

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/2148**af 8. oktober 2020****om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår sikkerhed på baner og luftfartsdata****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, særlig artikel 39, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 ⁽²⁾ fastsættes krav og administrative procedurer for flyvepladser, herunder deres forvaltning, drift, certificering og tilsyn hermed.
- (2) Forordning (EU) nr. 139/2014 indeholder generelle krav til flyvepladsoperatører vedrørende forvaltning af luftfartsdata og luftfartsinformation. For at opretholde eller forbedre de eksisterende sikkerhedsniveauer for flyvepladsoperationer bør flyvepladsoperatører pålægges at sikre et højt kvalitetsniveau for luftfartsdata og luftfartsinformation, der indgår i luftfartsdatakæden fra frembringelse af data til levering af data med henblik på luftfartsinformationstjenester. Til dette formål bør datakvalitetskravene suppleres yderligere på operationelt niveau — i lighed med de krav, der gælder for udøvere af lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS) — navnlig hvad angår databeskyttelse, datakatalog og dataudveksling.
- (3) Organisationen for International Civil Luftfart («ICAO») har udpeget sikkerhed på baner som en af de begivenhedskategorier, der indebærer høj risiko for havarier. På globalt plan skyldes de fleste havarier sikkerhedsbrist på baner. Forordning (EU) nr. 139/2014 bør derfor ændres med henblik på at nedbringe antallet af havarier som følge af sikkerhedsbrist på baner og alvorlige hændelser, der involverer indtrængen på baner, men også andre episoder i forbindelse med sikkerhedsbrist på baner, såsom forveksling af baner, kollisioner på jorden og afvigelse fra baner.
- (4) Programmer for uddannelse og duelighed, herunder grunduddannelse og periodisk træning, for operationelt personale bør harmoniseres på tværs af medlemsstaterne ved at fastlægge fælles krav til uddannelse, som flyvepladsoperatører skal opfylde.
- (5) Flyvepladsoperatører bør føre optegnelser over uddannelsesforløb, køretilladelser, køretøjstilladelser samt vedligeholdelse og sprogfærdigheder.
- (6) De nuværende rammebestemmelser omfatter ikke krav om flyvepladsoperatørens frembringelse af NOTAM (notice to airmen). Dette har ført til retsikkerhed med hensyn til, hvornår, af hvilke grunde og på hvilke betingelser en flyvepladsoperatør skal frembringe en NOTAM angående forhold, der kan påvirke sikkerheden. Ændringen bør derfor fuldstændiggøre rammebestemmelserne for flyvepladsoperatørens frembringelse og offentliggørelse af NOTAM, idet der tages hensyn til bestemmelserne i bilag 15 til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 («Chicagokonventionen»).

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

- (7) Det fremgår af havariundersøgelser, at standarderne for vurdering af og rapportering om baners overfladetilstand ikke er harmoniseret, og at dette forhold er en betydelig medvirkende faktor i forbindelse med afvigelser fra banen, navnlig når banen er våd eller kontamineret. ICAO har derfor ændret en række SARP (standarder og anbefalet praksis) i flere af Chicagokonventionens bilag og udarbejdet et omfattende vejledningsmateriale for at etablere et globalt harmoniseret rapporteringsformat for vurdering og rapportering af baners overfladetilstand.
- (8) Forordning (EU) nr. 139/2014 bør derfor ændres med henblik på at gennemføre ICAO's gældende SARP om vurdering og rapportering af baners overfladetilstand, herunder tilføje definitioner af nye begreber.
- (9) For at mindske risikoen for, at en begivenhed opstår grundet falske forventninger i forbindelse med overdragelsen af operationelle aktiviteter, bør flyvepladspersonalet have ajourførte oplysninger til rådighed om den operationelle situation på overdragelsestidspunktet.
- (10) Fremmedlegemer på manøvreområdet og forpladsen udgør en betydelig sikkerhedsrisiko for operationer på flyvepladser. De foranstaltninger, der træffes for på effektiv vis at afbøde denne risiko, bør baseres på ICAO's SARP og vejledningsmateriale samt internationalt accepteret praksis.
- (11) Køretøjsførere, køretøjers tilstand og egnethed samt deres kommunikations- og overvågningsudstyr er også medvirkende faktorer til sikkerhedsrelaterede episoder på baner og skader på luftfartøjer. Betingelserne for godkendelse af førere og køretøjer bør skærpes, og der bør fastsættes nye regler for køretøjers operationer på trafikområdet og andre operationelle områder på flyvepladsen.
- (12) Kommissionen har på grundlag af sikkerhedshenstillinger og feedback fra medlemsstaternes interessenter konstateret, at der som en foranstaltning til at forebygge indtrængen på baner er behov for at forbedre piloters, lufttrafikjenspersonale og køretøjsføreres kendskab til, hvad der foregår omkring dem, når de opererer på manøvreområdet. Der bør derfor indføres bestemmelser for at sikre, at de sprogfærdigheder i engelsk, som kræves af køretøjsførere, der kører på flyvepladsens manøvreområde, svarer til et operationelt niveau. Dog kan det for nogle flyvepladser være tilfældet, at brugen af dette sprog ikke nødvendigvis forbedrer sikkerheden ved operationer på baner. Derfor bør de kompetente myndigheder kunne fravige kravet om tilstrækkelige sprogfærdigheder i engelsk, hvis en sikkerhedsvurdering af en eller flere flyvepladser viser, at dette er berettiget.
- (13) Antallet af køretøjer på en flyveplads bør begrænses til kun at omfatte de køretøjer, der er relevante for at garantere sikkerheden i forbindelse med operationer. For at løse problemet med forveksling af kaldesignaler bør disse køretøjer udstyres med passende udstyr, herunder med radio eller lygter. Der bør fastsættes undtagelser for køretøjer, som ikke opfylder betingelserne for at operere, men som midlertidigt har behov for at køre og operere inden for flyvepladsen. For at sikre at EU-lovgivningen harmoniseres med ICAO's standarder, bør færdselsreglerne på en flyveplads baseres på Chicagokonventionens bilag 2 og 14 og ICAO's vejledning Doc 4444 PANS-ATM.
- (14) Af undersøgelser af havarier og alvorlige hændelser i forbindelse med bugseringsoperationer af luftfartøjer fremgår det, at manglende situationskendskab, utilstrækkelige klareringer af luftfartøjer og utilstrækkelig eller uhensigtsmæssig lygteføring på det trukne luftfartøj om natten er medvirkende faktorer til skader på luftfartøjer. Der bør derfor indføres foranstaltninger til forbedring af sikkerheden i forbindelse med bugseringsoperationer af luftfartøjer for så vidt angår ruteføring, vejledning, lygteføring, kommunikationsprocedurer, koordinering mellem forskellige aktører og særlige foranstaltninger til imødegåelse af ugunstige vejrforhold eller meteorologiske forhold.
- (15) Der bør fastsættes regler for, hvilke flytbare genstande, bortset fra køretøjer, der bør have belysning på en flyveplads. Dette omfatter eliminering af uoverensstemmelser for de områder af flyvepladsen, for hvilke kravene til køretøjers markeringer og lygteføring gælder.
- (16) For at øge operationers sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet bør der etableres standardrulleveje på flyvepladser. Operationen af luftfartøjstranspondere bør tages i betragtning, hvis de understøttes af systemet til kontrol og vejledning af trafik på flyvepladsen.

- (17) Undersøgelser af havarier og hændelser som følge af indtrængen på baner har afdækket mangler i kommunikationsprocedurerne mellem lufttrafiktjenester og køretøjsførere og fodgængere uden kendskab til reglerne. Der bør derfor etableres koordinerede procedurer for kommunikation mellem flyvepladsoperatøren og lufttrafiktjenesteenheden med henblik på at regulere spørgsmål såsom anvendte sprog og frekvenser, håndtering af fodgængere på manøvreområdet samt brug af signaler og andre kommunikationsmidler i tilfælde af kommunikationssvigt. Disse procedurer bør omfatte udsendelse af væsentlige flyvepladsrelaterede oplysninger via radiokommunikation.
- (18) For at forebygge yderligere hændelser som følge af fodgængere på trafikområdet bør uvedkommende personale forbydes adgang til manøvreområdet og andre kontrollerede områder. Der bør træffes foranstaltninger for at sikre, at der føres kontrol med fodgængertrafik.
- (19) Forordning (EU) nr. 139/2014 indeholder ikke udtrykkelige bestemmelser om flyvepladsoperatørens forpligtelser vedrørende operationer, når vinterforhold gør sig gældende. For at bringe EU-lovgivningen i overensstemmelse med ICAO-standarderne i bilag 14 og 15 til Chicagokonventionen bør der indføres forpligtelser for flyvepladser, der udsættes for langvarige vinterperioder med baner, der er dækket af sammenpresset sne eller is. Disse forpligtelser bør baseres på eksisterende praksis efter feedback fra flyvemaskineproducenter og ICAO.
- (20) For at sikre at EU-lovgivningen harmoniseres med ICAO's standarder, bør flyvepladsoperatøren forpligtes til at vurdere banens overfladetilstand og tildele en RWYCC (kode for banens tilstand).
- (21) Et flyvepladsvedligeholdelsesprogram bør sikre, at de faciliteter, systemer, køretøjer og udstyr, der er nødvendige for flyvepladsens operationer, ikke forringer luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet. Vedligeholdelsesprogrammet bør udarbejdes efter principperne om menneskelige faktorer i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 14, og flyvepladsoperatøren bør råde over midlerne til at gennemføre vedligeholdelsesprogrammet på effektiv vis.
- (22) Kravene i forordning (EU) nr. 139/2014 vedrørende vedligeholdelse af belægningen bør, navnlig med hensyn til baneoverfladens friktionsegenskaber, harmoniseres med ICAO's standarder for at mindske risikoen for afvigelser fra banen, også som følge af tilstedeværelsen af fremmedlegemer.
- (23) På grundlag af de relevante bestemmelser i Chicagokonventionens bilag 14 bør forordning (EU) nr. 139/2014 suppleres med forbedrede krav til vedligeholdelse af flyvepladsens strømforsyningssystem og nye krav til vedligeholdelse af flyvepladsbelysningssystemet. Desuden bør der indføres særlige krav til vedligeholdelse af skiltning og markeringer på flyvepladsen.
- (24) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse med udtalelse nr. 02/2018 og 03/2019 for Kommissionen i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (25) Forordning (EU) nr. 139/2014 bør derfor ændres.
- (26) I betragtning af covid-19-udbruddets virkninger på de kompetente myndigheders og de berørte operatørers ressourcer og for at yde dem øjeblikkelig hjælp og give dem tilstrækkelig tid til forberedelse bør anvendelsen af kravene til rapportering af kontaminanter på overfladen, rapportering af baners overfladetilstand og operationer under vinterforhold udsættes til den 12. august 2021, og anvendelsen af reglerne vedrørende kvalitetsstyringssystemet bør udsættes til den 27. januar 2022.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EU) nr. 139/2014

Bilag I, III og IV til forordning (EU) nr. 139/2014 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2***Ikrafttræden og anvendelse**

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

Punkt (3), litra d), e), q) og r), i bilaget til denne forordning samt punkt ADR.OPS.A.057, litra d), nr. 4), i bilag IV til forordning (EU) nr. 139/2014 anvendes fra den 12. august 2021.

Punkt 2, litra a), og punkt 3, litra a) og b), i bilaget anvendes fra den 27. januar 2022.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilag I, III og IV foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Som nr. 6a), 6b) og 6c) indsættes:

»6a) »AIC (aeronautical information circular)«: en meddelelse, der indeholder oplysninger, som ikke kan komme i betragtning til, at der udarbejdes en NOTAM (notice to airmen), eller til optagelse i AIP, men som vedrører flyvesikkerhed og luftfart samt tekniske, administrative eller lovgivningsmæssige forhold

6b) »luftfartsinformationsprodukt«: luftfartsdata og luftfartsinformation, der tilvejebringes enten som digitale datasæt eller som en standardiseret præsentation i trykt form eller via elektroniske medier. Luftfartsinformationsprodukter omfatter følgende:

— AIP, herunder ændringer og tillæg

— AIC

— aeronautiske kort

— NOTAM

— digitale datasæt

6c) »luftfartsinformationspublikation (AIP)«: en publikation, der er udgivet af en stat eller efter bemyndigelse fra en stat, som indeholder luftfartsinformation af varig natur, og som er af væsentlig betydning for luftfarten«.

b) som nr. 15a) indsættes:

»15a) »kontamineret bane«: en bane, hvis baneoverfladeareal (uanset om der er tale om et afgrænset område eller ej) inden for den benyttede længde og bredde for en betydelig andels vedkommende er dækket af et eller flere af de stoffer, som er opført på listen over deskriptorer af banens overfladetilstand«.

c) som nr. 17a) indsættes:

»17a) »datasæt«: en identificerbar samling af data«.

d) som nr. 18a) indsættes:

»18a) »tør« i relation til en banes tilstand: banens overflade er fri for synlig fugt og er ikke kontamineret inden for det område, der påtænkes anvendt«.

e) som nr. 19a) indsættes:

»19a) »fremmedlegeme (foreign object debris)«: en på trafikområdet beliggende genstand, som hverken har en operationel funktion eller en funktion i relation til luftfart, og som kan udgøre en fare for luftfartøjers operationer«

f) som nr. 24a) og 24b) indsættes:

»24a) »belysningssystemets pålidelighed«: sandsynligheden for, at det samlede anlæg fungerer inden for de specificerede tolerancer, og at systemet er operationelt anvendeligt

24b) »stedindikatorer«: den seneste gældende udgave af »Location Indicators« (Doc 7910), som er godkendt og offentliggjort af Organisationen for International Civil Luftfart«.

g) som nr. 34a) og 34b) indsættes:

»34a) »NOTAM (notice to airmen)«: en oplysning, der formidles via telekommunikation og indeholder information vedrørende etablering, tilstand eller ændring ved enhver luftfartsfacilitet, tjeneste, procedure eller fare, hvorom betimelig viden er nødvendig for personale beskæftiget med flyveoperationer

34b) »NOTAM-kode«: den kode, der findes i den seneste, gældende udgave af »Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes« (PANS ABC — Doc 8400), som er godkendt og offentliggjort af Organisationen for International Civil Luftfart«

- h) som nr. 38a), 38b), 38c), 38d), 38e), 38f), 38g) og 38h) indsættes:
- »38a) »banetilstandsvurderingsmatrice (RCAM)«: en matrice, som gør det muligt at vurdere koden for banens tilstand (RWYCC) ved anvendelse af tilknyttede procedurer ud fra et sæt observationer af banens overfladetilstand og piloters rapportering om bremsevirkningen
 - 38b) »kode for banens tilstand (RWYCC)«: et nummer, der skal anvendes i rapporten om banens tilstand (RCR), som beskriver baneoverfladetilstandens indvirkning på flyvemaskiners decelerationsevne og lateral kontrol
 - 38c) »rapport om banens tilstand (RCR)«: en omfattende standardiseret rapport om banens overfladetilstand og dens indvirkning på den pågældende flyvemaskines start- og landingspræstation beskrevet med koder for banens tilstand
 - 38d) »sikkerhedsområde ved baneendepunkt (RESA)«: et symmetrisk område omkring den forlængede banecenterlinje, som støder op til sikkerhedszonens ende, og som primært har til formål at mindske risikoen for beskadigelse af en flyvemaskine ved for lav indflyvning eller kørsel ud over banen
 - 38e) »venteposition«: en nærmere markeret position fastsat med henblik på at opnå tilstrækkelig beskyttelse af en bane, en hindringsbegrænsende flade eller et ILS/MLS-kritisk eller -følsomt område, hvor kørende luftfartøjer og køretøjer skal standse og holde, medmindre der er opnået anden tilladelse fra kontroltårnet
 - 38f) »sikkerhedszone«: et nærmere angivet område omkransende banen og stopvejen, hvis en sådan forefindes, som har til formål at:
 - a) mindske risikoen for beskadigelse af luftfartøjer, der kører af en bane
 - b) beskytte luftfartøjer, der overflyver sikkerhedszonen i forbindelse med start- eller landingsoperationer
 - 38g) »banens overfladetilstand«: en beskrivelse af baneoverfladetilstanden, der anvendes i RCR, hvori grundlaget for bestemmelse af RWYCC med henblik på flyvemaskiners præstation fastsættes
 - 38h) »deskriptorer for banens overfladetilstand«: et af følgende stoffer på banens overflade:
 - a) sammenpresset sne: sne, der er sammenpresset til en fast masse, således at flyvemaskinedæk ved operationelt tryk og last vil køre på overfladen uden væsentlig yderligere sammenpresning af eller sporkøring på overfladen
 - b) tør sne: sne, som der ikke umiddelbart kan laves snebolde af
 - c) rim: iskrystaller dannet af luftbåren fugt på en overflade, hvis temperatur ligger på eller under frysepunktet; rim adskiller sig fra is ved, at rimkrystaller vokser individuelt og derfor har en mere kornet tekstur
 - d) is: vand, der er frosset til is, eller sammenpresset sne, som er blevet til is under kolde og tørre vejrforhold
 - e) snesjap: sne, der er så vandmættet, at vandet løber fra det, hvis en håndfuld samles op, eller sprøjtes ud til siderne, hvis der trampes kraftigt på det
 - f) vandansamling: vand af en dybde på mere end 3 mm
 - g) våd is: is dækket af vand eller smeltende is
 - h) våd sne: sne med et tilstrækkeligt vandindhold til, at der kan laves en sammenpresset fast snebold, men uden at vand presses ud«
- i) som nr. 41a), 41b) og 41c) indsættes:
- »41a) »glat våd bane«: en våd bane, for hvilken det er konstateret, at overfladefriktionen er i forringet tilstand for en væsentlig dels vedkommende
 - 41b) »SNOWTAM«:
 - a) med virkning fra 7. januar 2021 og indtil den 12. august 2021, en særlig serie i NOTAM, der oplyser om tilstedeværelse eller ophør af farlige situationer som følge af sne, is, snesjap eller vandansamlinger i tilknytning til sne, snesjap og is på trafikområdet, i et særligt format;

- b) med virkning fra den 12. august 2021: en særlig serie i NOTAM, som gives i et standardformat, og som indeholder en overfladetilstandsrapport, der oplyser om tilstedeværelse eller ophør af situationer som følge af sne, is, snesjap, rim eller vand i tilknytning til sne, snesjap, is eller rim på trafikområdet
- 41c) »særlig forberedt vinterbane«: en bane med en tør, frosset overflade af sammenpresset sne og/eller is, som er blevet behandlet med sand eller grus eller er blevet mekanisk behandlet med henblik på at forbedre banens friktion«.
- j) nr. 47) affattes således:
- »47) »betingelserne i certifikatet«:
- ICAO-stedindikatorer
 - betingelser for operationer (VFR/IFR, dag/nat)
 - flyvemaskiners operationer på særlig forberedte vinterbaner
 - bane
 - operative banelængder
 - banetyper og mulige indflyvninger
 - flyvepladsens referencekode
 - omfanget af luftfartøjsoperationer med en højere referencekode for flyvepladsen
 - ydelse af forpladstjenester (ja/nej)
 - beskyttelsesniveau med hensyn til redning og brandbekæmpelse«
- k) nr. 48) affattes således:
- »48) »visuelle hjælpemidler«: indikatorer og signaludstyr, markeringer, lys, skilte og markører eller kombinationer af disse«
- l) som nr. 49) tilføjes:
- »49) »våd bane«: en bane, hvis overflade er dækket af synlig fugt eller vand til og med en dybde på 3 mm inden for det område, der påtænkes anvendt«.
- 2) I bilag III foretages følgende ændringer:
- a) Punkt ADR.OR.D.007 affattes således:
- »ADR.OR.D.007 Forvaltning af luftfartsdata og luftfartsoplysninger**
- a) Flyvepladsoperatøren gennemfører og opretholder som en del af sit styringssystem et kvalitetsstyringssystem, der omfatter følgende aktiviteter:
- 1) vedkommendes aktiviteter med hensyn til luftfartsdata
 - 2) vedkommendes aktiviteter til tilvejebringelse af luftfartsinformation.
- b) Flyvepladsoperatøren skal som led i sit styringssystem etablere et sikkerhedsstyringssystem for at garantere sikkerheden af operationelle data, som vedkommende modtager eller frembringer eller på anden måde anvender, således at adgangen til disse operationelle data begrænses strengt til dem, der er bemyndiget dertil.
- c) Flyvepladsoperatørens sikkerhedsstyringssystem skal fastlægge følgende elementer:
- 1) procedurer for vurdering og reduktion af sikkerhedsrisici for luftfartsdata, overvågning og forbedring af luftfartssikkerheden, luftfartssikkerhedsundersøgelser og udbredelse af indhøstede erfaringer
 - 2) midler til påvisning af brud på luftfartssikkerhedsbeskyttelsen og varsling af personalet ved hjælp af passende sikkerhedsalarmer
 - 3) midler til at holde virkningerne af brud på luftfartssikkerheden under kontrol og til at fastlægge udbedrende foranstaltninger og risikoreducerende procedurer for at forhindre gentagelse.
- d) Flyvepladsoperatøren skal sørge for, at vedkommendes personale sikkerhedsgodkendes med hensyn til luftfartsdatasikkerhed.
- e) Flyvepladsoperatøren skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at beskytte sine luftfartsdata mod cybersikkerhedstrusler.«

b) Punkt ADR.OR.D.017 affattes således:

»**ADR.OR.D.017 Programmer for uddannelse og duelighedsprøve**

a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et uddannelsesprogram for personale, der deltager i flyvepladsens operationer, vedligeholdelse og forvaltning, for at sikre deres vedvarende kompetencer og kendskab til regler og procedurer af relevans for flyvepladsens operationer og til sammenhængen mellem deres funktioner og opgaver og flyvepladsens operationer som helhed.

b) Uddannelse som omhandlet i litra a) skal:

- (1) omfatte grund-, efter-, genopfrisknings- og videreuddannelse
- (2) være tilpasset personalets funktioner og opgaver
- (3) omfatte gældende operationelle procedurer og krav til flyvepladsen og til kørsel.

c) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at andet personale, også personale fra andre organisationer, der opererer eller udøver tjenester på flyvepladsen og har ret til uledsaget adgang til flyvepladsens trafikområde og andre operationelle områder, er tilstrækkeligt uddannet og kvalificeret til at foretage en sådan uledsaget adgang.

d) Uddannelse som omhandlet i litra c) skal:

- 1) omfatte grund-, efter-, genopfrisknings- og videreuddannelse
- 2) omfatte gældende operationelle procedurer og krav til flyvepladsen og til kørsel.

e) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at det personale, der er omhandlet i litra a) og c), har fuldført den nødvendige grunduddannelse med et tilfredsstillende resultat, før det får ret til:

- 1) at udføre sine opgaver uden opsyn
- 2) uledsaget adgang til flyvepladsens trafikområde og andre operationelle områder.

Grunduddannelsen skal omfatte teoretisk og praktisk uddannelse af tilstrækkelig varighed og kompetencevurderinger af personalet efter uddannelsen.

f) For at personalet løbende kan varetage sine opgaver uden opsyn og få ret til uledsaget adgang til flyvepladsens trafikområde og øvrige operationelle områder, og medmindre andet er angivet i denne del og del-ADR.OPS, sikrer flyvepladsoperatøren, at det personale, der er omhandlet i litra a) og c), er blevet uddannet i regler og procedurer af relevans for flyvepladsens operationer, ved at det med et tilfredsstillende resultat har fuldført:

- 1) efteruddannelse med højst 24 måneders intervaller regnet efter afslutningen af deres grunduddannelse. Hvis efteruddannelsen foregår inden for de sidste 3 kalendermåneder af intervallet, regnes den nye intervalperiode fra udløbsdatoen for det oprindelige interval
- 2) genopfriskningskurser, før et medlem af personalet varetager sine opgaver uden opsyn eller får ret til uledsaget adgang til flyvepladsens trafikområde eller andre operationelle områder, hvis vedkommende er fraværende fra sit arbejde i en periode på mindst 3 og højst 12 på hinanden følgende måneder. Medlemmer af personalet, hvis fravær overstiger 12 på hinanden følgende måneder, skal på ny gennemgå et grunduddannelsesforløb i overensstemmelse med litra c)
- 3) videreuddannelse efter behov som følge af ændringer i deres operationelle miljø eller tildelte opgaver.

g) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et program for duelighedsprøve for det personale, der er omhandlet i litra a), og sørge for, at de medarbejdere, der er omhandlet i litra c), har påvist deres evne til at varetage deres opgaver i henhold til et program for duelighedsprøve for at sikre:

- 1) deres vedvarende kompetence
- 2) at de har kendskab til regler og procedurer af relevans for deres funktioner og opgaver.

Medmindre andet er angivet i denne del og del-ADR.OPS, sørger flyvepladsoperatøren for, at de personer, der er omhandlet i litra a) og c), udfører duelighedsprøver med intervaller på højst 24 måneder regnet efter afslutningen af deres grunduddannelse.

h) Flyvepladsoperatøren sikrer, at:

- 1) der anvendes tilstrækkeligt kvalificerede og erfarne instruktører til at varetage uddannelsen og bedømmere til at udføre vurderingerne og duelighedsprøverne
- 2) der anvendes passende faciliteter, midler og udstyr til uddannelsen og, hvis det er relevant, til udførelsen af duelighedsprøverne.

i) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer for gennemførelsen af programmerne for uddannelse og duelighedsprøver og skal:

- 1) føre passende fortegnelser over kvalifikationer, uddannelse og duelighedsprøver for at kunne påvise overholdelse af dette krav
- 2) efter anmodning stille disse fortegnelser til rådighed for det berørte personale
- 3) hvis en person ansættes af en anden arbejdsgiver, efter anmodning stille fortegnelser om denne person til rådighed for den nye arbejdsgiver.«

c) I punkt ADR.OR.D.035, litra d), foretages følgende ændringer:

i) nr. 6) affattes således:

»6) Den gældende udgave af risikoregistreret.«

ii) følgende tilføjes som nr. 7) og 8):

- »7) køretilladelser og, hvis det er relevant, certifikater for sprogfærdigheder, i mindst fire år efter at en persons ansættelse er ophørt, eller vedkommendes køretilladelse er tilbagekaldt eller annulleret, eller indtil dette jobområde er blevet underkastet audit af den kompetente myndighed.
- 8) Køretøjstilladelser og flyvepladsers fortegnelser over vedligeholdelse af køretøjer i mindst fire år efter at et køretøj ikke længere benyttes til operationer, eller indtil dette område er blevet underkastet audit af den kompetente myndighed.«

3) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) Punkt ADR.OPS.A.010 affattes således:

»ADR.OPS.A.010 Krav til datakvalitet

Flyvepladsoperatøren skal have formelle aftaler med de organisationer, som den udveksler luftfartsdata og/eller luftfartsinformation med, og skal sikre følgende:

- a) alle data, der er relevante for flyvepladsen og de disponible tjenester, tilvejebringes med den påkrævede kvalitet; datakvalitetskravene (DQR) er opfyldt ved datafrembringelsen og opretholdes i forbindelse med datatransmissionen
- b) luftfartsdatas nøjagtighed er som angivet i luftfartsdatakataloget
- c) integriteten af luftfartsdata opretholdes i hele dataprocessen fra frembringelse til transmission baseret på den integritetsklassifikation, der er angivet i luftfartsdatakataloget. Desuden skal der indføres procedurer, således at:
 - 1) forvanskelse af rutinemæssige data undgås i forbindelse med databehandlingen
 - 2) forvanskelse af væsentlige data ikke forekommer på noget tidspunkt i processen, og der indføres om nødvendigt yderligere processer for at imødegå potentielle risici i den overordnede systemarkitektur for at sikre dataintegriteten på dette niveau
 - 3) forvanskelse af kritiske data ikke forekommer på noget tidspunkt i processen, og der indføres yderligere integritetssikringsprocesser for fuldt ud at afbøde virkningerne af fejl, der påvises som potentielle dataintegritetsrisici ved en grundig analyse af den overordnede systemarkitektur.
- d) luftfartsdataenes detaljeringsgrad står i et rimeligt forhold til den faktiske datanøjagtighed
- e) sporbarheden af luftfartsdata
- f) rettidigheden af luftfartsdata, herunder eventuelle grænser for den periode, hvori de er i kraft

- g) fuldstændigheden af luftfartsdataene
- h) formatet af de leverede data opfylder kravspecifikationerne.»
- b) Følgende tilføjes som punkt ADR.OPS.A.020 til ADR.OPS.A.055:

»**ADR.OPS.A.020 Fælles referencesystemer**

Flyvepladsoperatøren skal i forbindelse med luftfarten benytte:

- a) Det globale geodætiske system – 1984 (WGS-84) som det horisontale referencesystem
- b) middelvandstanden (MSL) som datum for det vertikale referencesystem
- c) den gregorianske kalender og den koordinerede verdenstid (UTC) som tidsreferencesystemer.

ADR.OPS.A.025 Påvisning af datafejl og autentificering

Flyvepladsoperatøren skal, hvis vedkommende frembringer eller behandler data eller transmitterer disse til udøveren af luftfartsinformationstjenester (AIS):

- a) sikre, at digitale datafejldetekteringsteknikker anvendes i forbindelse med transmission og lagring af luftfartsdata til støtte for de relevante dataintegritetsniveauer
- b) sikre, at overførslen af luftfartsdata er underlagt en passende autentificeringsprocedure, således at modtagerne kan få bekræftet, at data eller oplysninger er transmitteret af en godkendt kilde.

ADR.OPS.A.030 Luftfartsdatakatalog

Flyvepladsoperatøren skal, hvis vedkommende frembringer eller behandler data eller transmitterer disse til AIS-udøveren, sikre, at de luftfartsdata, der er omhandlet i tillæg 1 i bilag III (del-ATM/ANS.OR) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 (*), er i overensstemmelse med specifikationerne i datakataloget.

ADR.OPS.A.035 Datavalidering og -verifikation

Flyvepladsoperatøren skal, hvis vedkommende frembringer eller behandler data eller transmitterer disse til AIS-udøveren, sikre, at der anvendes validerings- og verifikationsteknikker, således at luftfartsdataene opfylder de tilknyttede DQR. Endvidere gælder følgende:

- a) verifikationen skal sikre, at luftfartsdata modtages uden forvanskelse, og at luftfartsdataprocessen ikke giver anledning til forvanskelse
- b) luftfartsdata og luftfartsinformation, som indlæses manuelt, skal underkastes en uafhængig verifikation for at påpege eventuelle indlæsningsfejl
- c) hvis luftfartsdata anvendes til at indhente eller beregne nye luftfartsdata, skal de oprindelige data verificeres og valideres, medmindre de tilvejebringes af en autoritativ kilde.

ADR.OPS.A.040 Krav til fejlhåndtering

Flyvepladsoperatøren sikrer, at:

- a) fejl, der er konstateret i forbindelse med datafrembringelsen og efter dataleveringen, behandles, korrigeres eller afhjælpes
- b) der gives forrang til behandling af fejl i kritiske og væsentlige luftfartsdata.

ADR.OPS.A.045 Metadata

Flyvepladsoperatøren sikrer, at metadata som minimum omfatter:

- a) identifikation af de organisationer eller enheder, der på nogen måde medvirker til at frembringe, transmittere eller manipulere luftfartsdata
- b) den gennemførte handling
- c) dato og tidspunkt, hvor handlingen blev gennemført.

ADR.OPS.A.050 Datatransmission

Flyvepladsoperatøren sikrer, at luftfartsdata transmitteres elektronisk.

ADR.OPS.A.055 Værktøjer og software

Flyvepladsoperatøren skal, hvis vedkommende frembringer eller behandler data eller transmitterer disse til AIS-udøveren, sikre, at værktøjer og software, der anvendes til at understøtte eller automatisere luftfartsdataprocesser, udfører deres funktioner uden på ugunstig vis at påvirke kvaliteten af luftfartsdata.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).«

c) Følgende punkt ADR.OPS.A.057 indsættes:

»ADR.OPS.A.057 Frembringelse af NOTAM

a) Flyvepladsoperatøren skal:

- 1) fastlægge og gennemføre procedurer for dens frembringelse af en NOTAM udstedt af den relevante luftfartsinformationstjenesteudøver:
 - i) der indeholder oplysninger vedrørende etablering, tilstand eller ændring i forbindelse med enhver luftfartsfacilitet, tjeneste, procedure eller fare, hvorom betimelig viden er nødvendig for personale, som medvirker i flyveoperationer
 - ii) der indeholder oplysninger af midlertidig art og med en kort gyldighedsperiode, eller der vedrører permanente ændringer af væsentlig betydning for operationerne eller midlertidige ændringer med en lang gyldighedsperiode, som foretages med kort varsel, medmindre der er tale om en omfattende tekst og/eller grafik
- (2) udpege flyvepladspersonale, der har fuldført relevant uddannelse med et tilfredsstillende resultat og påvist sin kompetence, til at frembringe NOTAM og give relevante oplysninger til de luftfartsinformationstjenesteudøvere, som der er indgået aftale med
- (3) sikre, at alt andet flyvepladspersonale, som benytter NOTAM til at løse sine opgaver, har fuldført relevant uddannelse med et tilfredsstillende resultat og i den forbindelse har påvist sin kompetence.

b) Flyvepladsoperatøren skal frembringe en NOTAM, når der er behov for at give oplysninger om følgende:

- 1) etablering af, lukning af eller væsentlige ændringer i operationen af flyvepladser, helikopterflyvepladser eller baner
- 2) etablering af, tilbagetrækning af eller væsentlige ændringer af flyvepladstjenesters operationer
- 3) etablering af, tilbagetrækning af eller væsentlige ændringer af radionavigations- og luft til jord-kommunikationstjenesters operationelle kapacitet, for hvilken flyvepladsoperatøren er ansvarlig
- 4) manglende disponibilitet af backupsystemer og sekundære systemer, som har en direkte operationel virkning
- 5) etablering af, tilbagetrækning af eller væsentlige ændringer af visuelle hjælpemidler
- 6) afbrydelse af eller tilbagevenden til operation af væsentlige dele af flyvepladsbelysningsystemer
- 7) etablering af, tilbagetrækning af eller væsentlige ændringer af luftfartstjenesters procedurer, for hvilken flyvepladsoperatøren er ansvarlig
- 8) forekomst af eller udbedring af væsentlige fejl eller hindringer på manøvreområdet
- 9) ændringer af og begrænsninger i disponibiliteten af brændstof, olie og ilt

- 10) etablering af, tilbagetrækning af eller tilbagevenden til operation af havariblink, der markerer hindringer for luftfarten
 - 11) planlagt anvendelse af laserlys, laserskærme og lyskastere i flyvepladsens omgivelser, hvis piloternes nattesyn må forventes at blive forringet
 - 12) opstilling af, fjernelse af eller ændringer af hindringer for luftfarten ved start, stigning, afbrudt indflyvning, indflyvningsområder og på sikkerhedszonen
 - 13) ændringer af flyvepladsens eller helikopterflyvepladsens kategori for så vidt angår rednings- og brandslukningstjenester
 - 14) forekomst af, ophør af eller væsentlige ændringer med hensyn til farlige forhold som følge af sne, snesjap, is, radioaktivt materiale, giftige kemikalier, vulkansk askeaflejring eller vandansamlinger på trafikområdet
 - 15) forekomst af en (pletvis) glat våd bane
 - 16) forekomst af en bane, som ikke er tilgængelig på grund af banemarkeringsarbejder, eller oplysninger om det tidsinterval, der er påkrævet, for at banen kan stilles til rådighed, hvis det udstyr, der anvendes til arbejdet, kan fjernes ved behov
 - 17) forekomst af farer, der påvirker lufttrafikken, herunder forekomst af vilde dyr, hindringer, opvisninger og større begivenheder.
- c) Flyvepladsoperatøren skal i forbindelse med litra b) sørge for, at:
- 1) NOTAM frembringes i tilstrækkelig god tid, til at de berørte parter kan træffe alle nødvendige foranstaltninger, undtagen når det drejer sig om driftsforstyrrelser, udslip af radioaktivt materiale og giftige kemikalier eller andre hændelser, der ikke kan forudses
 - 2) NOTAM om driftsforstyrrelser i flyvepladsens tilknyttede faciliteter, tjenester og navigationshjælpemidler indeholder et skøn over driftsforstyrrelsens varighed eller det tidspunkt, hvor det forventes, at tjenesten kan genoprettes
 - 3) senest tre måneder efter udstedelsen af en permanent NOTAM indgår informationen i den pågældende NOTAM i de berørte luftfartsinformationsprodukter
 - 4) senest tre måneder efter udstedelsen af en midlertidig NOTAM med en lang gyldighedsperiode indgår informationen i den pågældende NOTAM i et AIP-tillæg
 - 5) hvis en NOTAM med et forventet udløb af gyldighedsperioden mod forventning overskrider perioden på tre måneder, frembringes en ny NOTAM, medmindre forholdene forventes at vare ved i en yderligere periode på mere end tre måneder; i så fald skal flyvepladsoperatøren sikre, at oplysningerne offentliggøres i et AIP-tillæg.
- d) Flyvepladsoperatøren sikrer desuden:
- 1) medmindre andet er fastsat i litra d), nr. 4), at hver NOTAM, som operatøren frembringer, indeholder de relevante oplysninger i den rækkefølge, der fremgår af NOTAM-formatet, som er vist i tillæg 1 til dette bilag
 - 2) at NOTAM-tekster består af ICAO's NOTAM-koder eller ensartet forkortet fraseologi suppleret med ICAO-forkortelser samt indikatorer, identifikatorer, designationer, kaldesignaler, frekvenser, tal og klart sprog
 - 3) at en NOTAM frembringes på engelsk eller det nationale sprog, alt efter hvad der er aftalt med den relevante luftfartsinformationstjenesteudøver
 - 4) at oplysninger om sne, snesjap, is, rim, vandansamlinger eller vand fra sne, snesjap, is eller rim på trafikområdet formidles ved hjælp af SNOWTAM og indeholder oplysningerne i den rækkefølge, der er vist i SNOWTAM-formatet i tillæg 2 til dette bilag
 - 5) at hvis der er opstået en fejl i en NOTAM, frembringes en NOTAM med et nyt nummer til erstatning af den fejlbehæftede NOTAM, eller også annulleres den fejlbehæftede NOTAM, og en ny NOTAM frembringes
 - 6) at hvis en NOTAM frembringes med henblik på at annullere eller erstatte en tidligere NOTAM:
 - a) angives serien og løbenummeret/året for den tidligere NOTAM
 - b) stedindikatorer og emnet for begge NOTAM er enslydende

- 7) at kun én NOTAM annulleres eller erstattes af en ny NOTAM
 - 8) at hver frembragt NOTAM kun omhandler ét emne og én omstændighed angående emnet
 - 9) at hver frembragt NOTAM er så kort som muligt og opstilles således, at dens betydning er klar, uden at der er behov for at henvide til et andet dokument
 - 10) at en frembragt NOTAM, der indeholder permanente oplysninger eller midlertidige oplysninger med en lang gyldighedsperiode, indeholder relevante henvisninger til den pågældende AIP eller AIP-tillægget
 - 11) at de ICAO-stedindikatorer, der er medtaget i teksten til en frembragt NOTAM for flyvepladsen, stemmer overens med dem, der er indeholdt i den gældende udgave af »Location Indicators«. Der må ikke anvendes en afkortet form af sådanne indikatorer.
- e) Flyvepladsoperatøren skal efter offentliggørelsen af en NOTAM, som den har frembragt, gennemgå dens indhold for at sikre nøjagtigheden heraf og sikre, at oplysningerne formidles til alle relevante flyvepladspersonalmedlemmer og organisationer på flyvepladsen.
- f) Flyvepladsoperatøren fører fortegnelser:
- 1) over de NOTAM, som vedkommende har frembragt, og dem, der er udstedt
 - 2) vedrørende gennemførelsen af litra a), nr. 2) og 3).«
- d) Følgende punkt ADR.OPS.A.60 indsættes:

»ADR.OPS.A.060 Rapportering af kontaminanter på overfladen

Flyvepladsoperatøren skal rapportere til luftfartsinformationstjenesteenheder og lufttrafiktjenesteenheder om forhold af operationel betydning, der påvirker luftfartøjers og flyvepladsens operationer på trafikområdet, navnlig med hensyn til forekomst af følgende:

- a) vand
 - b) sne
 - c) snesjap
 - d) is
 - e) rim
 - f) flydende kemikalier til forebyggelse af isdannelse eller afisning, eller andre kontaminanter;
 - g) snedriver eller fygesne.«
- e) Følgende punkt ADR.OPS.065 indsættes:

»ADR.OPS.A.065 Rapportering af banens overfladetilstand

- a) Flyvepladsoperatøren skal rapportere banens overfladetilstand for hver tredjedel af banen i en rapport om banens tilstand (RCR). Rapporten skal indeholde en kode for banens tilstand (RWYCC), hvori cifrene 0 til 6 benyttes til at angive kontaminantens dækningsgrad og dybde, samt en beskrivelse ved hjælp af følgende udtryk:
- 1) SAMMENPRESSET SNE
 - 2) TØR
 - 3) TØR SNE
 - 4) TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE
 - 5) TØR SNE OVEN PÅ IS
 - 6) RIM
 - 7) IS
 - 8) GLAT VÅD
 - 9) SNESJAP
 - 10) SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE
 - 11) VANDANSAMLING
 - 12) VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE

- 13) VÅD
 - 14) VÅD IS
 - 15) VÅD SNE
 - 16) VÅD SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE
 - 17) VÅD SNE OVEN PÅ IS
 - 18) KEMISK BEHANDLET
 - 19) LØST SAND.
- b) Rapporteringen skal påbegyndes, når en væsentlig ændring i banens overfladetilstand opstår som følge af vand, sne, snesjap, is eller rim.
 - c) Rapportering af banens overfladetilstand skal fortsat afspejle væsentlige ændringer, indtil banen ikke længere er kontamineret. Når denne situation forekommer, skal flyvepladsoperatøren udstede en RCR, der angiver, hvorvidt banen er våd eller tør.
 - d) Friktionsmålinger skal ikke rapporteres.
 - e) Når en asfalteret bane eller en del heraf er glat våd, stiller flyvepladsoperatøren disse oplysninger til rådighed for de relevante brugere af flyvepladsen. Dette skal ske ved at frembringe en NOTAM med angivelse af det sted, hvor den påvirkede del befinder sig.«

f) Følgende tillæg 1 tilføjes:

»Tillæg 1

NOTAM-FORMAT

Prioritetsindikator												→	
Adresse													
Dato og tidspunkt for indgivelse												→	
Indikator for ophavsmanden												««=(
Meldingsserie, nummer og identifikator													
NOTAM med nye oplysninger NOTAMN (serie og løbenummer/år)												
NOTAM, der erstatter en tidligere NOTAM NOTAMR..... (serie og løbenummer/år) (serie og løbenummer/år for den NOTAM, der skal erstattes)												
NOTAM, der annullerer en tidligere NOTAM NOTAMC..... (serie og løbenummer/år) (serie og løbenummer/år for den NOTAM, der skal annulleres) ««=												
Kvalifikatorer													
	FIR	NOTAM-kode	Trafik	Formål	Anvendelsesområde	Nedre grænse	Øvre grænse	Koordinater, Radius					
Q)		Q										««=	
Identifikation af de ICAO-stedindikatorer, hvori faciliteten, lufrummet eller tilstanden, som der rapporteres om, befinder sig								A)					→
Gyldighedsperiode													
Fra (datotidsgruppe)				B)								→	
Til (PERM eller datotidsgruppe)				C)								EST* PERM* ««=	
Tidsplan (hvis det er relevant)				D)								→ ««=	
NOTAM's tekst: Indtastning i klart sprog (ved hjælp af ICAO-forkortelser)													
E)													
Nedre grænse	F)											→	
Øvre grænse	G)) ««=	
Underskrift													

*Det ikke relevante overstreges

g) Følgende tillæg 2 tilføjes:

»Tillæg 2

SNOWTAM-FORMAT

(COM-overskrift)	(Prioritets-indikator)	(Adresser)		<=<
	(Dato og tidspunkt for indgivelse)	(Indikator for ophavsmanden)		<=<
(Forkortet overskrift)	(SWAA* LØBENUMMER)	(STEDINDIKATORER)	DATO OG TIDSPUNKT FOR VURDERING	(VALGFRI GRUPPE)
	S W * *			<=<
SNOWTAM →	(Løbenummer)	<=<		
Afsnit om beregning af flyvemaskiners præstation				
(STEDINDIKATORER FOR FLYVEPLADSEN)	M	A)		<=<
(DATO/TIDSPUNKT FOR VURDERING (tidspunkt for fuldførelse af vurderingen i UTC))	M	B)		→
(DET LAVERE BANEDESIGNATIONSNUMMER)	M	C)		→
(KODE FOR BANENS TILSTAND (RWYCC) FOR HVER TREDJEDEL AF BANEN) (Fra banetilstandsvurderingsmatricen (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6)	M	D)	//	→
(KONTAMINANTENS PROCENTVISE DÆKNING AF HVER TREDJEDEL AF BANEN)	C	E)	//	→
DYBDE (i mm) AF LØS KONTAMINANT FOR HVER TREDJEDEL AF BANEN)	C	F)	//	→
(BESKRIVELSE AF TILSTANDEN OVER DEN SAMLEDE BANELÆNGDE (Observeret på hver tredjedel af banen regnet fra tærsklen med det lavere banedesignationsnummer)	M	G)	//	
SAMMENPRESSET SNE TØR TØR SNE TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE TØR SNE OVEN PÅ IS RIM IS GLAT VÅD SNESJAP SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE VÅDANSAMLING VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE VÅD VÅD IS VÅD SNE VÅD SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE VÅD SNE OVEN PÅ IS				→
(BREDDEN AF DEN BANE, SOM BANETILSTANDSKODERNE GÆLDER FOR, HVIS DENNE ER SMALLERE END DEN OFFENTLIGGJORTE BREDDEN)	O	H)		<=<
Afsnit om situationsbevidsthed				
(REDUCERET BANELÆNGDE, HVIS DEN ER KORTERE END DEN OFFENTLIGGJORTE LÆNGDE (m))	O	I)		→
(FYGESNE PÅ BANEN)	O	J)		→
(LØST SAND PÅ BANEN)	O	K)		→
(KEMISK BEHANDLING AF BANEN)	O	L)		→
(SNEDRIVER PÅ BANEN) (hvis de forekommer, afstand fra banens centerlinje (m) efterfulgt af »L«, »R« eller »LR«, alt efter hvad der er relevant))	O	M)		→
(SNEDRIVER PÅ EN RULLEVEJ)	O	N)		→
(SNEDRIVER GRÆNSEDE OP TIL BANEN)	O	O)		→
(RULLEVEJENS TILSTAND)	O	P)		→
(FORPLADSENS TILSTAND)	O	R)		→
(MÅLT FRIKTIONSKOEFFICIENT)	O	S)		→
(BEMÆRKNINGER I KLART SPROG)	O	T)) <=<
BEMÆRKNINGER: 1. * Indtast ICAO-nationalitetsbetegnelserne som angivet i ICAO Doc 7910, del 2, eller en anden gældende flyvepladsidentifikator. 2. Oplysninger om andre baner; gentag fra B til H. 3. Oplysninger i afsnittet om situationsbevidsthed gentages for hver bane, rullevej og forplads. Gentag, hvis det er relevant, i forbindelse med rapporteringen. 4. Ord anført i parentes () skal ikke transmitteres. 5. Med hensyn til bogstav A) til T) henvises der til vejledning i udfyldelse af SNOWTAM-formatet, afsnit 1, punkt b).				

OPHAVSMANDENS UNDERSKRIFT (transmitteres ikke)

h) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.B.003:

»ADR.OPS.B.003 Overdragelse af aktiviteter — tilrådgivelsesstilling af operationelle oplysninger

- a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer for overdragelse af operationelle aktiviteter mellem personalemedarbejdere, der medvirker i flyvepladsens operationer og vedligeholdelse, for at sikre, at alle medarbejdere, når de påbegynder deres arbejdsdag, modtager operationel information om deres opgaver.

- b) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer med henblik på at sikre, at de organisationer, der opererer eller udøver tjenester på flyvepladsen, modtager flyvepladsrelaterede operationelle oplysninger, der kan påvirke udførelsen af de opgaver, der varetages af sådanne organisationers personale.«
- i) I punkt ADR.OPS.B.010 foretages følgende ændringer:
- i) Litra c), d) og e) affattes således:
- »c) Uddannelsesprogrammet skal gennemføres i henhold til ADR.OR.D.017 med følgende undtagelser:
- 1) efteruddannelse skal omfatte teoretisk og løbende praktisk uddannelse.
 - 2) duelighedsprøver skal gennemføres med højst 12 måneders intervaller regnet efter afslutningen af grunduddannelsen.
- d) Uddannelse af rednings- og brandslukningsmandskabet skal have til formål at formidle grundlæggende viden og praktiske færdigheder i forbindelse med udførelsen af deres opgaver.
- e) En midlertidig sænkning af niveauet for den beskyttelse, der ydes af flyvepladsens rednings- og brandslukningstjenester, som skyldes uforudsete omstændigheder, kræver ikke den kompetente myndigheds forudgående godkendelse.«
- ii) Litra f) udgår.
- j) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.B.016:
- »ADR.OPS.B.016 Program for kontrol med fremmedlegemer**
- a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et program for kontrol med fremmedlegemer og pålægge de organisationer, der opererer eller udøver tjenester på flyvepladsen, at deltage i dette program.
- b) Som led i programmet for kontrol med fremmedlegemer skal flyvepladsoperatøren:
- 1) sikre personalets bevågenhed og medvirken og at dette personale har fuldført relevant uddannelse med et tilfredsstillende resultat og påvist deres kompetence
 - 2) fastlægge og gennemføre foranstaltninger, hvormed forekomsten af fremmedlegemer forebygges
 - 3) fastlægge og gennemføre procedurer med henblik på:
 - i) at opdage fremmedlegemer, herunder ved at overvåge og inspicere trafikområdet eller tilstødende områder ifølge en inspektionsplan, og hvis en sådan inspektion er påkrævet på grund af aktiviteter, vejrfænomener eller begivenheder, der kan have ført til, at der forekommer fremmedlegemer
 - ii) straks at fjerne, inddæmme og bortskaffe fremmedlegemer og stille alle nødvendige midler til rådighed
 - iii) at underrette luftfartøjsoperatørerne hurtigst muligt, hvis det drejer sig om identificerede luftfartøjsdele
- c) indsamle og analysere data og oplysninger for at identificere kilder til og udviklingstendenser for fremmedlegemer samt gennemføre afhjælpende og/eller forebyggende foranstaltninger for at forbedre programmets effektivitet.«
- k) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.B.024:
- »ADR.OPS.B.024 Tilladelse til førere af køretøjer**
- a) Medmindre andet fremgår af bestemmelserne i litra d) kræver det at føre et køretøj på en del af en flyveplads' trafikområde eller andre operationelle områder, at den pågældende flyvepladsoperatør udsteder en tilladelse til føreren. Køretilladelsen udstedes til en person, der:
- 1) tildeles opgaver, der indebærer kørsel i sådanne områder
 - 2) er indehaver af et gyldigt kørekort og enhver anden form for licens, der er nødvendig for at betjene specialkøretøjer
 - 3) har fuldført et relevant køreuddannelsesprogram med et tilfredsstillende resultat og har påvist sin kompetence i overensstemmelse med litra b)

- 4) har påvist sprogfærdigheder i overensstemmelse med punkt ADR.OPS.B.029, hvis personen har til hensigt at føre et køretøj på manøvreområdet
 - 5) har modtaget uddannelse fra sin arbejdsgiver i brugen af det køretøj, der er bestemt til at operere på flyvepladsen.
- b) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et køreuddannelsesprogram for førere, der opererer på forpladsen eller andre operationelle områder, undtagen manøvreområdet, og for førere, der opererer på manøvreområdet. Uddannelsesprogrammet skal:
- 1) være afstemt efter flyvepladsens karakteristika og operationer, førerens funktioner og opgaver, der skal udføres, og de områder af flyvepladsen, som førerne kan få tilladelse til at operere i
 - 2) omfatte:
 - i) teoretisk og praktisk uddannelse af en tilstrækkelig varighed som minimum på følgende områder:
 - A) rammebestemmelser og personligt ansvar
 - B) standarder for køretøjer, flyvepladsens operationelle krav og procedurer
 - C) kommunikation
 - D) radiotelefoni for førere, der opererer på manøvreområdet
 - E) menneskelig ydeevne
 - F) rutineopbygning i det operative miljø
 - ii) kompetencevurdering af førere.
- c) Køretilladelser, der er udstedt i henhold til litra a), skal angive de dele af trafikområdet eller andre operationelle områder, hvor føreren må køre, og de skal være gyldige, så længe:
- 1) kravene i litra a), nr. 1) og 2), er opfyldt
 - 2) indehaveren af køretilladelsen:
 - i) fuldfører uddannelse og duelighedsprøver med et tilfredsstillende resultat i henhold til punkt ADR.OR.D.017, litra f) og g)
 - ii) påviser løbende sine sprogfærdigheder på det krævede niveau i henhold til punkt ADR.OPS.B.029, hvis det er relevant.
- d) Uanset litra a) kan flyvepladsoperatøren give en person tilladelse til midlertidigt at føre et køretøj på trafikområdet eller andre operationelle områder, hvis:
- 1) den pågældende person er indehaver af et gyldigt kørekort og enhver anden form for licens, der er nødvendig for at betjene specialkøretøjer
 - 2) køretøjet ledsages af et køretøj, der køres af en fører, der er godkendt i overensstemmelse med litra a).
- e) Flyvepladsoperatøren skal:
- 1) fastlægge et system og gennemføre procedurer med henblik på at:
 - i) udstede køretilladelser og midlertidig tilladelse til kørsel med køretøjer
 - ii) sikre, at førere, som har fået udstedt en køretilladelse, løbende overholder bestemmelserne i litra c), nr. 1) og 2)
 - iii) overvåge, at førerne overholder de gældende kørselsforskrifter for den pågældende flyveplads, og træffe passende foranstaltninger, herunder suspension og tilbagekaldelse af køretilladelser eller tilladelser til midlertidigt at føre et køretøj
 - 2) føre relevante fortegnelser.«
- l) Punkt ADR.OPS.B.25 udgår.
- m) Som punkt ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 og ADR.OPS.B.029 indsættes:

»ADR.OPS.B.026 Tilladelse til køretøjer

- a) Flyvepladsoperatøren skal udstede en tilladelse, førend et køretøj må operere på trafikområdet eller andre operationelle områder. Tilladelsen må udstedes, hvis køretøjet anvendes til aktiviteter i forbindelse med flyvepladsens operationer, og det:
- 1) er funktionsdueligt og egnet til den påtænkte operation
 - 2) opfylder kravene til markering og belysning i punkt ADR.OPS.B.080
 - 3) er udstyret med en radio, der muliggør tovejskommunikation på den relevante lufttrafiktjenestefrekvens og enhver anden nødvendig frekvens, hvis det er bestemt til at operere på et af følgende områder:
 - i) manøvreområdet
 - ii) andre operationelle områder, hvor det er nødvendigt at kommunikere med lufttrafiktjenesteenheden eller flyvepladsens andre operationelle enheder
 - 4) er udrustet med en transponder eller andet udstyr til støtte for overvågningen, hvis det er bestemt til at operere på manøvreområdet, og flyvepladsen er udstyret med et system til styring og kontrol af trafik på jorden, hvis operation kræver, at køretøjerne er udstyret med en transponder eller andet udstyr til støtte for overvågning.
- b) Flyvepladsoperatøren skal begrænse det antal køretøjer, der har tilladelse til at operere på trafikområdet og andre operationelle områder, til det minimum, der er nødvendigt af hensyn til sikre og effektive operationer på flyvepladsen.
- c) En tilladelse udstedt i overensstemmelse med litra a) skal:
- 1) angive de dele af trafikområdet eller andre operationelle områder, hvor køretøjet må operere
 - 2) forblive gyldig, så længe kravene i litra a) er opfyldt.
- d) Flyvepladsoperatøren tildeler et kaldesignal til et køretøj med tilladelse, jf. litra a), med henblik på dets operationer på flyvepladsen, hvis køretøjet skal være udstyret med tovejsradio. Det kaldesignal, som tildeles et køretøj:
- 1) må ikke give anledning til identitetsforveksling
 - 2) skal være egnet til formålet
 - 3) skal for køretøjer, der opererer på manøvreområdet, koordineres med lufttrafiktjenesteenheden og formidles til de relevante organisationer på flyvepladsen.
- e) Uanset litra a) må flyvepladsoperatøren tillade:
- 1) et køretøj, som har tilladelse i henhold til litra a), nr. 1) og 2), men som ikke er udstyret med en tovejsradio, jf. litra a), nr. 3), eller en transponder eller andet udstyr til støtte for overvågning, jf. litra a), nr. 4), lejlighedsvis at operere i de områder, der er omhandlet i litra a), nr. 3) og 4), forudsat at:
 - i) køretøjet til enhver tid ledsages af et køretøj med tilladelse, som opfylder kravet i litra a), nr. 3), og om nødvendigt litra a), nr. 4)
 - ii) det ledsagende køretøj opfylder kravene til markering og belysning i punkt ADR.OPS.B.080
 - iii) procedurer ved lav sigtbarhed må ikke være i kraft, hvis det ledsagede køretøj skal operere på manøvreområdet.
 - 2) et køretøjs midlertidige kørsel ind på flyvepladsen og dets operationer på trafikområdet eller andre operationelle områder på følgende betingelser:
 - a) det fremgår af en visuel inspektion af det pågældende køretøj, at dets tilstand ikke bringer sikkerheden i fare.
 - b) køretøjet ledsages hele tiden af et køretøj med tilladelse, som:
 - i) opfylder kravet i litra a), nr. 3), og om nødvendigt litra a), nr. 4), når det opererer i de områder, der er omhandlet i litra a), nr. 3) og 4)
 - ii) opfylder kravene til markering og belysning i punkt ADR.OPS.B.080

- c) procedurer ved lav sigtbarhed må ikke være i kraft, hvis køretøjet skal operere på manøvreområdet.
- f) Flyvepladsoperatøren skal:
- 1) fastlægge og gennemføre procedurer med henblik på at:
 - i) udstede køretøjstilladelser og midlertidige tilladelser til køretøjers kørsel ind på og operationer på flyvepladsen
 - ii) tildele kaldesignaler til køretøjer
 - iii) overvåge, at køretøjerne overholder punkt ADR.OPS.B.026, og træffe passende foranstaltninger, herunder suspension og tilbagekaldelse af køretøjstilladelser eller tilladelser til midlertidigt at operere et køretøj
 - 2) føre relevante fortegnelser.

ADR.OPS.B.027 Køretøjers operationer

- a) Føreren af et køretøj på manøvreområdet skal operere køretøjet:
- 1) i henhold til lufttrafiktjenesteenhedens tilladelse og i overensstemmelse med denne enheds instruktioner
 - 2) i overensstemmelse med alle de obligatoriske instruktioner, der formidles ved hjælp af markering og skiltning, medmindre lufttrafiktjenesteenheden giver anden tilladelse
 - 3) i overensstemmelse med alle obligatoriske instruktioner, der formidles ved hjælp af lyssignaler.
- b) Føreren af et køretøj, der befinder sig på manøvreområdet, skal operere køretøjet i overensstemmelse med følgende regler:
- 1) redningskøretøjer under udrykning til et luftfartøj i nød skal gives forkørselsret frem for al anden trafik på jorden
 - 2) med forbehold af bestemmelserne i nr. 1) gælder følgende:
 - i) køretøjer, bl.a. køretøjer der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter eller er under kørsel
 - ii) køretøjer, der ikke bugserer luftfartøjer, skal vige for køretøjer, der bugserer luftfartøjer
 - iii) køretøjer, der ikke bugserer luftfartøjer, skal vige for andre køretøjer, som ikke bugserer luftfartøjer, i henhold til lufttrafiktjenesteenhedens instruktioner
 - iv) uanset bestemmelserne i nr. i), ii) og iii) skal køretøjer, og køretøjer der bugserer luftfartøjer, følge lufttrafiktjenesteenhedens instruktioner.
- c) Føreren af et køretøj udstyret med tovejsradio, der har til hensigt at køre eller kører på manøvreområdet, skal:
- 1) etablere tilfredsstillende tovejsradiokommunikation med lufttrafiktjenesteenheden på den relevante lufttrafiktjenestefrekvens, før der køres ind på manøvreområdet, og opretholde en kontinuerlig lyttevagt på den tildelte frekvens
 - 2) indhente tilladelse fra lufttrafiktjenesteenheden, før der køres ind på manøvreområdet, og må kun operere i henhold til lufttrafiktjenesteenhedens tilladelse. Uanset en sådan tilladelse må der ikke køres ind på en bane eller en banes sikkerhedszone eller foretages ændringer i den tilladte operation, medmindre lufttrafiktjenesteenheden giver en yderligere specifik tilladelse
 - 3) gentage sikkerhedsrelaterede dele af instruktionerne, som transmitteres via tale, over for lufttrafiktjenestens personale. Instruktioner om at køre ind på, gøre holdt foran, krydse og operere på en bane, rullevej eller banes sikkerhedszone, skal altid gentages
 - 4) anerkende eller gentage andre instruktioner end dem, der er omhandlet i nr. 3), over for lufttrafiktjenestens personale på en måde, så det tydeligt fremgår, at de er blevet forstået og vil blive fulgt.
- d) Føreren af et køretøj, der opererer på manøvreområdet, skal, når der er tvivl om køretøjets position i forhold til manøvreområdet:

- 1) underrette lufttrafiktjenesteenheden om omstændighederne, herunder den sidste kendte position
 - 2) samtidig forlade banen, rullevejen eller en anden del af manøvreområdet hurtigst muligt og forholde sig i en sikker afstand, medmindre lufttrafiktjenesteenheden giver andre instruktioner
 - 3) efter de i nr. 1) og 2) nævnte foranstaltninger standse køretøjet.
- e) Føreren af et køretøj på manøvreområdet skal overholde følgende:
- 1) hvis et køretøj opereres i en banes sikkerhedszone, samtidig med at denne bane anvendes til landing eller start, må køretøjet ikke komme banen nærmere end den afstand, for hvilken banens venteposition eller eventuelle ventepositioner på vejbanen er blevet etableret for den pågældende bane
 - 2) hvis en bane anvendes til landing eller start, må køretøjet ikke opereres på:
 - i) den del af banens sikkerhedszone, der strækker sig ud over denne banes baneendepunkter
 - ii) den pågældende banes sikkerhedsområder ved baneendepunkterne
 - iii) en clearway, hvis en sådan forefindes, i en afstand, der kunne bringe et luftbårent luftfartøj i fare.
- f) Hvis dette kræves på flyvepladsen, skal føreren af et køretøj, som er udstyret med en tovejsradio, og som opererer på forpladsen:
- 1) etablere tilfredsstillende tovejsradiokommunikation med den ansvarlige enhed, som flyvepladsoperatøren har udpeget, før køretøjet køres ind på forpladsen,
 - 2) holde løbende lyttevagt på den tildelte frekvens.
- g) Føreren af et køretøj på forpladsen skal operere køretøjet i overensstemmelse med følgende:
- 1) i henhold til tilladelsen fra den ansvarlige enhed, som flyvepladsoperatøren har udpeget, og i overensstemmelse med denne enheds instruktioner
 - 2) i overensstemmelse med alle de obligatoriske instruktioner, der formidles ved hjælp af markering og skiltning, medmindre den ansvarlige enhed, som flyvepladsoperatøren har udpeget, giver anden tilladelse
 - 3) i overensstemmelse med alle obligatoriske instruktioner, der formidles ved hjælp af lyssignaler
 - 4) vigepligten overholdes over for udrykningskøretøjer henholdsvis luftfartøjer under kørsel, forberedelser til kørsel eller luftfartøjer, som skubbes eller bugseres
 - 5) vigepligten overholdes over for andre køretøjer i overensstemmelse med de lokale forskrifter
 - 6) altid give forrang til udrykningskøretøjer under udrykning i nødsituationer.
- h) Føreren af et køretøj på trafikområdet og andre operationelle områder:
- 1) skal operere køretøjet i overensstemmelse med de fastsatte hastighedsgrænser og kørselsveje
 - 2) må ikke lade sin opmærksomhed påvirkes af forstyrrende eller distraherende aktiviteter under kørslen
 - 3) skal opfylde kravene til kommunikation og de operationelle procedurer i flyvepladshåndbogen.
- i) Føreren af et køretøj, der ledsager et andet køretøj, skal sikre sig, at føreren af det ledsagede køretøj opererer køretøjet efter de givne instruktioner.
- j) Føreren af et køretøj må kun parkere køretøjet i områder, som flyvepladsoperatøren har udpeget.
- k) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer for at sikre, at førere, der opererer på trafikområdet og andre operationelle områder, overholder litra a)-j).

ADR.OPS.B.028 Bugsering af luftfartøjer

Flyvepladsoperatøren skal:

- a) etablere manøvreringsprocedurer for luftfartøjer og udpege ruter, der skal anvendes til luftfartøjsbugseringsoperationer på trafikområdet, for at garantere sikkerheden
- b) sikre tilstrækkelig og passende vejledning i forbindelse med bugseringsoperationer
- c) sikre, at bugserede luftfartøjers lygteføring under bugsering er i overensstemmelse med bestemmelserne i SERA.3215 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (*)
- d) fastlægge og gennemføre procedurer til sikring af tilstrækkelig kommunikation og koordinering mellem den organisation, der gennemfører bugseringsoperationen, forpladstjenesteenheden og lufttrafiktjenesteenheden, alt efter hvad der er relevant for bugseringsoperationen
- e) fastlægge og gennemføre procedurer til at garantere sikkerheden ved bugseringsoperationer under ugunstige vejrforhold eller meteorologiske forhold, herunder ved at begrænse eller undlade at give tilladelse til sådanne operationer.

ADR.OPS.B.029 Sprogfærdigheder

- a) En person, der i henhold til punkt ADR.OPS.B.024 pålægges at påvise sine sprogfærdigheder, skal i overensstemmelse med litra b) som minimum påvise færdigheder på operationelt niveau både i brugen af fraseologier og i et klart sprog på:
 - 1) engelsk og
 - 2) ethvert andet sprog eller andre sprog, der anvendes på flyvepladsen til radiokommunikation med flyvepladsens lufttrafiktjenesteenhed.
- b) Ansøgeren skal påvise evnen til at:
 - 1) kommunikere effektivt udelukkende verbalt og ansigt til ansigt
 - 2) udtrykke sig præcist og klart om almindelige og faglige spørgsmål
 - 3) anvende relevante kommunikationsstrategier til at udveksle meddelelser og afklare misforståelser i en almindelig eller arbejdsrelateret situation
 - 4) klare sproglige udfordringer som følge af en komplikation eller uventet begivenhed i forbindelse med en rutinearbejdssituation eller en kommunikationsopgave, som de ellers er fortrolige med,
 - 5) anvende en dialekt eller accent, der er forståelig i luftfartsmiljøet.
- c) Sprogfærdigheder skal påvises ved hjælp af et certifikat udstedt af den organisation, som har foretaget vurderingen, og som attesterer, at den pågældende har kendskab til et eller flere sprog, samt det eller de pågældende sprogfærdighedsniveauer og datoen for vurderingen.
- d) Med undtagelse af personer, som har påvist sprogfærdigheder på ekspertniveau, skal sprogfærdighederne revurderes med følgende intervaller:
 - 1) fire år fra datoen for vurderingen, hvis det påviste niveau er et operationelt niveau
 - 2) seks år fra datoen for vurderingen, hvis det påviste niveau er et udvidet niveau.
- e) Sprogfærdigheder påvises ved hjælp af en vurderingsmetode, som skal omfatte:
 - 1) den procedure, der anvendes ved vurderingen
 - 2) kvalifikationerne hos de bedømmere, der foretager vurderinger af sprogfærdigheder
 - 3) ankeproceduren.

- f) Flyvepladsoperatøren skal stille sprogundervisning til rådighed, for at dennes personale kan opretholde det krævede færdighedsniveau.
- g) Uanset litra a) kan medlemsstaten beslutte, at det personale, der henvises til i punkt ADR.OPS.B.024, ikke behøver at beherske engelsk i forbindelse med personalets radiokommunikation med flyvepladsens lufttrafiktjenesteenhed. I så fald foretager medlemsstaten en sikkerhedsvurdering, der omfatter en eller flere flyvepladser.
- h) Flyvepladsoperatøren må udstede en tilladelse til en person, der ikke har påvist overholdelse af litra a) og b), indtil den:
 - 1) 7. januar 2026 for så vidt angår engelsk.
 - 2) 7. januar 2023 for så vidt angår ethvert andet sprog end engelsk.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).«

n) Punkt ADR.OPS.B.030 affattes således:

»ADR.OPS.B.030 System til styring og kontrol af trafik på jorden

- a) Flyvepladsoperatøren sikrer, at der forefindes et system til styring og kontrol af trafik på jorden på flyvepladsen.
- b) Flyvepladsoperatøren skal som led i systemet til styring og kontrol af trafik på jorden i samarbejde med lufttrafiktjenesteudøveren vurdere, om der er behov for at etablere standardruter for luftfartøjers kørsel på flyvepladsen. Hvis der etableres standardruter, skal flyvepladsoperatøren:
 - 1) sikre, at de er tilstrækkelige og egnede til flyvepladsens trafik, indretning og planlagte operationer, og at de er korrekt afmærket
 - 2) stille relevante oplysninger til rådighed for luftfartsinformationstjenesteudøveren med henblik på offentliggørelse i AIP.
- c) Hvis operationen af systemet til styring og kontrol af trafik på jorden gør det påkrævet, at luftfartøjer skal anvende en transponder på trafikområdet, skal flyvepladsoperatøren koordinere følgende med luftfartstjenesteudøveren:
 - 1) de relevante operationelle procedurer for brug af transponder, som luftfartøjsoperatørerne skal følge
 - 2) tilrådighedsstillelsen af relevante oplysninger for luftfartsinformationstjenesteudøveren med henblik på offentliggørelse i AIP.«

o) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.B.031:

»ADR.OPS.B.031 Kommunikation

- a) Køretøjer og lufttrafiktjenesteenheden skal kommunikere i overensstemmelse med de gældende krav i afdeling 14 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012.
- b) I samarbejde med lufttrafiktjenesteudøveren fastlægger flyvepladsoperatøren kommunikationsprocedurer, herunder:
 - 1) de frekvenser og det eller de sprog, der skal anvendes til kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheden og de køretøjer, som skal operere på manøvreområdet
 - 2) kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheden og de fodgængere, som påtænker at operere eller opererer på manøvreområdet
 - 3) formidling af vigtige flyvepladsrelaterede oplysninger, der kan påvirke sikkerheden ved operationer på manøvreområdet, ved hjælp af radiokommunikation
 - 4) signaler og andre kommunikationsmidler, som kan benyttes under alle sigtbarhedsforhold i tilfælde af et svigt i radiokommunikationen mellem lufttrafiktjenesteenheden og køretøjer eller fodgængere på manøvreområdet.«

p) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.B.033:

»ADR.OPS.B.033 Kontrol med fodgængere

a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer med henblik på at:

- 1) begrænse adgangen til trafikområdet og andre operationelle områder til de personer, hvis opgaver kræver, at de har adgang til sådanne områder
- 2) sikre, at sådanne personer kun tillades uledsaget adgang til sådanne områder, hvis de har modtaget relevant uddannelse og påvist deres kompetence
- 3) holde kontrol med personers færden på forpladsen og sikre, at passagerer, som går om bord på et luftfartøj, eller som går fra borde eller har behov for at gå til, fra eller på forpladsen:
 - i) ledsages af uddannet og kompetent personale
 - ii) ikke påvirker aktiviteter til servicering af stationære luftfartøjer og på jorden
 - iii) beskyttes mod luftfartøjers operationer, herunder luftstrømme fra motorer, samt kørende trafik eller andre aktiviteter.

b) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre procedurer for at sikre:

- 1) velordnet og sikker adgang til og operation på manøvreområdet for personale, hvis opgaver indebærer adgang til området uden et køretøj
- 2) og at det pågældende personale:
 - i) har det rette udstyr, herunder tydeligt synlige beklædningsgenstande, orienteringsmidler og midler, der muliggør tovejskommunikation med lufttrafiktjenesteheden og flyvepladsoperatørens respektive enhed under udførelsen af sådanne operationer
 - ii) indhenter tilladelse fra lufttrafiktjenesteheden, før personalet bevæger sig ind på manøvreområdet. Uanset en sådan tilladelse må der ikke køres ind på en bane eller en banes sikkerhedszone eller foretages ændringer i den tilladte operation, medmindre lufttrafiktjenesteheden giver en yderligere specifik tilladelse;
 - iii) det er forbudt at bevæge sig ind på manøvreområdet, når procedurer ved lav sigtbarhed er i kraft.«

q) Punkt ADR.OPS.B.035 affattes således:

»ADR.OPS.B.035 Operationer under vinterforhold

a) Flyvepladsoperatøren skal, når flyvepladsen forventes at måtte operere under forhold, hvor sne, snesjap eller is kan akkumulere på trafikområdet, fastlægge og gennemføre en sneberedskabsplan. Som led i sneberedskabsplanen skal flyvepladsoperatøren:

- 1) have indført bestemmelser om anvendelse af materiel/materialer til rydning eller forebyggelse af dannelse af is og rim eller forbedring af banens friktionsegenskaber
- 2) så vidt det er praktisk muligt, sikre rydning af sne, snesjap eller is fra den eller de anvendte baner og andre dele af trafikområdet, som er bestemt til anvendelse i forbindelse med luftfartøjers operationer.

b) Flyvepladsoperatøren skal i AIP offentliggøre oplysninger om:

- 1) hvorvidt udstyr til snerydning og afisningsoperationer står til rådighed
- 2) godkendelsesstatus, hvis det er relevant, for så vidt angår brugen af særlig forberedte vinterbaner
- 3) den type materialer, der benyttes til overfladebehandling af trafikområdet.«

r) Som punkt ADR.OPS.B.036 og ADR.OPS.B.037 indsættes:

»ADR.OPS.B.036 Operationer på særlig forberedte vinterbaner

a) En flyvepladsoperatør må med forbehold af den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse fastlægge og anvende procedurer for flyvemaskinens operationer på særlig forberedte vinterbaner, når kontaminanten er sammenpresset sne eller is. Særlig forberedte vinterbaner kan være knyttet til primær RWYCC 4; berettiger behandlingen imidlertid ikke til RWYCC 4, finder den normale procedure anvendelse i henhold til punkt ADR.OPS.B.037.

- b) For at opnå den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse skal flyvepladsoperatøren:
- 1) fastlægge procedurer, der omfatter følgende:
 - i) den type udstyr og/eller type, kvalitet og mængde af det materiale, som anvendes til at forbedre banens overfladetilstand, samt behandlingsmetode
 - ii) overvågning af de meteorologiske parametre
 - iii) håndtering af løse kontaminanter
 - iv) vurdering af de opnåede resultater
 - 2) indhente data om flyvemaskiners bremseevne på banen med særlig behandling fra mindst én flyvemaskinoperatør
 - 3) analysere og behandle de data, der er opsamlet i henhold til nr. 2), med henblik på at påvise evnen til at etablere en overfladetilstand på baner, som er i overensstemmelse med en given RWYCC
 - 4) fastlægge et vedligeholdelsesprogram, der omfatter både forebyggende og afhjælpende vedligeholdelse af udstyr, som anvendes til at opnå en ensartet ydeevne.
- c) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et program med henblik på at overvåge procedurens kontinuerlige effektivitet. I programmet anvendes rapportering om bremsevirkningen hidrørende fra flyvemaskinedata, og den skal sammenholdes med banens rapporterede tilstand.
- d) Flyvepladsoperatøren skal efter vinterperiodens afslutning evaluere resultaterne af de operationer, som er gennemført under vinterforhold, for at fastslå, om der er behov for:
- 1) krav om yderligere uddannelse
 - 2) ajourføring af procedurerne
 - 3) mere udstyr eller andet udstyr og andre materialer.

ADR.OPS.B.037 Vurdering af banens overfladetilstand og tildeling af kode for banens tilstand

Når de kontaminanter, der er angivet i punkt ADR.OPS.A.060, litra a)-e), er til stede på en banes overflade, skal flyvepladsoperatøren:

- a) tildele en RWYCC ud fra typen og dybden af kontaminanten og temperaturen
 - b) inspicere banen, når dens overfladetilstand kan have ændret sig som følge af de meteorologiske forhold, samt vurdere banens overfladetilstand og tildele en ny RWYCC
 - c) bruge specielle luftrapporter til at udløse en revurdering af RWYCC.«.
- s) Punkt ADR.OPS.B.080 affattes således:

»ADR.OPS.B.080 Markering og belysning på køretøjer og andre flytbare genstande

- a) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at køretøjer og andre flytbare genstande, bortset fra luftfartøjer, på flyvepladsens trafikområde er:
 - 1) markeret med iøjnefaldende farver, eller der er anbragt flag af tilstrækkelig størrelse på egnede steder, samt tern og kontrastfarver
 - 2) udstyret med hindringslys med lav intensitet og af typer og med egenskaber, afstemt efter deres funktion, hvis køretøjerne og flyvepladsen benyttes om natten eller ved lav sigtbarhed. De lys, der skal anbringes, skal lyse med følgende farve:
 - i) blå blinkende for rednings- og sikkerhedskøretøjer eller tilsvarende
 - ii) gult blinkende for andre køretøjer, herunder »follow me«-køretøjer
 - iii) konstant rødt for vanskeligt flytbare genstande.
- b) Flyvepladsoperatøren må undtage udstyr, som benyttes til servicering af luftfartøjer, og køretøjer, der udelukkende anvendes på forpladser, fra kravet i litra a).«

t) Punkt ADR.OPS.C.005 affattes således:

»ADR.OPS.C.005 Vedligeholdelse — Generelt

- a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et vedligeholdelsesprogram, der omfatter forebyggende vedligeholdelse, hvis det er relevant, med henblik på at vedligeholde flyvepladsens faciliteter, systemer og udstyr, der er nødvendigt for flyvepladsens operationer, i en stand, som ikke påvirker luftfartens sikkerhed, regelmæssighed eller effektivitet negativt. Vedligeholdelsesprogrammet udformes og gennemføres under overholdelse af principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer.
- b) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at tilstrækkelige og egnede midler står til rådighed til en effektiv gennemførelse af vedligeholdelsesprogrammet.«

u) Følgende indsættes som punkt ADR.OPS.C.007:

»ADR.OPS.C.007 Vedligeholdelse af køretøjer

a) Flyvepladsoperatøren skal:

- 1) fastlægge og gennemføre et vedligeholdelsesprogram, der omfatter forebyggende vedligeholdelse, under overholdelse af principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer, for rednings- og brandslukningsskøretøjer, således at det sikres, at køretøjerne og deres udstyr er velfungerende, og at den specificerede responstid overholdes i hele køretøjets driftslevetid
- 2) sikre gennemførelsen af et vedligeholdelsesprogram for sine øvrige køretøjer, der opererer på trafikområdet eller andre operationelle områder.

b) Flyvepladsoperatøren skal:

- 1) fastlægge procedurer til støtte for gennemførelsen af det vedligeholdelsesprogram, som er omhandlet i litra a)
- 2) sikre, at tilstrækkelige og egnede midler og faciliteter stilles til rådighed med henblik på en effektiv gennemførelse heraf
- 3) opbevare fortegnelser over vedligeholdelsen af hvert køretøj.

c) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at de organisationer, der opererer eller udøver tjenester på flyvepladsen:

- 1) vedligeholder deres køretøjer, der opererer på trafikområdet eller andre operationelle områder, efter et fastlagt vedligeholdelsesprogram, der omfatter forebyggende vedligeholdelse
- 2) og opbevarer fortegnelser over vedligeholdelsen.

d) Flyvepladsoperatøren skal sikre, at ikke-funktionsduelige køretøjer ikke anvendes til operationer.«

v) Punkt ADR.OPS.C.010 og ADR.OPS.C.015 affattes således:

»ADR.OPS.C.010 Vedligeholdelse af belægnings, andre overflader på jorden og dræning

a) Flyvepladsoperatøren inspicerer jævnligt overfladerne i alle trafikområder, herunder belægnings (baner, rulleveje og forpladser), tilstødende områder og dræningen, for at vurdere disses tilstand som led i et program for forebyggende og afhjælpende vedligeholdelse af flyvepladsen.

b) Flyvepladsoperatøren skal:

- 1) vedligeholde overfladerne i alle trafikområder med det formål at undgå og fjerne eventuelle fremmedlegemer, som kan forårsage beskadigelse af luftfartøjer eller forringe deres systemers virkemåde
- 2) vedligeholde overfladen af baner, rulleveje og forpladser for at forhindre, at der opstår skadelige unormale forhold
- 3) vedligeholde banen i en stand, der gør det muligt at tilvejebringe overfladefriktionsegenskaber, som opfylder eller overstiger minimumsstandarderne
- 4) regelmæssigt inspicere og dokumentere banens overfladefriktionsegenskaber af hensyn til vedligeholdelsen. Disse inspektioner skal gennemføres tilpas hyppigt til at fastslå tendenserne med hensyn til banens overfladefriktion

- 5) og træffe afhjælpende vedligeholdelsesforanstaltninger for at forhindre, at overfladefriktionsegenskaberne for hele banen eller en del deraf, når den ikke er kontamineret, ikke længere opfylder minimumsstandarderne.

ADR.OPS.C.015 Vedligeholdelse af visuelle hjælpemidler og elektriske systemer

- a) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et forebyggende og afhjælpende vedligeholdelsesprogram for at sikre, at alle elektriske systemer er funktionsdygtige, og at alle nødvendige faciliteter på flyvepladsen forsynes med strøm, således at luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet sikres.
- b) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et forebyggende og afhjælpende vedligeholdelsesprogram for at sikre funktionsdygtigheden af hvert enkelt lys og flyvepladsens belysningsystemer, således at der på følgende måde sikres kontinuitet i vejledningen af og kontrollen med luftfartøjer og køretøjer:
- 1) For så vidt angår præcisionsindflyvningsbaner i kategori II eller III skal systemet til forebyggende vedligeholdelse have som mål at sikre funktionsdueligheden af alle indflyvnings- og banelys i en enhver periode, hvori der foretages kategori II- eller III-operationer, og i alle tilfælde at mindst:
 - i) 95 % af lysene er funktionsduelige i hvert af følgende elementer:
 - A) belysningssystemet til præcisionsindflyvning i kategori II og III i de indre 450 m
 - B) banecenterlinjelys
 - C) banetærskellys
 - D) banekantlys
 - ii) 90 % af lysene i banens sætningszonelys er funktionsduelige
 - iii) 85 % af lysene er funktionsduelige i indflyvningsbelysningssystemet ud over 450 m
 - iv) 75 % af lysene er funktionsduelige i baneendelys.
 - 2) Ikke-funktionsduelige lys, jf. nr. 1), må ikke ændre belysningssystemets grundmønster.
 - 3) Det er ikke tilladt at have et ikke-funktionsdueligt lys umiddelbart ved siden af et andet ikke-funktionsdueligt lys undtagen i en barrette eller en crossbar, hvor to på hinanden følgende ikke-funktionsduelige lys kan tillades.
 - 4) For en stopbarre, som er placeret på en banes venteposition og anvendes sammen med en bane, der er bestemt til operationer ved en kortere banesynsvidde end 550 m, skal systemet til forebyggende vedligeholdelse have følgende mål:
 - i) der må højst være to ikke-funktionsduelige lys i en længere periode
 - ii) to lys umiddelbart ved siden af hinanden må ikke være ikke-funktionsduelige i en længere periode, medmindre afstanden mellem lysene er væsentligt kortere end påkrævet.
 - 5) For en rullevej, der er bestemt til brug ved en kortere banesynsvidde end 550 m, skal systemet for forebyggende vedligeholdelse have som mål, at der ikke findes to ubrugelige rullevejscenterlinjelys umiddelbart efter hinanden.
 - 6) For så vidt angår præcisionsindflyvningsbaner i kategori I skal det anvendte system til forebyggende vedligeholdelse have som mål at sikre funktionsdueligheden af alle indflyvnings- og banelys i en enhver periode, hvori der foretages kategori I-operationer, og i alle tilfælde at:
 - i) mindst 85 % af lysene er funktionsduelige i hvert af følgende:
 - A) belysningssystem til præcisionsindflyvning i kategori I
 - B) banetærskellys
 - C) banekantlys
 - D) baneendelys
 - ii) det ikke er tilladt at have et ikke-funktionsdueligt lys umiddelbart ved siden af et andet ikke-funktionsdueligt lys, medmindre afstanden mellem lysene er væsentligt kortere end påkrævet.

- 7) For en bane, der er bestemt til brug ved en banesynsvidde end 550 m, skal systemet for forebyggende vedligeholdelse have som mål, at alle banelys er funktionsduelige, når operationer finder sted, og i alle tilfælde at:
- i) mindst:
 - A) 95 % af lysene i banecenterlinjelys (hvis sådanne forefindes) og i banekantlysene er funktionsduelige
 - B) 75 % af lysene er funktionsduelige i baneendelys
 - ii) det ikke er tilladt at have et ikke-funktionsdueligt lys umiddelbart ved siden af et andet ikke-funktionsdueligt lys.
- 8) For en bane, der er bestemt til brug ved en banesynsvidde på 550 m eller derover, skal systemet for forebyggende vedligeholdelse have som mål, at alle banelys er funktionsduelige, når operationer finder sted, og i alle tilfælde at:
- i) mindst 85 % af lysene er funktionsduelige i banekantlysene og baneendelysene
 - ii) det ikke er tilladt at have et ikke-funktionsdueligt lys umiddelbart ved siden af et andet ikke-funktionsdueligt lys.
- 9) For en bane, der er udstyret med visuelt indflyvningsvinkelindikatorsystem, skal systemet for forebyggende vedligeholdelse have som mål, at alle enheder er funktionsduelige, når operationer finder sted. En enhed anses for at være ubrugelig, hvis antallet af ikke-funktionsduelige lys gør, at enheden ikke yder luftfartøjet den tiltænkte vejledning.
- c) Med henblik på litra b) anses et lys for at være ikke-funktionsdueligt, hvis:
- 1) hovedlysstrålens middelintensitet er lavere end 50 % af den værdi, der er angivet i de certificeringsspecifikationer, som agenturet har udstedt. For lysenheder, hvor hovedlysstrålens konstruktionsbestemte middelintensitet overstiger den værdi, der er fastsat i de certificeringsspecifikationer, som agenturet har fastsat, skal 50 %-værdien ses i forhold til den pågældende konstruktionsbestemte værdi
 - 2) det filter, der hører til lyset, er bortkommet eller beskadiget, eller hvis lyset ikke frembringer en lysstråle i den korrekte farve.
- d) Flyvepladsoperatøren skal fastlægge og gennemføre et forebyggende og afhjælpende vedligeholdelsesprogram for at sikre funktionsdygtigheden og pålideligheden af flyvepladsens markering og skiltning på en sådan måde, at der sikres kontinuitet i vejledningen af og kontrollen med luftfartøjer og køretøjer.
- e) Bygge- og vedligeholdelsesaktiviteter må ikke finde sted i nærheden af flyvepladsens elektriske systemer, når procedurer ved lav sigtbarhed er i kraft på flyvepladsen.
- f) Flyvepladsoperatøren sikrer, at:
- 1) de forebyggende vedligeholdelsesprogrammer, der er omhandlet i litra a), b) og d), omfatter passende inspektioner og kontrol af de enkelte elementer i hvert system samt af selve systemet og gennemføres efter fastlagte procedurer og med bestemte intervaller, der er afstemt efter operationerne og systemet
 - 2) der træffes passende afhjælpende foranstaltninger for at rette op på eventuelle konstaterede fejl.
- g) Flyvepladsoperatøren skal føre fortegnelser over de relevante vedligeholdelsesaktiviteter.
-