

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B** **KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1035/2011**
 av den 17 oktober 2011
om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av
förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010
(Text av betydelse för EES)
(EUT L 271, 18.10.2011, s. 23)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012	L 281	1	13.10.2012
► <u>M2</u>	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 448/2014 av den 2 maj 2014	L 132	53	3.5.2014



KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1035/2011

av den 17 oktober 2011

om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster)⁽¹⁾, särskilt artiklarna 4, 6 och 7,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG⁽²⁾, särskilt artikel 8b.6, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 216/2008 ska kommissionen, med stöd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) anta tillämpningsföreskrifter för tillhandahållande av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (*Air Traffic Management* och *Air Navigation Services – ATM/ANS*) i hela unionen. Enligt artikel 8b.6 i den förordningen ska dessa tillämpningsföreskrifter baseras på de förordningar som antagits i enlighet med artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")⁽³⁾.
- (2) Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom unionen bör certifieras av medlemsstaterna eller byrån. Leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller de gemensamma kraven bör beviljas ett certifikat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 8b.2 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (3) Tillämpningen av de gemensamma kraven i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 bör inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor, enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 549/2004. De gemensamma kraven bör inte omfatta militära operationer och militär träning enligt artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 1.2 i förordning (EG) nr 216/2008.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (4) Definitionen av de gemensamma kraven för tillhandahållande av flygtrafiktjänster bör ta vederbörlig hänsyn till den rättsliga ställningen för leverantörer av flygtrafiktjänster i medlemsstaterna. När en organisation bedriver annan verksamhet än att tillhandahålla flygtrafiktjänster bör dessutom de gemensamma kraven inte gälla för dessa andra verksamheter eller för resurser som tilldelas verksamheter som ligger utanför tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, om inte bestämmelser finns om motsatsen.
- (5) De gemensamma kraven bör tillämpas på leverantörer av flygtrafiktjänster proportionellt mot de risker som hänger samman med särdragen för varje verksamhet, t.ex. antal hanterade rörelser och/eller rörelsetyp. Leverantörer av flygtrafiktjänster som inte vill erbjuda gränsöverskridande tjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet bör av en behörig myndighet kunna tillåtas att på ett proportionellt sätt endast uppfylla vissa generella krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och vissa särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Sådana certifikat bör alltså förses med villkor som avspeglar undantagets natur och omfattning.
- (6) I syfte att främja ett korrekt certifieringsförfarande bör varje medlemsstats årsrapport till kommissionen och byrån innehålla all information av betydelse om de undantag som den behöriga myndigheten har godkänt.
- (7) Olika krav kan gälla för de olika typerna av verksamheter inom ramen för flygtrafiktjänster. De gemensamma kraven måste därför anpassas till särdragen för varje verksamhet.
- (8) Leverantörerna av flygtrafiktjänster bör vara skyldiga att under certifikatets hela giltighetstid kunna visa att de uppfyller de tillämpliga gemensamma kraven i fråga om samtliga tjänster som omfattas av certifikatet.
- (9) I syfte att säkra en korrekt tillämpning av de gemensamma kraven bör ett system inrättas för regelbunden övervakning och inspektion av att de gemensamma kraven och de villkor som anges i certifikaten är uppfyllda. Den behöriga myndigheten bör utreda leverantörens lämplighet innan certifikatet utfärdas och bör sedan varje år utvärdera hur de certifierade leverantörerna av flygtrafiktjänster uppfyller kraven. Myndigheten bör i detta syfte skapa och årligen uppdatera ett vägledande inspektionsprogram som omfattar alla leverantörer som myndigheten har certifierat, grundat på en riskbedömning. Programmet bör vara utformat så att alla delar av betydelse hos leverantörerna av flygtrafiktjänster kan inspekteras inom en rimlig tid. När den behöriga myndigheten bedömer hur utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänst uppfyller kraven bör den ha rätt att kontrollera relevanta krav som följer av den berörda medlemsstatens internationella förpliktelser.

▼B

- (10) Expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna kan främja enhetlighet i övervakningen av leverantörer av flygtrafik-tjänster i unionen. Sådana granskningar, som kan arrangeras av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna och byrån, bör samordnas med de åtgärder som vidtas inom ramen för artiklarna 24 och 54 i förordning (EG) nr 216/2008 och eventuella andra internationella program för övervakning och tillsyn. På detta sätt skulle dubbelarbete undvikas. I syfte att medge utbyte av erfarenheter och kunskaper om framgångsrika metoder under granskningen bör de experter som deltar helst komma från en behörig myndighet.
- (11) Eurocontrol har tagit fram ett antal flygsäkerhetskrav, Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR), som har varit av största betydelse för ett säkert tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Kommissionen bör i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 kartlägga och anta relevanta bestämmelser i ESARR i unionens förordningar. Den ESARR som införlivats i kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafik-tjänster ⁽¹⁾ ligger till grund för dessa tillämpningsföreskrifter.
- (12) När kommissionen antog förordning (EG) nr 2096/2005 drog den slutsatsen att det inte var lämpligt att upprepa bestämmelserna i ESARR 2 om rapportering och utvärdering av säkerhetsändelser i samband med flygledningstjänster, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG ⁽²⁾ och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart ⁽³⁾. Det bör dock införas nya bestämmelser om säkerhetsändelser som innebär att en behörig myndighet, enligt definitionen i denna förordning, måste kontrollera att leverantörer av flygtrafikledningstjänster och också leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster uppfyller de arrangemang som krävs för rapportering och utvärdering av sådana händelser.
- (13) Det bör särskilt noteras, för det första att säkerhetsledning är den funktion som vid utövandet av flygtrafiktjänster garanterar att alla säkerhetsrisker har kartlagts, utretts och reducerats på ett tillfredsställande sätt, och för det andra att en formell och systematisk strategi för säkerhetsledning och ledningssystem, för att få till stånd ett enda övergripande system, maximerar säkerhetsfördelarna på ett synligt och spårbart sätt. Byrån bör ytterligare utvärdera säkerhetskraven i denna förordning och integrera dem i en gemensam regelstruktur för civil luftfartssäkerhet.
- (14) Till dess att byrån har utarbetat tillämpningsföreskrifter som införlivar relevanta standarder av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) i unionens tillämpningsföreskrifter, godtagbara sätt att uppfylla kraven, certifieringsspecifikationer och vägledningsmaterial bör leverantörerna av flygtrafiktjänster uppfylla tillämpliga Icao-standarder. För att underlätta tillhandahållande av

⁽¹⁾ EUT L 335, 21.12.2005, s. 13.

⁽²⁾ EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

gränsöverskridande flygtrafiktjänster, och till dess att byråns arbete med att utarbeta de relevanta föreskrifter som införlivar Icao-standarderna har avslutats, bör medlemsstaterna, kommissionen och byrån i nära samarbete med Eurocontrol i förekommande fall arbeta för att minimera de skillnader som medlemsstaterna har anmält i fråga om tillämpningen av Icao-standarder på området för flygtrafiktjänster, i syfte att uppnå gemensamma standarder för medlemsstaterna i det gemensamma europeiska luftrummet.

- (15) Olikheter i ländernas skadeståndsbestämmelser bör inte hindra leverantörer av flygtrafiktjänster från att träffa avtal om tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster, när leverantörerna av flygtrafiktjänster väl har vidtagit åtgärder för att täcka kostnader för skadeståndsskyldighet som uppstår i enlighet med tillämplig rätt. Den använda metoden bör följa de krav som uppställs i nationell rätt. Medlemsstater som tillåter tillhandahållande av flygtrafiktjänster utan certifikat i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 bör täcka skadeståndsansvar som åvilar dessa leverantörer av flygtrafiktjänster.
- (16) Byrån bör vidare utvärdera bestämmelserna i denna förordning, särskilt de som gäller säkerhetsbedömning av ändringar i fråga om den certifierade organisationens tillhandahållande av flygtrafiktjänster samt teknisk personal, och lämna ett yttrande för att anpassa dem i riktning mot ett enda övergripande system, och ta hänsyn till integrationen av dessa bestämmelser i en framtida gemensam regelstruktur för civil luftfartssäkerhet samt intressenters och behöriga myndigheters erfarenheter inom området säkerhetstillsyn.
- (17) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")⁽¹⁾ måste särskilda funktioner, så kallade nätverksfunktioner, inrättas för att möjliggöra optimerad användning av luftrummet och knappa resurser, samtidigt som användare får maximal tillgång till luftrum samt möjlighet att trafikera önskade flygbanor. Såsom föreskrivs i förordning (EG) nr 551/2004 fastställer kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010⁽²⁾ de rättigheter, de skyldigheter och det ansvar som gäller för det organ som är engagerat i tillhandahållandet av dessa funktioner.
- (18) För att vissa nätverksfunktioner ska kunna utföras på ett säkert sätt är det berörda organet underkastat vissa krav. Dessa krav syftar till att säkerställa att organet eller organisationen verkar på ett säkert sätt, och de fastställs i bilaga VI till förordning

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

▼B

(EU) nr 677/2011. Kraven är säkerhetskrav för organisationen och är mycket lika de generella krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster som fastställs i bilaga I till denna förordning, men de är anpassade till nätverksfunktionernas säkerhetsansvar.

- (19) Förordning (EG) nr 2096/2005 bör därför upphöra att gälla.
- (20) Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005 ⁽¹⁾ och kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster ⁽²⁾ bör ändras så att de anpassas till denna förordning.
- (21) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet inrättad genom artikel 5 i förordning (EG) nr 549/2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och räckvidd

Denna förordning innehåller gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Endast om detta anges i bilaga I eller II ska kraven gälla

- a) annan verksamhet än tillhandahållande av flygtrafiktjänster av en leverantör av sådana tjänster,
- b) resurser som används för annat än tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 3 i förordning (EG) nr 216/2008. Definitionen av ”certifikat” i artikel 2.15 i förordning (EG) nr 549/2004 gäller emellertid inte.

⁽¹⁾ EUT L 141, 31.5.2008, s. 5.

⁽²⁾ EUT L 201, 3.8.2010, s. 1.

▼B

Dessutom gäller följande definitioner:

1. bruksflyg: verksamhet med luftfartyg där luftfartyget används för särskilda uppgifter, t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmåteri, övervakning eller patrullering, flygräddningstjänst eller reklamflygning.
2. kommersiell flygtransport: verksamhet med luftfartyg som avser transport av passagerare, gods eller post mot ersättning.
3. funktionella system: en kombination av system, förfaranden och personal som satts samman för att sköta en funktion inom flygledningstjänsten.
4. allmänflyg: varje annat civilt framförande av ett luftfartyg än bruksflyg och kommersiell flygtransport.
5. nationell tillsynsmyndighet: organ som en medlemsstat har utsett till eller inrättat som nationell tillsynsmyndighet enligt artikel 4.1 i förordning (EG) nr 549/2004.
6. riskkälla: ett förhållande eller en händelse eller omständighet som kan ge upphov till ett haveri.
7. organisation: en enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster.
8. driftsorganisation: en organisation som ansvarar för tillhandahållande av tekniska tjänster till stöd för flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster.
9. risk: kombinationen av den övergripande sannolikheten för eller frekvensen av en skadlig konsekvens som orsakas av en riskkälla, och konsekvensens allvarlighet.
10. säkerhetsförsäkran: de planerade och systematiska åtgärder som krävs för att sörja för en tillräcklig visshet om att en produkt, tjänst, organisation eller ett funktionellt system har en godtagbar eller tolerabel säkerhet.
11. säkerhetsmål: en kvalitativ eller kvantitativ angivelse av maximal frekvens eller sannolikhet för att en riskkälla kan förväntas uppstå.
12. säkerhetskrav: ett sätt att reducera risk, fastställt enligt en riskreduceringsstrategi som uppfyller ett särskilt säkerhetsmål, inbegripet krav som rör organisation, drift, metod, funktion, utförande, driftskompatibilitet eller miljöegenskaper.
13. tjänster: en flygtrafiktjänst eller ett paket av tjänster.

▼B

14. paneuropeisk flygtrafiktjänst: en flygtrafiktjänst som är utformad och inrättad för användare inom flertalet eller alla medlemsstater och som också kan sträcka sig utöver luftrummet för det territorium som omfattas av fördraget.
15. leverantör av flygtrafiktjänster: varje offentligt eller privat organ som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik, inklusive en organisation som har ansökt om ett certifikat för tillhandahållande av sådana tjänster.

*Artikel 3***Behörig myndighet för certifiering**

1. Enligt denna förordning ska den behöriga myndigheten för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster vara följande:
 - a) För organisationer som har sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, sitt säte i en medlemsstat: den nationella tillsynsmyndighet som utsetts eller inrättats av denna medlemsstat.
 - b) För organisationer som tillhandahåller flygtrafiktjänster i luftrummet för det territorium som omfattas av fördraget och som har sin huvudsakliga verksamhet och, i förekommande fall, sitt säte utanför det territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget: byrån.
 - c) För organisationer som tillhandahåller paneuropeiska flygtrafiktjänster i luftrummet för det territorium som omfattas av fördraget: byrån.
2. Den behöriga myndigheten för säkerhetstillsyn ska vara den myndighet som bestäms i enlighet med artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 ⁽¹⁾.

*Artikel 4***Beviljande av certifikat**

1. För att få ett certifikat för tillhandahållande av flygtrafiktjänster, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004, ska organisationer uppfylla
 - a) de generella kraven för tillhandahållande av flygtrafiktjänster som anges i bilaga I,
 - b) de särskilda kraven som anges i bilagorna II–V med hänsyn till de typer av tjänster organisationerna tillhandahåller.
2. En behörig myndighet ska kontrollera att en organisation uppfyller de gemensamma kraven innan ett certifikat utfärdas till denna.
3. En organisation ska uppfylla de gemensamma kraven senast när certifikatet utfärdas i enlighet med

⁽¹⁾ Se sidan 15 i detta nummer av EUT.

▼B

- a) artikel 7 i förordning (EG) nr 550/2004,
- b) artikel 8b.2 och artiklarna 22a.b och 22a.c i förordning (EG) nr 216/2008.

*Artikel 5***Undantag**

1. Med avvikelse från artikel 4.1 kan vissa leverantörer av flygtrafik-tjänster välja att avstå från att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster och från rätten till ömsesidigt erkännande för hela det gemensamma europeiska luftrummet.

De kan i stället ansöka om ett certifikat för enbart det luftrum som faller under ansvarsområdet för den medlemsstat som avses i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 550/2004.

2. En leverantör av flygtrafikledningstjänster som ansöker om ett certifikat som avses i punkt 1 får endast erbjuda tjänster eller planera att erbjuda tjänster inom följande kategorier:

- a) Bruksflyg.
- b) Allmänflyg.
- c) Kommersiell flygtransport med luftfartyg med en största startmassa som är mindre än 10 ton eller med färre än 20 passagerarsäten.
- d) Kommersiell flygtransport med färre än 10 000 rörelser per år, oavsett luftfartygets största startmassa och antal passagerarsäten, varvid ”rörelser” ska räknas som summan av starter och landningar och beräknas som ett genomsnitt under de tre senaste åren.

För att göra en sådan ansökan ska en leverantör av flygtrafik-tjänster, som inte är leverantör av flygtrafikledningstjänster, ha en årsomsättning brutto på högst 1 000 000 euro i fråga om de tjänster som leverantören tillhandahåller eller planerar att tillhandahålla.

Om en leverantör av flygtrafik-tjänster av objektiva, praktiska skäl inte kan visa att dessa kvalificerande krav är uppfyllda, får den behöriga myndigheten godta liknande siffror eller prognoser i fråga om de tak som anges i första och andra styckena.

Ansökan ska lämnas till den behöriga myndigheten och åtföljas av handlingar som visar att de kvalificerande kraven är uppfyllda.

3. Om sökanden uppfyller de kvalificerande kraven i punkt 1 får den behöriga myndigheten bevilja särskilda undantag proportionellt mot sökandens bidrag till flygledningstjänsten i det luftrum som den berörda medlemsstaten ansvarar för.

Sådana undantag får endast avse de krav som anges i bilaga I.

▼B

Inget undantag ska emellertid beviljas för följande krav:

- a) Teknisk och operativ kompetens och kapacitet (punkt 1).
- b) Säkerhetsledning (punkt 3.1).
- c) Mänskliga resurser (punkt 5).
- d) Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster ska ske på ett öppet sätt (punkt 8.1).

4. Utöver de undantag som anges i punkt 3 får den behöriga myndigheten bevilja undantag till sökande som tillhandahåller flyginformationstjänst för flygplats från endast en arbetsposition vid någon flygplats. Sådana undantag ska beviljas proportionellt mot sökandens bidrag till flygledningstjänsten i det luftrum som den berörda medlemsstaten ansvarar för.

Sådana undantag får endast avse följande krav i punkt 3 i bilaga II:

- a) Säkerhetsledningsansvar och externa tjänster och leveranser (punkt 3.1.2 b och e).
- b) Säkerhetsgranskning (punkt 3.1.3 a).
- c) Säkerhetskrav för riskbedömning och riskreducering vid förändringar (punkt 3.2).

5. Undantag får inte beviljas i fråga om kraven i bilagorna III, IV och V.

6. I överensstämmelse med bilaga II till förordning (EG) nr 550/2004 ska den behöriga myndigheten

- a) ange undantagets natur och omfattning i de villkor som har knutits till certifikatet genom att ange undantagets rättsliga grund,
- b) begränsa certifikatets giltighetstid, om det anses vara nödvändigt för tillsynsändamål, och
- c) kontrollera att leverantören av flygtrafiktjänster fortsätter att uppfylla villkoren för undantaget.

Artikel 6

Bevis för att de gemensamma kraven följs

1. På den behöriga myndighetens begäran ska organisationer tillhandahålla alla uppgifter av betydelse för att visa att de gemensamma kraven är uppfyllda. Organisationer får använda befintliga data fullt ut.

2. En certifierad organisation som planerar att ändra sitt tillhandahållande av flygtrafiktjänster på ett sätt som kan leda till att de gemensamma kraven eller, i tillämpliga fall, något till certifikatet knutet villkor inte längre uppfylls, ska underrätta den behöriga myndigheten.

3. Om en certifierad organisation inte längre uppfyller de tillämpliga gemensamma kraven eller, i tillämpliga fall, de villkor som är knutna till certifikatet, ska den behöriga myndigheten, inom en månad från den dag då den bristande uppfyllelsen upptäcktes, ålägga organisationen att vidta korrigerande åtgärder.

▼B

Den relevanta organisationen ska omedelbart underrättas om beslutet.

Den behöriga myndigheten ska kontrollera att de korrigerande åtgärderna har vidtagits innan den underrättar den relevanta organisationen om sitt godkännande av dessa åtgärder.

Om den behöriga myndigheten anser att de korrigerande åtgärderna inte har vidtagits på ett korrekt sätt inom den tid som överenskommits i samråd med organisationen, ska den i enlighet med artikel 7.7 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 10, artikel 22a.d samt artiklarna 25 och 68 i förordning (EG) nr 216/2008 vidta lämpliga verkställighetsåtgärder samtidigt som den ska beakta behovet av att säkerställa kontinuiteten av flygtrafiktjänsterna.

*Artikel 7***Underlättande av kontroll av uppfyllelse**

Organisationer ska underlätta inspektioner och undersökningar som utförs av den behöriga myndigheten eller av ett behörigt organ som agerar på myndighetens vägnar, vilket också inbegriper kontroller på plats och kontroller som sker utan förvarning.

De utsedda personerna som utför kontrollen ska ha befogenhet att

- a) undersöka alla relevanta handlingar, data, förfaranden och allt annat material som är av betydelse för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,
- b) kopiera i sin helhet eller delvis dessa handlingar, data, förfaranden och annat material,
- c) begära muntliga förklaringar på plats,
- d) bereda sig tillträde till lokaler, områden eller transportmedel som kan vara av betydelse i ärendet.

Inspektionerna och undersökningarna ska, när de utförs av en behörig myndighet eller av ett behörigt organ som agerar på myndighetens vägnar, göras i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där de sker.

*Artikel 8***Fortsatt uppfyllelse av kraven**

Varje år ska den behöriga myndigheten på grundval av tillgängliga uppgifter kontrollera att de organisationer som myndigheten har certifierat fortsätter att uppfylla kraven.

Den behöriga myndigheten ska i detta syfte skapa och årligen uppdatera ett vägledande inspektionsprogram som omfattar alla leverantörer som myndigheten har certifierat och som är grundat på en riskbedömning av de olika moment som ingår i de flygtrafiktjänster som tillhandahållits. Myndigheten ska, om det är lämpligt, rådgöra med den berörda organisationen och andra berörda behöriga myndigheter innan programmet fastställs.

I programmet ska även de planerade inspektionsintervallerna anges för respektive plats.

▼B*Artikel 9***Säkerhetsföreskrifter för teknisk personal**

I fråga om flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska den behöriga myndigheten eller den myndighet som medlemsstaten utsett för ändamålet

- a) utfärda lämpliga säkerhetsföreskrifter för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,
- b) säkerställa adekvat och lämplig tillsyn i säkerhetshänseende över teknisk personal som av en driftsorganisation har tilldelats arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,
- c) på rimliga grunder och efter vederbörlig utredning vidta lämpliga åtgärder gentemot driftsorganisationer och/eller teknisk personal från driftsorganisationer som inte uppfyller kraven i punkt 3.3 i bilaga II,
- d) kontrollera att det finns lämpliga förfaranden för att säkerställa att underleverantörer med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet uppfyller kraven i punkt 3.3 i bilaga II.

*Artikel 10***Expertgranskning**

1. Kommissionen kan i samarbete med medlemsstaterna och byrån organisera expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna i enlighet med punkterna 2–6.

2. Expertgranskningen ska göras av en grupp nationella experter och, i förekommande fall, med observatörer från byrån.

Varje grupp ska bestå av experter från minst tre medlemsstater och byrån.

Experter får inte delta i expertgranskningar i den medlemsstat där de har sin anställning.

Kommissionen ska upprätta och upprätthålla en lista över de nationella experter som medlemsstaterna har utsett, och som täcker alla aspekter av de gemensamma kraven i artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004.

3. Kommissionen ska underrätta den nationella tillsynsmyndighet som ska granskas och den berörda medlemsstaten minst tre månader före en expertgranskning om vilken dag och av vilka experter myndigheten ska granskas.

Medlemsstaten ska godkänna expertgruppen innan den får utföra granskningen.

▼B

4. Expertgruppen ska senast tre månader från och med dagen för expertgranskningen upprätta och enas om en rapport som får innehålla rekommendationer.

Kommissionen ska kalla byrån, experterna och den nationella tillsynsmyndigheten till ett möte för att diskutera rapporten.

5. Kommissionen ska överlämna rapporten till den berörda medlemsstaten.

Medlemsstaten får lägga fram sina synpunkter inom tre månader från och med den dag den mottog rapporten.

Synpunkterna ska ange vilka åtgärder som medlemsstaten har vidtagit eller kommer att vidta med anledning av rapporten inom en viss tid.

Rapporten och uppföljningen får inte offentliggöras utan medlemsstatens samtycke.

6. Kommissionen ska varje år informera medlemsstaterna inom ramen för kommittén för det gemensamma luftrummet om de viktigaste resultaten av granskningarna.

*Artikel 11***Övergångsbestämmelser**

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster som den dag då denna förordning träder i kraft innehar ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordning (EG) nr 2096/2005 ska anses inneha ett certifikat som är utfärdat i enlighet med denna förordning.

2. De som ansöker om ett certifikat för att tillhandahålla flygtrafiktjänster och lämnade in sin ansökan före dagen för ikraftträdandet av denna förordning, och som den dagen ännu inte har fått certifikatet utfärdat, ska visa att de följer bestämmelserna i denna förordning innan certifikatet utfärdas.

3. Om organisationer för vilka byrån kommer att vara den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 3 har ansökt hos en nationell tillsynsmyndighet i en medlemsstat om utfärdande av ett certifikat före dagen för ikraftträdandet av denna förordning, ska den nationella tillsynsmyndigheten avsluta certifieringsprocessen i samarbete med byrån och överlämna handlingarna till byrån när certifikatet har utfärdats.

*Artikel 12***Upphävande**

Förordning (EG) nr 2096/2005 ska upphöra att gälla.



Artikel 13

Ändring av förordning (EG) nr 482/2008

Förordning (EG) nr 482/2008 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 4.5 ska hänvisningen till ”förordning (EG) nr 2096/2005” ersättas med en hänvisning till ”kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 (*).

(*) EUT L 271, 18.10.2011, s. 23.”

2. Artikel 6 ska utgå.
3. I bilaga I i punkterna 1 och 2 ska hänvisningen till ”förordning (EG) nr 2096/2005” ersättas med en hänvisning till ”genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011”.

Artikel 14

Ändring av förordning (EU) nr 691/2010

I förordning (EU) nr 691/2010 ska artikel 25 utgå.

Artikel 15

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B*BILAGA I***Generella krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster**1. **TEKNISK OCH OPERATIV KOMPETENS OCH KAPACITET**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska kunna leverera sina tjänster på ett säkert, effektivt, kontinuerligt och hållbart sätt, och ska kunna tillgodose en rimligt stor sammanlagd efterfrågan för ett visst luftrum. Leverantörerna ska ha den tekniska kapacitet, driftskapacitet och expertis som behövs för detta.

2. **ORGANISATIONSSTRUKTUR OCH LEDNING**2.1 **Organisationsstruktur**

Den organisationsstruktur som en leverantör av flygtrafiktjänster har ska vara uppbyggd och ledas på ett sätt som är lämpligt för ett säkert, effektivt och kontinuerligt tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Av organisationsstrukturen ska följande framgå:

- a) Respektive befattningshavares behörighet, åligganden och ansvar, särskilt i fråga om chefspersoner med ansvar för säkerhet, kvalitet, luftfartsskydd, ekonomi och personal.
- b) Förhållandet och rapporteringsvägarna mellan organisationens olika delar och förfaranden.

2.2 **Ledning**2.2.1 *Verksamhetsplan*

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ha en verksamhetsplan för minst fem år. Verksamhetsplanen ska

- a) fastställa de övergripande målen för leverantören av flygtrafiktjänster och dess strategi för att uppnå målen i överensstämmelse med eventuella övergripande långsiktiga planer för leverantören av flygtrafiktjänster och med relevanta unionskrav för utveckling av infrastruktur eller annan teknik,
- b) innehålla lämpliga prestationsmål när det gäller säkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet beroende på vad som är relevant.

▼M2

Den information som förtecknas i leden a och b ska vara förenlig med den nationella prestationsplanen eller prestationsplanen för funktionella luftrumsblock som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och, när det gäller säkerhetsdata, förenlig med det statliga säkerhetsprogram som avses i standard 3.1.1 i bilaga 19 till konventionen angående internationell civil luftfart.

▼B

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska lämna säkerhets- och affärsmotiveringar för större investeringsprojekt och där det är relevant även den uppskattade inverkan på de prestationsmål som avses i punkt b, och ska ange vilka investeringar som beror på de rättsliga krav som är relaterade till införlivandet av Single European Sky ATM Research Programme (Sesar).

2.2.2 *Årsplan*

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska utarbeta en årsplan för det kommande året i vilken verksamhetsplanens punkter och eventuella ändringar av den ska beskrivas utförligt.

Årsplanen ska innehålla följande uppgifter om tjänsternas kvalitet och nivån på tjänsterna (t.ex. förväntad kapacitetsnivå, säkerhet, miljö och kostnadseffektivitet, beroende på vad som är relevant):

▼B

- a) Information om ibruktagande av ny infrastruktur eller annan utveckling och en redogörelse för hur detta kommer att bidra till att förbättra flygtrafiktjänstleverantörens utförande av flygtrafiktjänster, inklusive nivån på tjänsterna och tjänsternas kvalitet.
- b) Utförandeindikatorer, som är förenliga med den nationella prestationsplanen eller prestationsplanen för funktionella luftrumsblock som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004, mot vilka utförandenivån och tjänsternas nivå och kvalitet kan bedömas på ett rimligt sätt.
- c) Information om de åtgärder som planeras för att minska de flygsäkerhetsrisker som anges i flygtrafiktjänstleverantörens säkerhetsplan, inklusive flygsäkerhetsindikatorer för uppföljning av flygsäkerhetsrisken och där det är lämpligt uppskattade kostnader för dessa åtgärder.
- d) Flygtrafiktjänstleverantörens förväntade ekonomiska ställning i ett kort perspektiv, och förändringar i eller konsekvenser för verksamhetsplanen.

2.2.3 Planernas utförandedel

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska på begäran tillstålla kommissionen innehållet i verksamhetsplanens och årsplanens utförandedel enligt villkor som fastställs av den behöriga myndigheten i enlighet med nationell rätt.

3. FLYGSÄKERHETS- OCH KVALITETSSTYRNING

3.1 Flygsäkerhetsstyrning

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ansvara för säkerheten i fråga om alla tjänster de tillhandahåller. Leverantörerna ska därvid skapa ett formellt gränssnitt gentemot alla berörda aktörer som direkt kan påverka säkerheten i de tjänster de tillhandahåller.

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska utarbeta förfaranden för flygsäkerhetsstyrning när de inför nya funktionella system eller ändrar de existerande funktionella systemen.

3.2 Kvalitetsstyrningssystem

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ha ett kvalitetsstyrningssystem som omfattar samtliga flygtrafiktjänster de tillhandahåller.

Systemet ska vara uppbyggt enligt följande principer:

- a) Det ska formulera en kvalitetspolicy som har sin utgångspunkt i att användarnas behov ska uppfyllas i största möjliga utsträckning.
- b) Det ska lägga fast ett kvalitetssäkringsprogram med förfaranden som verifierar att varje manöver i verksamheten görs i enlighet med alla krav, standarder och rutiner.
- c) Kvalitetsstyrningssystemets funktion ska visas genom manualer och övervakningsdokumentation.
- d) Det ska ange vilka företrädare för ledningen som ska övervaka att de förfaranden som har inrättats för att skapa säkra och effektiva drifts-rutiner följs, och att rutinerna är tillräckliga.
- e) Det ska granska kvalitetsstyrningssystemet och vid behov vidta avhjäl-pande åtgärder.

Ett EN ISO 9001-certifikat som täcker de flygtrafiktjänster som leveran-tören tillhandahåller, utfärdat av en ackrediterad organisation, ska anses uppfylla de uppställda kraven. Den behöriga myndigheten ska, på begäran, få ta del av certifieringsunderlaget.

▼B

Leverantörer av flygtrafiktjänster får integrera flygsäkerhets-, skydds- och kvalitetsstyrningssystem i sina styrningssystem.

3.3 Drifthandböcker

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att den operativa personalen har tillgång till uppdaterade drifthandböcker om tjänsternas utförande.

Leverantörerna ska säkerställa att

- a) drifthandböckerna innehåller alla instruktioner och all information som den operativa personalen behöver för att utföra sina arbetsuppgifter,
- b) berörd personal har tillgång till de delar av drifthandböckerna som är av betydelse,
- c) den operativa personalen informeras direkt när drifthandböckerna ändras i något avseende som berör deras arbetsuppgifter, både om ändringen i sig och när den ska träda i kraft.

4. LUFTFARTSSKYDD

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ha ett skyddsstyrningssystem som ska säkerställa

- a) skyddet av anläggningen och personalen för att förhindra att olagliga handlingar stör tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,
- b) skyddet mot obehörig åtkomst av operativa data som leverantörerna tar emot eller tar fram eller använder på annat sätt.

Skyddsstyrningssystemet ska formulera

- a) procedurer för bedömning och reducering av skyddsrisiker, övervakning och höjning av skyddet, skyddsöversyn och spridning av erfarenheter,
- b) metoder för att upptäcka brister i skyddet och för att varsko personalen på lämpligt sätt,
- c) metoder för att begränsa konsekvenserna av brister i skyddet och för att identifiera återhämtnings- och motåtgärder i syfte att förhindra uppreppning.

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att personalen i tillämpliga fall har genomgått erforderlig säkerhetsprövning, och ska i samordning med civila och militära myndigheter se till att deras anläggningar, personal och uppgifter är skyddade.

Säkerhets-, kvalitets- och skyddsstyrningssystemen kan vara utformade och drivas som ett integrerat styrningssystem.

5. MÄNSKLIGA RESURSER

Den personal som leverantörer av flygtrafiktjänster har ska ha de kvalifikationer som behövs för ett säkert, effektivt, kontinuerligt och hållbart tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Leverantörerna ska också ha en anställnings- och utbildningspolicy för sin personal.

▼B

6. FINANSIELL STYRKA

6.1 **Ekonomisk och finansiell kapacitet**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ha förmåga att fullgöra sina finansiella åtaganden, t.ex. fasta och rörliga driftskostnader och investeringskostnader. Leverantörerna ska ha ett lämpligt redovisningssystem. Kapaciteten ska framgå av den årsplan som avses i punkt 2.2.2 och av balansräkningar och redovisningshandlingar enligt vad som är möjligt med hänsyn till leverantörernas rättsliga ställning.

6.2 **Revision**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska, i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EG) nr 550/2004, visa att de regelbundet genomgår oberoende revision.

7. ANSVAR OCH FÖRSÄKRINGSTÄCKNING

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska vidta åtgärder för att kunna täcka skadeståndsanspråk som följer av gällande rätt.

De använda åtgärderna ska vara lämpliga med hänsyn till de förluster och skador som kan komma i fråga, med beaktande av den rättsliga ställning som organisationen har och den försäkringstäckning som står till buds i form av företagsförsäkring.

En leverantör av flygtrafiktjänster som anlitar en annan leverantör av flygtrafiktjänster ska se till att ansvarsfördelningen dem emellan framgår av avtalen.

8. TJÄNSTERNAS KVALITET

8.1 **Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster ska ske på ett öppet sätt**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska tillhandahålla flygtrafiktjänster på ett öppet sätt. Villkoren för tillgång till tjänsterna ska offentliggöras, och det ska finnas ett fast remissförfarande för regelbundet samråd med dem som använder flygtrafiktjänsterna. Samråd ska hållas minst en gång om året och kan ske individuellt eller kollektivt.

Leverantörer av flygtrafiktjänster får inte diskriminera någon användare eller grupp av användare på grundval av nationalitet eller identitet i enlighet med tillämplig unionsrätt.

8.2 **Avbrottsplaner**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska ha avbrottsplaner som omfattar samtliga flygtrafiktjänster som de tillhandahåller. Planerna ska vara avsedda att klara händelser som leder till att leverantörens verksamhet försämras kraftigt eller avbryts.

9. RAPPORTERINGSKRAV

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska kunna lämna en årlig verksamhetsrapport till den relevanta behöriga myndigheten.

Rapporten ska visa det finansiella resultatet och verksamhetens utförande och ta upp annan verksamhet eller utveckling av betydelse, särskilt i fråga om säkerhet, dock utan att påverka tillämpningen av artikel 12 i förordning (EG) nr 550/2004.

Den årliga rapporten ska minst innehålla följande:

- a) En bedömning av prestationsnivån för flygtrafiktjänster som genererats.
- b) Flygtrafiktjänstleverantörens utförande av flygtrafiktjänster jämfört med de prestationsmål som fastställts i verksamhetsplanen som avses i punkt 2.2.1, varvid det faktiska utförandet ska stämmas av mot årsplanen med hjälp av de utförandeindikatorer som fastställs i årsplanen.

▼B

- c) En förklaring av skillnader jämfört med prestationsmålen och en redogörelse för åtgärder avsedda att avhjälpa sådana skillnader under den referensperiod som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004.
- d) Verksamhetsutveckling och utbyggnad av infrastruktur.
- e) Det finansiella resultatet, om detta inte offentliggörs separat i enlighet med artikel 12.1 i förordning (EG) nr 550/2004.
- f) Information om det fasta remissförfarandet för samråd med användarna av leverantörens tjänster.
- g) Information om personalpolitiken.

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska göra årsrapportens innehåll tillgängligt för kommissionen och byrån på begäran och för allmänheten på de villkor som den behöriga myndigheten fastställer i enlighet med nationell rätt.

▼B*BILAGA II***Särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster**

1. ÄGANDE

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska anmäla följande uppgifter till de behöriga myndigheter som avses i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 550/2004:

- a) Sin rättsliga ställning, sin äganstruktur och andra förhållanden som har en betydande inverkan på kontrollen över leverantörens tillgångar.
- b) Alla förbindelser med organisationer som inte tillhandahåller flygtrafik-tjänster och andra affärsmässiga verksamheter som leverantörerna direkt eller via närstående företag medverkar i och som motsvarar mer än 1 procent av deras förväntade intäkter. Leverantörerna ska också anmäla förändringar i aktieposter som representerar minst 10 procent av deras totala aktiekapital.

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra uppkomsten av intressekonflikter som kan äventyra leveran-törernas opartiskhet och objektivitet vid tillhandahållandet av tjänsterna.

2. TILLHANDAHÅLLET SKA SKE PÅ ETT ÖPPET SÄTT

Utöver vad som anges i punkt 8.1 i bilaga I får medlemsstater som har beslutat att tillhandahållandet av specifika flygtrafikledningstjänster ska konkurrensutsättas vidta alla lämpliga åtgärder för att hindra leverantörerna av sådana specifika tjänster från att med eller utan avsikt hindra, begränsa eller snedvräta konkurrensen, eller att agera på ett sätt som enligt nationell rätt eller unionsrätt utgör missbruk av dominerande ställning.

3. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

3.1 Flygsäkerhetsstyrningssystem

3.1.1 *Generella flygsäkerhetskrav*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla ett flygsäkerhetsstyrningssystem som är integrerat i tjänsteverksamheten och som säkerställer att följande krav uppfylls:

- a) Säkerheten vid tillhandahållandet av tjänster ska tillgodoses genom en formaliserad, tydlig och aktivt förebyggande systematisk flygsäkerhetsstyrning; alla tjänster och stödarrangemang under leverantörens ledning ska omfattas; systemet ska grundas på en uttrycklig säkerhetspolicy som fastställer riktlinjerna för organisationens flygsäkerhetsstyrning (flygsäkerhetsstyrning).
- b) Alla som har säkerhetsrelaterade uppgifter vid tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster ska ha ett personligt flygsäkerhetsansvar för sitt agerande; chefspersoner ska ha flygsäkerhetsansvar för arbetet i de enheter som är dem underställda och ledningen för leverantören ska ha det övergripande flygsäkerhetsansvaret för hela verksamheten (flygsäkerhetsansvar).
- c) Uppnåendet av tillfredsställande säkerhet för flygtrafikledningstjänsterna ska ha högsta prioritet (flygsäkerhetsprioritering).

▼B

- d) Det övergripande målet för flygsäkerhetsarbetet när det gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänsterna ska vara att så långt det är praktiskt genomförbart minimera tjänsternas bidrag till risken för att ett haveri med luftfartyg inträffar (flygsäkerhetsmål).

3.1.2 *Krav för hur säkerheten ska uppnås*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, inom ramen för flygsäkerhetsstyrningssystemet, säkerställa följande:

- a) Personalen ska ha den utbildning och kompetens och de behörigheter och certifikat som krävs för att utföra arbetsuppgifterna, och ska uppfylla tillämpliga medicinska krav (kompetens).
- b) Det ska finnas en flygsäkerhetsstyrningsbefattning, och den som innehar befattningen ska ha det övergripande ansvaret för utveckling och underhåll av flygsäkerhetsstyrningssystemet i hela organisationen; befattningen ska vara oberoende av produktionsledningen, och ska vara direkt underställd den högsta organisatoriska ledningen. I mindre organisationer kan det hända att befattningshavare har ansvar för flera områden, och det kan då vara svårt att uppnå det önskade oberoendet. Arrangemangen för säkerhetsförsäkringen ska då kompletteras med andra, oberoende medel; den högsta ledningen för tjänsteleverantörsorganisationen ska delta aktivt i flygsäkerhetsstyrningen (flygsäkerhetsstyrningsansvar).
- c) Kvantitativa flygsäkerhetsnivåer ska i möjligaste mån fastställas och upprätthållas i fråga om alla funktionella system (kvantitativa flygsäkerhetsnivåer).
- d) Flygsäkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras systematiskt på ett sätt som tydligt anknyter till organisationens säkerhetspolicy (dokumentering av flygsäkerhetsstyrningssystemet).
- e) Externa tjänster och leveranser ska uppfylla de säkerhetskrav som är lämpliga med hänsyn till hur varorna eller tjänsterna påverkar säkerheten i fråga om de tjänster leverantören tillhandahåller (externa tjänster och leveranser).
- f) Riskbedömning och riskreducering ska hålla en nivå som garanterar att alla aspekter av tillhandahållandet av flygledningstjänster beaktas i tillräcklig utsträckning (riskbedömning och riskreducering). Punkt 3.2 ska tillämpas i fråga om ändringar i det funktionella systemet för flygledningstjänster.
- g) Driftsrelaterade eller tekniska händelser som drabbar flygledningstjänsten och som anses påverka säkerheten i betydande utsträckning ska undersökas omedelbart, och nödvändiga korrigerande åtgärder ska vidtas (säkerhetshändelser). Leverantörerna ska också visa att de krav som inhemska rätt och unionsrätten uppställer i fråga om rapportering och utvärdering av säkerhetshändelser har uppfyllts.

3.1.3 *Krav för säkerhetsförsäkringen*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, inom ramen för flygsäkerhetsstyrningssystemet, säkerställa följande:

- a) Rutinmässiga säkerhetsgranskningar ska göras i syfte att utröna och ge rekommendationer om vilka förbättringar som kan göras, att ge chefspersoner en möjlighet att förvissa sig om säkerheten inom deras ansvarsområden och att verifiera att flygsäkerhetsstyrningssystemet följs (säkerhetsgranskningar).

▼B

- b) Det ska finnas förfaranden som påvisar förekomsten av förändringar i funktionella system och i verksamheten som kan vara ett tecken på att någon beståndsdel närmar sig en punkt där flygsäkerhetsnivån inte längre är godtagbar, i vilket fall situationen ska åtgärdas (flygsäkerhetsövervakning).
- c) Driften av flygsäkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras i säkerhetsprotokoll, som ska utgöra grunden i säkerhetsförsäkran för alla som är förknippade med, ansvariga för eller beroende av de tillhandahållna tjänsterna samt för den behöriga myndigheten (säkerhetsprotokoll).

3.1.4 *Krav för säkerhetsfrämjande*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, inom ramen för flygsäkerhetsstyrningssystemet, säkerställa följande:

- a) All personal ska känna till de riskkällor som är förknippade med deras arbetsuppgifter (säkerhetsmedvetande).
- b) Erfarenheter från utredningar av säkerhetshändelser och annat säkerhetsarbete ska spridas inom organisationen på lednings- och driftsnivå (spridning av erfarenheter).
- c) All personal ska aktivt uppmuntras att komma med förslag till hur kända riskkällor ska hanteras, och förändringar göras för att förbättra säkerheten där de tycks behövas (säkerhetsförbättring).

3.2 **Säkerhetskrav för riskbedömning och riskreducering vid förändringar**3.2.1 *Avsnitt 1*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska inom ramen för flygsäkerhetsstyrningssystemet se till att kartläggning av riskkällor, riskbedömning och riskreducering systematiskt görs vid varje ändring som berör delar av det funktionella systemet för flygledningstjänster och stödarrangemang som står under leverantörernas kontroll, varvid följande ska tas upp:

- a) Hela livscykeln för den del av det funktionella systemet för flygledningstjänster som är föremål för åtgärden, från planerings- och utformningsstadiet och drift och underhåll till avveckling.
- b) Luft-, mark- och, i tillämpliga fall, rymsburna komponenter i det funktionella systemet för flygledningstjänster genom samarbete med berörda aktörer.
- c) Utrustning, förfaranden och mänskliga resurser som ingår i det funktionella systemet för flygledningstjänster och interaktionen mellan dessa, och mellan den del av systemet som är föremål för åtgärden och resten av det funktionella systemet för flygledningstjänster.

3.2.2 *Avsnitt 2*

Kartläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen ska bestå av följande:

- a) Fastställande av den berörda komponentens omfattning, gränser och gränssnitt och beskrivning av komponentens funktioner och driftssammanhang.
- b) Fastställande av säkerhetsmål för den berörda komponenten, inbegripet
 - i) en kartläggning av troliga riskkällor och felförhållanden som kan drabba flygledningstjänster och den sammanlagda konsekvensen av dem,

▼B

- ii) en bedömning av vilka konsekvenser dessa riskkällor och felförhållanden kan få för luftfartygets säkerhet och konsekvensernas allvarlighet, utförd med tillämpning av klassificeringsschemat som anges i avsnitt 4,
 - iii) en definition av i vilken utsträckning dessa riskkällor och felförhållanden kan godtas, uttryckt i maximal sannolikhet för att riskkällan uppstår, beräknad på grundval av konsekvensens allvarlighet och den maximala sannolikheten för att konsekvensen uppkommer, med tillämpning av avsnitt 4.
- c) Formulering av en riskreduceringsstrategi som, i den utsträckning det behövs,
- i) anger vilka åtgärder som ska vidtas för att motverka riskkällorna,
 - ii) inbegriper, i förekommande fall, utarbetandet av säkerhetskrav som kan påverka den komponent som är föremål för åtgärden, andra delar av det funktionella systemet för flygledningstjänster eller driftsammanhang,
 - iii) visar att den är genomförd och effektiv.
- d) En bekräftelse av att alla säkerhetsmål och säkerhetskrav är uppfyllda
- i) innan ändringen genomförs,
 - ii) under övergångsperioden till ibruktagandet,
 - iii) under driften,
 - iv) under övergångsperioden till avvecklingen.

3.2.3 Avsnitt 3

Resultat, motiveringar och bevis för kartläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen ska sammanställas och dokumenteras enligt följande:

- a) Det ska finnas en fullständig redogörelse som visar att både den komponent som är föremål för åtgärden och hela det funktionella systemet för flygledningstjänster har och kommer att ha en godtagbar säkerhet som uppfyller säkerhetsmålen och säkerhetskraven. Redogörelsen ska ange de prognos-, övervaknings- och granskningsmetoder som har använts.
- b) Alla säkerhetskrav som berör genomförandet av en ändring ska kunna spåras till den avsedda operationen eller funktionen.

3.2.4 Avsnitt 4

Kartläggning av riskkällor och allvarlighetsbedömning

Riskkällorna ska kartläggas systematiskt. Allvarligheten av riskkällornas konsekvenser i ett visst driftsammanhang ska fastställas med hjälp av klassificeringsschemat som anges i följande tabell, varvid allvarligheten ska klassificeras med utgångspunkt i ett visst argument som visar riskkällans troligaste konsekvens under värsta tänkbara förhållanden.

▼B

Allvarlighetsgrad	Konsekvens för verksamheten
1 (Allvarligast)	Haveri enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 ⁽¹⁾
2	Allvarligt tillbud enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EU) nr 996/2010
3	Svårt tillbud i driften av ett luftfartyg, som kan ha äventyrat luftfartygets säkerhet, och som nästan ledde till en kollision med luftfartyg, mark eller hinder
4	Betydande tillbud där omständigheterna pekar på att ett haveri eller ett allvarligt eller svårt tillbud hade kunnat inträffa om risken inte hade hanterats inom säkerhetsmarginalerna, eller om det hade funnits andra luftfartyg i närheten
5 (Minst allvarlig)	Ingen omedelbar konsekvens för säkerheten

⁽¹⁾ EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

Bedömningen av riskkällans konsekvenser och allvarlighet ska inbegripa konsekvenserna för de olika delarna av det funktionella systemet för flygledningstjänster, t.ex. besättning, flygledare, luftfartygets funktion, funktionen i det markbaserade funktionella systemet för flygledningstjänster och förmågan att tillhandahålla säkra flygtrafikledningstjänster.

Riskklassificeringsschema

Säkerhetsmål grundade på risk ska fastställas uttryckt i maximal sannolikhet för att riskkällan uppstår, beräknad på grundval av konsekvensens allvarlighet och den maximala sannolikheten för att konsekvensen uppkommer.

Som ett nödvändigt komplement till styrkandet av att fastställda kvantitativa mål är uppfyllda, ska ytterligare flygsäkerhetsstyrningsmässiga överväganden tillämpas så att mer säkerhet läggs till flygledningstjänstsystemet där så är rimligt.

3.2.5 Avsnitt 5

System för säkerhets säkring av programvara

Inom ramarna för flygsäkerhetsstyrningssystemet ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster genomföra ett system för säkerhets säkring av programvara i enlighet med förordning (EG) nr 482/2008.

3.3 Säkerhetskrav för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftsäkerhet

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska se till att all teknisk personal – inbegripet teknisk personal från underleverantörer som driver och underhåller flygledningsutrustning godkänd för leverantörernas driftsrelaterade användning – har och bibehåller tillräcklig kunskap om och förståelse för de tjänster de ska stödja, de faktiska och potentiella konsekvenser deras arbete har för tjänsterna och vilka arbetsgränser som gäller.

▼ B

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska dokumentera att all personal med arbetsuppgifter som rör säkerhet – inbegripet personal från underleverantörer – har nödvändig kompetens, och att tjänstgöringen läggs så att det alltid finns tillräcklig kapacitet tillhands och så att tjänsterna kan tillhandahållas kontinuerligt. Det ska också finnas dokumentation för planer och strategi för kompetensutveckling och fortbildning, utbildningsplaner, register över genomförda utbildningar och metoder för kontroll i fråga om icke kvalificerad personal. Det ska finnas särskilda förfaranden för situationer där den fysiska eller mentala hälsan hos någon i personalen ifrågasätts.

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska ha ett register över all personal med arbetsuppgifter som rör säkerheten, som ska innehålla information om personalens antal, status och placering.

Registret ska därutöver innehålla följande information:

- a) Vilken chefsperson som har ansvar för respektive säkerhetsfunktion.
- b) Den tekniska och operativa personalens kompetens i förhållande till de färdigheter och den kompetens som krävs.
- c) Den tekniska och operativa personalens placering och arbetsuppgifter och metoden för hur tjänstgöringsscheman upprättas.

4. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska kunna visa att deras arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de standarder som är tillämpliga för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i berört luftrum enligt följande bilagor till konventionen angående internationell civil luftfart:

- a) ► **M1** Genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ◀, inbegripet alla ändringar till och med nr 42.

▼ M2

- b) Bilaga 10 om telekommunikation för luftfart, volym II om kommunikationsförfaranden inbegripet de med PANS-status i den sjätte upplagan från oktober 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.
- c) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster i den trettonde upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 49 och genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ⁽¹⁾, i förekommande fall.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

▼ B*BILAGA III***Särskilda krav för tillhandahållande av flygvädertjänst****1. TEKNISK OCH OPERATIV KOMPETENS OCH KAPACITET**

Leverantörer av flygvädertjänst ska se till att flygväderinformation i lämpligt format finns tillgänglig för

- a) operatörer och flygbesättningsmedlemmar för planering före och under flygning,
- b) leverantörer av flygtrafiklednings- och flyginformationstjänster,
- c) flygräddningsenheter,
- d) flygplatser.

Leverantörer av flygvädertjänst ska bekräfta vilken nivå av noggrannhet som den för drift distribuerade informationen uppnår, inbegripet informationskällan, och ska samtidigt se till att informationen distribueras vid en lämplig tidpunkt och uppdateras vid behov.

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantörer av flygvädertjänst ska kunna visa att deras arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de standarder som är tillämpliga för att tillhandahålla flygvädertjänst i berört luftrum enligt följande bilagor till konventionen angående internationell civil luftfart:

▼ M2

- a) Utan att det påverkar tillämpningen av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart i den artonde upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 76.
- b) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster i den trettonde upplagan från juli 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 49 och genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, i förekommande fall.
- c) Utan att det påverkar bestämmelserna i förordning (EU) nr 139/2014 ⁽¹⁾ bilaga 14 om flygplatser i följande versioner:
 - i) Volym I om utformning av flygplatser och flygplatsverksamhet i den sjätte upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 11-A och från och med den 13 november 2014, även inklusive ändring 11-B.
 - ii) Volym II om helikopterflygplatser i den fjärde upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 5.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

▼B*BILAGA IV***Särskilda krav för tillhandahållande av flygbriefingtjänst****1. TEKNISK OCH OPERATIV KOMPETENS OCH KAPACITET**

Leverantörer av flygbriefingtjänster ska se till att information och data i lämpligt format finns tillgängliga för

- a) personal med arbetsuppgifter som rör flygningen, inbegripet flygbesättning, och personal som sysslar med färdplanering, flight management system och flygsimulatorer,
- b) leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för flyginformationstjänster – även flyginformationstjänst för flygplatser – och tillhandahållande av information före flygning.

Innan informationen distribueras ska leverantörer av flygbriefingtjänst säkerställa dataintegriteten och bekräfta vilken nivå av noggrannhet som den för drift distribuerade informationen uppnår, inbegripet informationskällan.

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantörer av flygbriefingtjänst ska kunna visa att deras arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller standarderna i

- a) kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 ⁽¹⁾,

▼M2

- b) följande bilagor till konventionen angående internationell civil luftfart i den mån de är av betydelse för tillhandahållandet av flygbriefingtjänst i det berörda luftrummet:

- i) Bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart i den artonde upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 76.
- ii) Bilaga 4 om flygkartor i den elfte upplagan från juli 2009, inbegripet alla ändringar till och med nr 57.
- iii) Bilaga 15 om flygbriefingtjänster i den fjortonde upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 37, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 73/2010.

⁽¹⁾ EUT L 23, 27.1.2010, s. 6.

▼B*BILAGA V***Särskilda krav för tillhandahållande av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster****1. TEKNISK OCH OPERATIV KOMPETENS OCH KAPACITET**

Leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska säkerställa tjänsternas tillgänglighet, kontinuitet, noggrannhet och integritet.

Leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska bekräfta tjänsternas kvalitet och visa att utrustningen underhålls regelbundet och kalibreras vid behov.

2. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

Leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska uppfylla kraven i punkt 3 i bilaga II om tjänsternas säkerhet.

3. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska kunna visa att deras arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de standarder som är tillämpliga för att tillhandahålla kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster i berört luftrum och som fastställs i Annex 10 om telekommunikation för luftfart till konventionen angående internationell civil luftfart i följande versioner:

▼M2

- a) Volym I om radionavigationshjälpmedel i den sjätte upplagan från juli 2006, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.
- b) Volym II om kommunikationsförfaranden, inbegripet förfaranden med PANS-status i den sjätte upplagan från oktober 2001, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.
- c) Volym III om kommunikationssystem i den andra upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.
- d) Volym IV om övervakningsradar och antikollisionssystem i den fjärde upplagan från juli 2007, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.
- e) Volym V om utnyttjande av radiofrekvensspektrum för luftfarten i den tredje upplagan från juli 2013, inbegripet alla ändringar till och med nr 88-A.