersom den som søker om sertifikatet, påviser at han eller hun

overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene til teoretiske kunnskaper, praktiske ferdigheter, språkkunnskaper og erfaring som er fastsatt i vedlegg Vb.

4. Legeattesten nevnt i nr. 2 skal utstedes bare dersom flygelederen overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene til medisinsk skikkethet som er fastsatt i vedlegg Vb. Legeattesten kan utstedes av flyleger eller flymedisinske sentre.

5. De rettigheter som flygelederen får tildelt, og sertifikatets og legeattestens gyldighet skal angis i sertifikatet og attesten.

6. At opplæringsorganisasjoner for flygeledere, flyleger og flymedisinske sentre kan ivareta det ansvar som er forbundet med deres rettigheter med hensyn til utstedelse av sertifikater og legeattester, skal anerkjennes gjennom utstedelse av et sertifikat.

7. Opplæringsorganisasjoner, flyleger og flymedisinske sentre for flygeledere skal få utstedt et sertifikat når de har påvist at de overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb. De rettigheter som sertifikatet innebærer, skal angis i det.

8. Personer med ansvar for å drive praktisk opplæring eller for å vurdere flygelederens ferdigheter skal inneha et sertifikat. Sertifikatet skal utstedes når den berørte personen har vist at vedkommende overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelsen av de relevante grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb. De rettigheter som sertifikatet innebærer, skal angis i det.

9. Simulatorinnretninger skal oppfylle de relevante grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg Vb.

10. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4.

Disse tiltakene skal særlig angi

- a) de ulike rettighetene og påtegningene for flygeleder-sertifikater,

- b) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, oppheving eller tilbakekalling av sertifikater, rettigheter og påtegninger for sertifikater, legeattester, godkjenninger og øvrige sertifikater, og vilkår for når det ikke er nødvendig å be om slike sertifikater, attester og godkjenninger, samtidig som det fastsettes overgangsordninger for å sikre kontinuiteten i de godkjenninger, attester og sertifikater som allerede er utstedt,
- c) rettigheter og forpliktelser til innehavere av sertifikater, rettigheter og påtegninger for sertifikater, legeattester, godkjenninger og øvrige sertifikater,
- d) vilkår for godkjenning og konvertering av flygeledersertifikater samt vilkår for godkjenning og konvertering av nasjonale legeattester til allment anerkjente legeattester.

11. Tiltakene nevnt i nr. 10 skal gjenspeile det nåværende utviklingstrinn, herunder beste praksis og vitenskapelig og teknisk utvikling, innen opplæring av flygeledere. De skal som utgangspunkt utarbeides på grunnlag av bestemmelsene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF av 5. april 2006 om et fellesskapssertifikat for flygeledere(**).

(*) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

(**) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 26.

(***) EUT L 114 av 27.4.2006, s. 22.»

8. I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) samt deres besetning og drift skal overholde relevante ICAO-standarder. Dersom det ikke finnes noen slike standarder, skal disse luftfartøyene og deres drift oppfylle kravene fastsatt i vedlegg I, III, IV og, eventuelt, vedlegg Vb, forutsatt at disse kravene ikke er i strid med tredjestaters rettigheter i henhold til internasjonale konvensjoner.»

b) I nr. 5 skal ny bokstav e) lyde:

«e) det er tatt hensyn til sikkerhetsaspekter ved ATM/ANS.»

9. I artikkel 10 skal nr. 1 lyde:

«1. Medlemsstatene, Kommisjonen og Byrået skal samarbeide for å sikre at denne forordning og dens gjennomføringsregler overholdes.»

10. I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 4 og 5 skal lyde:

«4. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 5 nr. 5, artikkel 7 nr. 6 og artikkel 9 nr. 4 trer i kraft og eventuelle overgangsperioder fastsatt ved nevnte tiltak utløper, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler.

5. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 8 nr. 5 trer i kraft og eventuelle overgangsperioder fastsatt ved nevnte tiltak utløper, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler.»

b) Nye nr. 5a og 5b skal lyde:

«5a. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 8a nr. 5 og artikkel 8c nr. 10 trer i kraft og eventuelle overgangsperioder fastsatt ved nevnte tiltak utløper, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler.

5b. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 8b nr. 6 trer i kraft og eventuelle overgangsperioder fastsatt ved nevnte tiltak utløper, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler eller, når det er relevant, på grunnlag av relevante krav i kommisjonsforordning (EF) nr. 2096/2005 av 20. desember 2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester(*).

(*) EUT L 335 av 21.12.2005, s. 13.»

11. I artikkel 13 skal nytt ledd lyde:

«Godkjente organer skal ikke utstede sertifikater.»

12. I artikkel 18 skal bokstav c) og d) lyde:

«c) utstede sertifiseringsspesifikasjoner og akseptable samsvarskriterier samt veiledende materiale som gjelder anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler,

d) treffe de nødvendige beslutninger om anvendelsen av artikkel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 og 55, herunder innvilge unntak for innehavere av sertifikater som Byrådet har utstedt, fra de grunnleggende kravene i denne forordning og dens gjennomføringsregler ved uforutsette og presserende driftsforhold eller driftsbehov av begrenset varighet, forutsatt at unntakene ikke påvirker sikkerhetsnivået negativt, at de gis for et tidsrom på høyst to måneder, at de er meddelt Kommisjonen og at de ikke fornyes,»

13. I artikkel 19 nr. 2 skal bokstav a) lyde:

«a) sertifiseringsspesifikasjoner og akseptable samsvarskriterier, og»

14. Nye artikler 22a og 22b skal lyde:

«Artikkel 22a

ATM/ANS

Med hensyn til ATM/ANS nevnt i artikkel 4 nr. 3c skal Byrådet

- a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta kontroller og revisjoner av de organisasjoner det sertifiserer,
- b) utstede og fornye sertifikater for organisasjoner som ligger utenfor det territorium som omfattes av traktatens bestemmelser, og som har ansvar for å yte tjenester i luftrommet til et territorium som traktaten får anvendelse på,
- c) utstede og fornye sertifikater for organisasjoner som yter felleseuropeiske tjenester,
- d) endre, oppheve eller tilbakekalle det relevante sertifikatet dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom innehaveren av sertifikatet ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger innehaveren.

Artikkel 22b

Sertifisering av flygeledere

Med hensyn til personene og organisasjonene nevnt i artikkel 8c nr. 1 skal Byrådet

- a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta undersøkelser og

revisjoner av de organisasjoner det sertifiserer, og om relevant deres personell,

- b) utstede og fornye sertifikater for opplæringsorganisasjoner for flygeledere som befinner seg utenfor medlemsstatenes territorium, og om relevant deres personell,
- c) endre, oppheve eller tilbakekalle det relevante sertifikatet dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom en fysisk eller juridisk person som innehar sertifikatet, ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger vedkommende.»

15. I artikkel 33 nr. 2 bokstav c) endres datoen «30. september» til «30. november».

16. I artikkel 44 skal nr. 1 lyde:

«1. Beslutninger som Byrådet har truffet i henhold til artikkel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64, kan påklages.»

17. I artikkel 50 skal nr. 2 lyde:

«2. Klager med sikte på annullering av beslutninger som Byrådet har truffet i henhold til artikkel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64, kan bringes inn for De europeiske fellesskaps domstol først etter at alle Byrådets interne klagemuligheter er uttømt.»

18. I artikkel 52 gjøres følgende endringer:

- a) I nr. 1 skal første ledd lyde:

«Snarest mulig etter denne forordnings ikrafttredelse skal styret fastsette åpne framgangsmåter for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner, akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale som nevnt i artikkel 18 bokstav a) og c).»

- b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Når Byrådet i henhold til artikkel 19 avgir uttalelser og utarbeider sertifiseringsspesifikasjoner, samsvarskriterier og veiledende materiale som skal anvendes av medlemsstatene, skal det fastsette en framgangsmåte for samråd med medlemsstatene. For dette formål kan Byrådet nedsette en arbeidsgruppe der hver av medlemsstatene har rett til å utnevne en sakkyndig.»

19. I artikkel 55 nr. 1 skal første punktum lyde:

«Byrået kan selv foreta alle nødvendige undersøkelser i samsvar med artikkel 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 samt artikkel 24 nr. 2 hos foretakene eller overlate dette til nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer.»

20. Ny artikkel 65a skal lyde:

«*Artikkel 65a*

Endringer

I samsvar med traktatens bestemmelser skal Kommisjonen framlegge forslag til endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å ta hensyn til kravene i denne forordning.»

21. Overskriften i vedlegg V skal lyde:

«Kriterier for godkjente organer omhandlet i artikkel 13 («godkjent organ» eller «organ»)»

22. Vedlegg Va og Vb i vedlegget til denne forordning tilføyes.

Artikkel 2

Direktiv 2006/23/EF oppheves.

Bestemmelsene i direktiv 2006/23/EF får fortsatt anvendelse i en overgangsperiode fram til ikrafttredelsesdatoen for tiltakene nevnt i artikkel 8c nr. 10 i forordning (EF) nr. 216/2008, som endret ved denne forordning.

Artikkel 3

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

Kommisjonen skal vedta tiltakene nevnt i artikkel 8a nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008, som endret ved denne forordning, før 31. desember 2013. Artikkel 8a får anvendelse fra datoene angitt i nevnte tiltak.

Kommisjonen skal vedta tiltakene nevnt i artikkel 8b nr. 6 og artikkel 8c nr. 10 i forordning (EF) nr. 216/2008, som endret ved denne forordning, innen 31. desember 2012. Artikkel 8b og 8c får anvendelse fra datoene angitt i nevnte tiltak.

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

Utferdiget i Strasbourg, 21. oktober 2009.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

C. MALMSTRÖM

Formann

VEDLEGG

«VEDLEGG Va

GRUNNLEGGENDE KRAV TIL FLYPLASSER

A — Fysiske kjennetegn, infrastruktur og utstyr

1. Manøvreringsområde

- a) Flyplasser skal ha et definert område avsatt til luftfartøyers landing og avgang som oppfyller følgende vilkår:
- i) Landings- og avgangsområdet skal ha dimensjoner og egenskaper som er passende for de luftfartøyer som er tiltenkt å bruke anlegget.
 - ii) Landings- og avgangsområdet skal, når det er relevant, ha tilstrekkelig bæreevne til å tåle gjentatte flybevegelser med de planlagte luftfartøyene. Områder som ikke er beregnet på gjentatte flybevegelser, trenger bare å kunne tåle luftfartøyenes vekt.
 - iii) Landings- og avgangsområdet skal være konstruert for vannavrenning og for å hindre at stillestående vann utgjør en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
 - iv) Hellingen og variasjoner i hellingen på landings- og avgangsområdet skal ikke skape en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
 - v) Overflateegenskapene til landings- og avgangsområdet skal være egnet for bruk av de planlagte luftfartøyene.
 - vi) Landings- og avgangsområdet skal være fritt for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
- b) Dersom det finnes flere definerte landings- og avgangsområder, skal de være av en slik art at de ikke skaper en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
- c) Det definerte landings- og avgangsområdet skal være omgitt av avgrensede områder. Områdenes formål er å beskytte luftfartøyer som flyr over dem i forbindelse med avgang eller landing, eller å begrense følgene av for lav innflyging eller utforkjøring over siden eller enden av avgangs- og landingsområdet, og skal oppfylle følgende vilkår:
- i) Områdene skal ha dimensjoner som er tilpasset den forventede driften av luftfartøyer.
 - ii) Hellingen og variasjoner i hellingen skal ikke skape en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
 - iii) Områdene skal være fri for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer. Dette utelukker ikke at det plasseres brekkbart utstyr på områdene dersom det er nødvendig av hensyn til driften av luftfartøyer.
 - iv) Hvert av områdene skal ha tilstrekkelig bæreevne ut fra områdetets formål.
- d) De områder av en flyplass, med tilhørende umiddelbare omgivelser, som skal brukes til taksing eller parkering av luftfartøyer, skal være konstruert for sikker drift av de luftfartøyer som forventes å bruke det aktuelle anlegget under alle planlagte forhold, og de skal oppfylle følgende vilkår:
- i) Områdene skal ha tilstrekkelig bæreevne til å tåle gjentatte flybevegelser med de planlagte luftfartøyene, unntatt områder som er beregnet bare på tilfeldig bruk, og som bare trenger å kunne tåle luftfartøyenes vekt.
 - ii) Områdene skal være konstruert for vannavrenning og for å hindre at stillestående vann utgjør en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.

- iii) Hellingen og variasjoner i hellingen skal ikke skape en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
 - iv) Områdenes overflateegenskaper skal være egnet for de planlagte luftfartøyene.
 - v) Områdene skal være fri for gjenstander som kan skape en uakseptabel risiko for luftfartøyer. Dette bør ikke utelukke parkeringsutstyr som kreves for området, og som finnes i særlig angitte posisjoner eller soner.
- e) Annen infrastruktur som er beregnet på luftfartøyer, skal utformes slik at bruken av den ikke skaper en uakseptabel risiko for luftfartøyer som bruker den.
 - f) Konstruksjoner, bygninger, utstyr eller lagringsområder skal plasseres og utformes slik at de ikke skaper en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer.
 - g) Det skal treffes hensiktsmessige forholdsregler for å hindre at uautoriserte personer, uautoriserte kjøretøyer eller dyr som er store nok til å utgjøre en uakseptabel risiko for drift av luftfartøyer, kommer inn på manøvreringsområdet, uten at det berører nasjonale eller internasjonale dyrevernbestemmelser.
2. *Hinderklaringer*
- a) For å beskytte luftfartøyer som nærmer seg en flyplass for å lande, eller ved deres avgang fra en flyplass, skal det fastsettes innflygings- og utflygingstraseer eller -områder. Slike traseer eller områder skal sørge for at luftfartøyer har den nødvendige klaring fra hindre som ligger i området rundt flyplassen, idet det tas behørig hensyn til lokale fysiske forhold.
 - b) Hinderklaringen skal være tilstrekkelig ut fra flygingens fase og flybevegelsen som utføres. Den skal også ta hensyn til utstyret som brukes til å bestemme luftfartøyetets posisjon.
3. *Visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler samt flyplassutstyr*
- a) Hjelpemidlene skal være egnet til formålet, gjenkjennelige og gi entydige opplysninger til brukerne under alle planlagte driftsforhold.
 - b) Flyplassutstyr skal fungere etter hensikten under de forventede driftsforhold. Under driftsforhold eller ved eventuelle feil skal flyplassutstyret ikke skape en uakseptabel risiko for flysikkerheten.
 - c) Hjelpemidlene og deres kraftforsyningssystemer skal være utformet slik at eventuelle feil ikke fører til at brukerne får uhenktsmessige, misvisende eller utilstrekkelige opplysninger, eller til avbrudd i en vesentlig funksjon.
 - d) Passende beskyttelsesordninger skal være tilgjengelige for å unngå skader på eller forstyrrelser av slike hjelpemidler.
 - e) Strålingskilder og bevegelige eller faste gjenstander må ikke forstyrre eller virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyers kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer.
 - f) Opplysninger om drift og bruk av flyplassutstyr skal stilles til rådighet for berørt personell, herunder tydelige anvisninger om forhold som kan skape uakseptable risikoer for flysikkerheten.
4. *Flyplassopplysninger*
- a) Opplysninger om flyplassen og tjenestene som tilbys, skal utarbeides og holdes ajourført.
 - b) Opplysningene skal være nøyaktige, leselige, fullstendige og entydige. Passende sikkerhetsnivåer skal opprettholdes.
 - c) Opplysningene skal i rett tid stilles til rådighet for brukerne og de relevante ANS-yterne ved hjelp av en tilstrekkelig sikker og hurtig kommunikasjonsmetode.

B — Drift og styring

1. *Flyplassoperatøren er ansvarlig for driften av flyplassen. Flyplassoperatøren har følgende ansvarsområder:*

- a) Flyplassoperatøren skal, enten direkte eller via kontrakter, ha tilgang til alle nødvendige ressurser for å sikre sikker drift av luftfartøyer på flyplassen. Disse ressursene skal omfatte, men ikke være begrenset til, anlegg, personell, utstyr og materialer, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.

- b) Flyplassoperatøren skal kontrollere at kravene i del A til enhver tid er oppfylt, eller treffe de nødvendige tiltak for å begrense risikoene forbundet med manglende oppfyllelse av kravene. Det skal fastsettes og anvendes framgangsmåter for å underrette alle brukere i rett tid om slike tiltak.
- c) Flyplassoperatøren skal utarbeide og gjennomføre et egnet risikostyringsprogram for den viltlevende dyrebestanden på flyplassen.
- d) Flyplassoperatøren skal sikre at kjøretøyers og personers bevegelser i manøvreringsområdet og andre driftsområder samordnes med luftfartøyenes bevegelser for å unngå kollisjoner og skader på luftfartøyene.
- e) Flyplassoperatøren skal sikre at det utarbeides og gjennomføres framgangsmåter for å begrense risikoene forbundet med drift av luftfartøyer om vinteren, under dårlige værforhold, ved nedsatt sikt eller om natten, dersom det er relevant.
- f) Flyplassoperatøren skal inngå avtaler med andre relevante organisasjoner for å sikre fortsatt oppfyllelse av disse grunnleggende kravene for flyplasser. Organisasjonene omfatter, men er ikke begrenset til, luftfartøyoperatører, ytere av fysikringstjenester, ytere av bakkearbeidstjenester samt andre organisasjoner hvis virksomhet eller produkter kan påvirke luftfartøyenes sikkerhet.
- g) Flyplassoperatøren skal, enten selv eller via kontrakter med tredjeparter, sikre at det utarbeides framgangsmåter for å forsyne luftfartøyene med drivstoff som er rent og av riktig type.
- h) Håndbøker for vedlikehold av flyplassutstyr skal være tilgjengelige, brukes i praksis og omfatte vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om service samt diagnose- og inspeksjonsmetoder.
- i) Flyplassoperatøren skal utarbeide og iverksette en beredskapsplan for flyplassen som omfatter nødsituasjoner som kan oppstå på flyplassen eller i dens omgivelser. Planen skal samordnes etter behov med lokalsamfunnets beredskapsplan.
- j) Flyplassoperatøren skal sikre at flyplassen tilbyr egnede rednings- og brannsløkkingstjenester. Tjenestene skal reagere hurtig på en hendelse eller ulykke og minst omfatte utstyr, slökkemidler og tilstrekkelig personell.
- k) Flyplassoperatøren skal bruke bare opplært og kvalifisert personell til drift og vedlikehold av flyplassen, og skal innføre og opprettholde opplærings- og kontrollprogrammer for å opprettholde et høyt kompetansenivå hos alt relevant personell.
- l) Flyplassoperatøren skal sikre at alle personer som gis adgang uten følge til manøvreringsområdet eller andre driftsområder, er behørig opplært og kvalifisert til slik adgang.
- m) Rednings- og brannsløkkingspersonell skal være behørig opplært og kvalifisert til å arbeide i flyplassmiljøer. Flyplassoperatøren skal innføre og opprettholde opplærings- og kontrollprogrammer for å opprettholde et høyt kompetansenivå hos slikt personell.
- n) Alt rednings- og brannsløkkingspersonell som kan få i oppgave å rykke ut ved nødsituasjoner innenfor luftfart, skal regelmessig påvise at de er medisinsk skikket til å ivareta sine funksjoner på en tilfredsstillende måte, idet det tas hensyn til typen virksomhet. I den forbindelse menes med medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, å ikke lide av noen sykdom eller funksjonshemming som kan gjøre personellet ute av stand til å
 - i) utføre de oppgaver som er nødvendige for å arbeide i nødsituasjoner innenfor luftfart,
 - ii) utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
 - iii) oppfatte sine omgivelser korrekt.

2. Styringssystemer

- a) Flyplassoperatøren skal innføre og opprettholde et styringssystem for å sikre oppfyllelsen av de grunnleggende kravene for flyplasser og etterstrebe kontinuerlig og aktiv forbedring av sikkerheten. Styringssystemet skal omfatte organisasjonsstrukturer, ansvar, plikter, prinsipper og framgangsmåter.

- b) Styringssystemet skal omfatte et program for forebygging av ulykker og hendelser, herunder en ordning for rapportering og analyse av hendelser. Analysen skal omfatte partene nevnt i nr. 1 bokstav f) ovenfor, alt etter hva som er relevant.
- c) Flyplassoperatøren skal utarbeide en flyplasshåndbok og drive flyplassen i samsvar med håndboken. En slik håndbok skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og framgangsmåter for drift av flyplassen og styringssystemet, slik at driftspersonellet kan utføre sine oppgaver.

C — Flyplassens omgivelser

1. Luftrommet omkring flyplassens manøvreringsområder skal holdes fritt for hindre, slik at den planlagte driften av luftfartøyer på flyplassen kan gjennomføres uten at det oppstår uakseptable risikoer på grunn av hindre omkring flyplassen. Det skal derfor defineres hinderflater som iverksettes og hele tiden overvåkes for å identifisere gjennomtrenging av flatene.
 - a) Enhver gjennomtrenging av en hinderflate krever en vurdering for å definere om gjenstanden utgjør en uakseptabel risiko. En gjenstand som utgjør en uakseptabel risiko, skal fjernes, eller det skal treffes passende begrensende tiltak for å beskytte luftfartøyer som bruker flyplassen.
 - b) Eventuelle resterende hindre skal offentliggjøres og ved behov merkes og, om nødvendig, synliggjøres med lys.
2. Farer forbundet med menneskers virksomhet og arealbruk, deriblant eksemplene på listen nedenfor, skal overvåkes. Risikoene de medfører, skal vurderes og begrenses på en egnet måte:
 - a) all utvikling eller endring i arealbruken i flyplassområdet,
 - b) mulighet for turbulens forårsaket av hindre,
 - c) bruk av farlige, forvirrende eller villedende lys,
 - d) blanding fra store og svært reflekterende overflater,
 - e) opprettelse av områder som kan fremme utvikling av en viltlevende dyrebestand i omgivelsene rundt flyplassens manøvreringsområde,
 - f) kilder til usynlig stråling eller forekomst av bevegelige eller faste gjenstander som kan forstyrre eller virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyers kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingssystemer.
3. Det skal utarbeides en beredskapsplan for lokalsamfunnet til bruk i nødsituasjoner innenfor luftfart som oppstår i flyplassens nærhet.

D — Annet

Unntatt i nødsituasjoner for luftfartøyer, når disse omdirigeres til en annen flyplass, eller under andre forhold som skal angis i hvert enkelt tilfelle, skal en flyplass eller deler av den ikke brukes av luftfartøyer som flyplassens utforming og driftsrutiner normalt ikke er beregnet på.

VEDLEGG Vb

GRUNNLEGGENDE KRAV TIL ATM/ANS OG FLYGELEDERE

1. **Bruk av luftrommet**
 - a) Alle luftfartøyer, unntatt dem som deltar i aktivitetene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav a), skal i alle faser av en flyging eller på manøvreringsområdet på en flyplass drives i samsvar med felles alminnelige driftsregler og eventuelle gjeldende framgangsmåter som er fastsatt for bruken av luftrommet.
 - b) Alle luftfartøyer, unntatt dem som deltar i aktivitetene nevnt i artikkel 1 nr. 2 bokstav a), skal være utstyrt med de nødvendige komponenter og drives i samsvar med dette. Komponenter som brukes i ATM/ANS-systemet, skal i tillegg oppfylle kravene i nr. 3.

2. Tjenester

- a) Luftfartsinformasjon og –data til luftromsbrukere med henblikk på flysikring
- i) Data som brukes som kilde til luftfartsinformasjon, skal være av tilstrekkelig kvalitet, fullstendige, aktuelle og leveres i rett tid.
 - ii) Luftfartsinformasjon skal være nøyaktig, fullstendig, aktuell og utvetydig, og skal ha tilstrekkelig integritet og et format som passer brukerne.
 - iii) Spredning av luftfartsinformasjon til luftromsbrukere skal skje i rett tid ved hjelp av tilstrekkelig pålitelige og hurtige kommunikasjonsmetoder som er beskyttet mot inngrep og endringer.
- b) Meteorologisk informasjon
- i) Data som brukes som kilde til meteorologisk informasjon for luftfart, skal være av tilstrekkelig kvalitet, fullstendige og aktuelle.
 - ii) I den grad det er mulig, skal meteorologisk informasjon for luftfart være nøyaktig, fullstendig og aktuell, ha tilstrekkelig integritet og være utvetydig, slik at luftromsbrukernes behov oppfylles.
 - iii) Spredning av meteorologisk informasjon for luftfart til luftromsbrukere skal skje i rett tid ved hjelp av tilstrekkelig pålitelige og hurtige kommunikasjonsmetoder som er beskyttet mot inngrep og endringer.
- c) Lufttrafikkjenester
- i) Data som brukes som kilde ved yting av lufttrafikkjenester, skal være korrekte, fullstendige og aktuelle.
 - ii) Lufttrafikkjenester skal være tilstrekkelig nøyaktige, fullstendige, aktuelle og utvetydige, slik at brukernes sikkerhetsbehov oppfylles.
 - iii) Automatiserte verktøy som formidler informasjon eller råd til brukerne, skal utformes, produseres og vedlikeholdes på en måte som sikrer at de er egnet for formålet.
 - iv) Flygekontrolltjenester og tilknyttede prosesser skal sørge for at luftfartøyer er tilstrekkelig atskilt og, når det er relevant, bistå med å beskytte mot hindre og andre flybårne farer, og skal sikre en hurtig og rettidig samordning med alle relevante brukere og tilstøtende deler av luftrommet.
 - v) Kommunikasjon mellom lufttrafikkjenester og luftfartøyer samt mellom relevante enheter for lufttrafikkjenester skal skje i rett tid, være tydelig, korrekt og utvetydig, være beskyttet mot inngrep og være allment forståelig og, dersom det er aktuelt, anerkjent av alle berørte parter.
 - vi) Det skal foreligge metoder for å oppdage eventuelle nødsituasjoner og ved behov sette i gang søk og redning. Metodene skal minst omfatte hensiktsmessige varslingsordninger, samordningstiltak samt framgangsmåter, ressurser og personell for å dekke ansvarsområdet effektivt.
- d) Kommunikasjonstjenester
- Kommunikasjonstjenester skal ha og opprettholde et tilstrekkelig ytelsesnivå med hensyn til tilgjengelighet, integritet, kontinuitet og levering i rett tid. Tjenestene skal være hurtige og beskyttet mot forstyrrelser.
- e) Navigasjonstjenester
- Navigasjonstjenester skal ha og opprettholde et tilstrekkelig ytelsesnivå med hensyn til veiledning, posisjonering og, når det er aktuelt, tidsopplysninger. Ytelseskriteriene omfatter tjenestens nøyaktighet, integritet, tilgjengelighet og kontinuitet.
- f) Overvåkingstjenester
- Overvåkingstjenester skal bestemme posisjonen til luftfartøyer i luften og til andre luftfartøyer samt kjøretøyer på flyplassen, og ytelsesnivået skal være tilfredsstillende med hensyn til nøyaktighet, integritet, kontinuitet og deteksjonssannsynlighet.

g) Trafikkflytstyring

I den taktiske styringen av trafikkflyten på fellesskapsplan skal det benyttes og leveres tilstrekkelig nøyaktige og aktuelle opplysninger om omfanget og arten av den planlagte lufttrafikken som påvirker tjenesteytingen, og omdirigeringer eller utsettelse av trafikkflyt skal samordnes og forhandles for å redusere risikoen for at det oppstår situasjoner med overbelastning i luften eller på flyplassene.

h) Styring av luftrommet

Utpeking av særlige deler av luftrommet til et bestemt formål skal overvåkes, samordnes og gjøres kjent i rett tid for å redusere risikoen for manglende atskillelse mellom luftfartøyer under alle omstendigheter.

i) Utforming av luftrommet

Luftromsstrukturer og flygeprosedyrer skal utformes, kontrolleres og godkjennes på riktig måte før de kan innføres og tas i bruk av luftfartøyer.

3. Systemer og komponenter

a) Generelt

ATM/ANS-systemer og –komponenter som leverer informasjon om slike systemer og komponenter til og fra luftfartøyer og på bakken, skal utformes, produseres, installeres, vedlikeholdes og drives på en måte som sikrer at de er egnet for formålet.

b) Integritet, ytelse og pålitelighet for systemer og komponenter

Integriteten og den sikkerhetsrelaterte ytelsen til systemer og komponenter, det være seg i luftfartøyer, på bakken eller i luftrommet, skal være egnet for bruksformålet. De skal holde det påkrevde nivået for driftsmessig ytelse under alle forutsigbare driftsforhold og under hele driftslevetiden.

c) Utforming av systemer og komponenter

i) Systemer og komponenter skal utformes slik at de oppfyller gjeldende sikkerhetskrav.

ii) Systemer og komponenter skal samlet, hver for seg og i forhold til hverandre være slik utformet at sannsynligheten for at en feil kan føre til en totalsvikt i systemet, er omvendt proporsjonal med alvorlighetsgraden av virkningen på tjenestenes sikkerhet.

iii) Det skal ved utformingen av systemer og komponenter, hver for seg og i kombinasjon med hverandre, tas hensyn til begrensninger knyttet til menneskers evner og yteevne.

iv) Systemer og komponenter skal utformes slik at de beskyttes mot utilsiktede skadelige vekselvirkninger med eksterne elementer.

v) Personell skal på en klar, sammenhengende og entydig måte gis de opplysninger som er nødvendige for å produsere, installere, drive og vedlikeholde systemer og komponenter samt opplysninger om usikre forhold.

d) Kontinuerlig servicenivå

Sikkerhetsnivået for systemer og komponenter skal opprettholdes under tjenesten og eventuelle endringer i tjenesten.

4. Flygeleders kvalifikasjoner

a) Generelt

En person som gjennomgår opplæring som flygeleder eller flygelederelev, skal være tilstrekkelig moden utdanningsmessig, fysisk og mentalt til å kunne tilegne seg, fastholde og framvise de relevante teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter.

- b) Teoretiske kunnskaper
- i) En flygeleder skal tilegne seg og opprettholde et kunnskapsnivå som svarer til de funksjoner vedkommende ivaretar og står i forhold til de farer som er forbundet med tjenesten.
 - ii) Tilegning og fastholdelse av teoretiske kunnskaper skal påvises ved kontinuerlig evaluering under opplæring, eller ved passende eksamener.
 - iii) Et passende nivå i teoretisk kunnskap skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal påvises ved regelmessige evalueringer eller eksamener. Eksamenshyppigheten skal stå i forhold til risikonivået knyttet til tjenestetypen.
- c) Praktiske ferdigheter
- i) En flygeleder skal tilegne seg og opprettholde de praktiske ferdigheter som er nødvendige for å kunne ivareta sine funksjoner. Slike ferdigheter skal stå i forhold til de farer som er forbundet med tjenesten, og skal, dersom det er relevant for funksjonene vedkommende ivaretar, omfatte følgende:
 - i. driftsprosedyrer,
 - ii. forhold som er spesifikke for oppgaven,
 - iii. unormale situasjoner og nødsituasjoner, og
 - iv. menneskelige faktorer.
 - ii) En flygeleder skal ha evnen til å utføre sine prosedyrer og oppgaver med et kompetansenivå som svarer til de funksjoner vedkommende ivaretar.
 - iii) Et tilfredsstillende kompetansenivå innen praktiske ferdigheter skal opprettholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal kontrolleres ved regelmessige evalueringer. Evalueringshyppigheten skal stå i forhold til kompleksiteten og risikonivået knyttet til tjenesten og oppgavene som utføres.
- d) Språkferdigheter
- i) En flygeleder skal dokumentere at vedkommende kan snakke og forstå engelsk godt nok til å kunne kommunisere effektivt bare ved hjelp av tale (telefon/radiotelefon) og i situasjoner ansikt til ansikt om konkrete og arbeidsrelaterte emner, herunder i nødssituasjoner.
 - ii) Dersom det er nødvendig i forbindelse med yting av ATS i en bestemt del av luftrommet, skal en flygeleder også kunne snakke og forstå nasjonalspråket/nasjonalspråkene som beskrevet ovenfor.
- e) Simuleringsbaserte opplæringsinnretninger (STD)
- Når en STD brukes ved praktisk opplæring i situasjonsforståelse og menneskelige faktorer, eller for å vise at en praktisk ferdighet er tilegnet eller opprettholdt, skal den ha et ytelsesnivå som gjør det mulig å gjennomføre en tilfredsstillende simulering av arbeidsmiljøer og driftssituasjoner som er hensiktsmessige for opplæringen som gjennomføres.
- f) Opplæringskurs
- i) Opplæring skal skje i form av et opplæringskurs, som kan omfatte teoretisk og praktisk undervisning, samt eventuelt opplæring med en STD.
 - ii) Det skal utarbeides og godkjennes et kurs for hver opplæringstype.
- g) Instruktører
- i) Teoretisk undervisning skal gis av behørig kvalifiserte instruktører. De skal
 - i. ha tilstrekkelige kunnskaper på området det undervises i, og

- ii. ha vist at de har evne til å bruke egnede undervisningsmetoder.
 - ii) Opplæring i praktiske ferdigheter skal gis av behørig kvalifiserte instruktører som skal
 - i. ha de teoretiske kunnskaper og den erfaring som kreves for undervisningen som gis,
 - ii. ha vist at de har evne til å undervise og bruke egnede undervisningsmetoder,
 - iii. ha erfaring med undervisningsmetoder innen de prosedyrer som det skal gis undervisning i, og
 - iv. få regelmessig oppfriskingsopplæring for å sikre at undervisningskompetansen holdes ved like.
 - iii) Instruktører i praktiske ferdigheter skal dessuten ha eller ha hatt rett til å tjenestegjøre som flygeleder.
 - h) Vurderingsansvarlige
 - i) Personer med ansvar for å vurdere flygelederes ferdigheter skal
 - i. ha vist at de har evne til å vurdere flygelederes prestasjoner samt utføre tester og kontroller av flygeledere, og
 - ii. få regelmessig oppfriskingsopplæring for å sikre at vurderingsstandardene holdes ved like.
 - ii) Vurderingsansvarlige for praktiske ferdigheter skal dessuten ha eller ha hatt rett til å tjenestegjøre som flygeleder på de områder evalueringen gjelder.
 - i) Flygelederes medisinske skikkethet
 - i) Medisinske kriterier
 - i. Alle flygeledere skal regelmessig påvise at de er medisinsk skikket til å ivareta sine funksjoner på en tilfredsstillende måte. Dette skal påvises gjennom en passende vurdering som tar hensyn til eventuell aldersbetinget psykisk og fysisk svekkelse.
 - ii) For å påvise medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, skal en person som yter en flygekontrolltjeneste (ATC), påvise at vedkommende ikke lider av en sykdom eller funksjonshemming som gjør vedkommende ute av stand til å
 - utføre de oppgaver som er nødvendig for å yte en ATC-tjeneste,
 - utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
 - oppfatte sine omgivelser korrekt.
 - ii) Dersom medisinsk skikkethet ikke kan påvises, kan det iverksettes korrigerende tiltak som gir tilsvarende sikkerhet.

5. Tjenesteytere og opplæringsorganisasjoner

- a) Tjenesteytingen forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:
 - i) Tjenesteyteren skal direkte eller indirekte gjennom kontrakter ha de nødvendige ressurser for tjenestens art og omfang. Ressursene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: systemer, anlegg, herunder strømforsyning, styringsstruktur, personell, utstyr og vedlikehold av utstyr, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering.

- ii) Tjenesteyteren skal utarbeide og ajourføre styrings- og driftshåndbøker for tjenestene som ytes, og drive virksomheten i samsvar med håndbøkene. Slike håndbøker skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og framgangsmåter for driften og styringssystemet som driftspersonellet trenger for å utføre sine oppgaver.
 - iii) Tjenesteyteren skal innføre og opprettholde et risikobasert styringssystem for å sikre at de grunnleggende kravene i dette vedlegg er oppfylt, og skal etterstrebe kontinuerlig og proaktiv forbedring av dette systemet.
 - iv) Tjenesteyteren skal bruke bare tilstrekkelig kvalifisert og opplært personell, og skal gjennomføre og opprettholde opplærings- og kontrollprogrammer for personellet.
 - v) Tjenesteyteren skal opprette formelle kontaktflater med alle andre som bidrar til tjenesteytingen, for å sikre at de grunnleggende kravene er oppfylt.
 - vi) Tjenesteyteren skal innføre og gjennomføre en beredskapsplan som omfatter nødsituasjoner og unormale situasjoner som kan oppstå i forbindelse med tjenestene.
 - vii) Tjenesteyteren skal innføre og opprettholde et program for forebygging av ulykker og hendelser og for sikkerhet, herunder et program for rapportering og analyse av hendelser, som skal brukes av styringssystemet for å bidra til å nå målet om kontinuerlig forbedring av sikkerheten.
 - viii) Tjenesteyteren skal treffe tiltak for å kontrollere at systemene og komponentene vedkommende bruker, til enhver tid oppfyller sikkerhetskravene.
- b) Yting av ATC-tjenester forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:
- i) Forebygging av tretthet hos personell som yter en ATC-tjeneste, skal håndteres gjennom en vaktlisteordning. Vaktlisteordningen må omfatte tjenesteperioder, tjenestetid og tilpassede hvileperioder. Begrensninger i vaktlisteordningen skal ta hensyn til relevante faktorer som bidrar til tretthet, særlig søvnmangel, forstyrrelse av døgnrytmen, nattjeneste, kumulativ tjeneste for gitte tidsrom samt deling av pålagte oppgaver mellom personell.
 - ii) Forebygging av stress hos personell som yter en ATC-tjeneste, skal håndteres gjennom opplærings- og forebyggingsprogrammer.
 - iii) ATC-tjenesteyteren skal ha framgangsmåter for å kontrollere at personell som yter ATC-tjenester, ikke har nedsatte kognitive evner eller utilstrekkelig medisinsk skikkethet.
 - iv) ATC-tjenesteyteren skal ta hensyn til driftsmessige og tekniske begrensninger samt til menneskelige faktorer i forbindelse med planlegging og drift.
- c) Yting av kommunikasjons-, navigasjons- og/eller overvåkingstjenester forutsetter at følgende vilkår er oppfylt:
- Tjenesteyteren skal i god tid underrette relevante luftromsbrukere og ATS-enheter om den driftsmessige statusen (og endringer i den) for de tjenester som ytes for ATS-formål.
- d) Opplæringsorganisasjoner
- En opplæringsorganisasjon som gir opplæring til personell som yter en ATC-tjeneste, skal
- i) ha alle de nødvendige ressurser for å ivareta det ansvaret som er forbundet med denne virksomheten. Ressursene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, metoder, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, tilgang til relevante data og arkivering,
 - ii) iverksette og vedlikeholde et styringssystem for sikkerhet og opplæringsstandard og etterstrebe kontinuerlig forbedring av dette systemet, og
 - iii) om nødvendig inngå avtaler med andre relevante organisasjoner for å sikre løpende oppfyllelse av disse grunnleggende kravene.»
-