

REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 482/2008**2009EES/54/05**

frá 30. maí 2008

um kerfi til að tryggja öryggi hugbúnaðar, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu munu taka í notkun, og um breytingu á II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005 (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu (þjónustureglugerðin) ⁽¹⁾ einkum 4. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 550/2004 ber framkvæmdastjórninni að tilgreina og samþykkja viðeigandi ákvæði reglufestra öryggiskrafna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu (ESARR), með tilliti til gildandi lögjafar Bandalagsins. Í reglufestum öryggiskröfum Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu nr. 6 (ESARR 6) um hugbúnað kerfa innan rekstrarstjórnunar flugumferðar er að finna safn reglufestra öryggiskrafna að því er varðar að taka í notkun kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar.

2) Í síðasta málslíð 12. forsendu í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2096/2005 um sameiginlegar kröfur vegna veitingar þjónustu á sviði flugleiðsögu ⁽²⁾ kemur fram að „viðeigandi ákvæði öryggiskrafna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu nr. 1 (ESARR 1) um öryggiseftirlit innan rekstrarstjórnunar flugumferðar og öryggiskrafna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu nr. 6 (ESARR 6) um hugbúnað kerfa innan rekstrarstjórnunar flugumferðar skulu skilgreind og samþykkt í sérgerðum Bandalagsins“.

3) Þess er krafist í II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005 að veitendur flugleiðsöguþjónustu taki í notkun öryggisstjórnunarkerfi ásamt öryggiskröfum um áhættumat og ráðstafanir til að draga úr áhættu með tilliti til breytinga. Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal, innan ramma öryggisstjórnunarkerfisins og sem hluta af aðgerðum vegna áhættumats og ráðstafana til að draga úr áhættu með tilliti til breytinga, skilgreina og taka í notkun kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar til að taka sérstaklega á þáttum sem tengjast hugbúnaði.

4) Meginmarkmið hugbúnaðaröryggis, sem þarf að uppfylla fyrir starfræn kerfi sem innihalda hugbúnað, er að

tryggja að dregið hafi verið úr áhættu, sem tengist notkun hugbúnaðar í kerfum evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar (EATMN-hugbúnaður), þannig að hún sé ásættanleg.

5) Þessi reglugerð skal ekki taka til hernaðaraðgerða og herþjálfunarflugs, eins og um getur í 2. mgr. 1. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á samevrópsku loftrými (rammareglugerðin) ⁽³⁾.

6) Því ber að breyta II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005 til samræmis við það.

7) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar um samevrópskt loftrými.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

*1. gr.***Efni og gildissvið**

1. Í þessari reglugerð er mælt fyrir um kröfur um hvernig skuli skilgreina og taka í notkun kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar á vegum veitenda flugumferðarþjónustu (ATS), rekstrareininga sem annast flæðistjórnun flugumferðar (ATFM) og stjórnun loftrýma (ASM) fyrir almenna flugumferð og veitendur fjarskiptaþjónustu, leiðsöguþjónustu og kögunarþjónustu (CNS). Í henni eru tilgreind og samþykkt lögboðin ákvæði reglufestra öryggiskrafna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu — ESARR 6 — með yfirskriftinni „Hugbúnaður kerfa innan rekstrarstjórnunar flugumferðar“, gefið út 6. nóvember 2003.

2. Þessi reglugerð skal gilda um nýjan hugbúnað og hvers konar breytingar á hugbúnaði fyrir kerfi fyrir flugumferðarþjónustu, stjórnun loftrýma, flæðistjórnun flugumferðar og fjarskiptaþjónustu, leiðsöguþjónustu og kögunarþjónustu. Hún gildir ekki um hugbúnað kerfishluta um borð í loftförum og búnað í geimnum.

*2. gr.***Skilgreiningar**

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar í 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stj. ESB L 141, 31.5.2008, bls. 5. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 8/2009 frá 5. febrúar 2009 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 16, 19.3.2009, bls. 13.

⁽¹⁾ Stj. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 10.

⁽²⁾ Stj. ESB L 335, 21.12.2005, bls. 13. Reglugerðinni var breytt með reglugerð (EB) nr. 1315/2007 (Stj. ESB L 291, 9.11.2007, bls. 16).

⁽³⁾ Stj. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 1.

Eftirfarandi skilgreiningar skulu jafnframt gilda:

1. „hugbúnaður“: tölvuforrit og samsvarandi samskipunargögn, að meðtöldum almennum hugbúnaði en að undanskildum rafeindahlutum, þ.e. sérhæfðar samrásir, forritanleg hliðafylki eða fastar tölvustýringar,
2. „samskipunargögn“: gögn sem samskipa hugbúnaðarkerfi fyrir tiltekið tilvik notkunar þess,
3. „almennur hugbúnaður“: hugbúnaður sem ekki er þróaður fyrir gildandi samning,
4. „fullvissa um öryggi“: allar skipulegar og kerfisbundnar aðgerðir, sem eru nauðsynlegar til að veita viðeigandi tiltrú, til að framleiðsluvara, þjónusta, stofnun eða fyrirtæki eða starfrænt kerfi uppfylli viðunandi eða þolanlegt öryggi,
5. „stofnun eða fyrirtæki“: annaðhvort veitandi flugumferðarþjónustu, fjarskiptarþjónustu, leiðsöguþjónustu og kögunarþjónustu eða rekstrareining sem annast flæðistjórnun flugumferðar eða stjórnun loftrýma,
6. „starfrænt kerfi“: sambland af kerfum, verklagi og mannauði sem er skipulagt til að annast verkefni í tengslum við rekstrarstjórnun flugumferðar,
7. „áhætta“: sambland af heildarlíkum eða tíðni skaðlegra áhrifa sem skapast af völdum hættu og alvarleika þessara áhrifa,
8. „hætta“: hvers konar skilyrði, atburðir eða aðstæður sem geta haft í för með sér slys,
9. „nýr hugbúnaður“: hugbúnaður sem hefur verið pantaður eða bindandi samningar hafa verið undirritaðir um eftir gildistöku þessarar reglugerðar,
10. „öryggismarkmið“: eigindleg eða megingleg yfirlýsing þar sem skilgreind er hámarkstíðni eða -líkur á því að hætta skapist,
11. „öryggiskrafa“: leið til að draga úr áhættu, skilgreind út frá aðferðum til að draga úr áhættu sem uppfylla tiltekið öryggismarkmið, þ.m.t. kröfur varðandi skipulag, rekstur, verklag, virkni, árangur og rekstrarsamhæfi eða umhverfiseiginleika,
12. „kerfaskipti eða gangþjál skipti“: þegar skipt er um kerfishluti eða hugbúnað í evrópska netinu fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar á meðan kerfið er starfandi,
13. „krafa um öryggi hugbúnaðar“: lýsing á því sem hugbúnaðurinn á að skila miðað við ílagsgögn og skorður og, ef kröfurnar eru uppfylltar skulu þær tryggja að hugbúnaður evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar starfi á öruggan hátt og í samræmi við rekstrarþarfir,
14. „hugbúnaður evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar“: hugbúnaður sem er notaður í kerfum evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar sem um getur í 1. gr.,
15. „gildi krafna“: staðfesting með könnun og framsetningu hlutlægra sannana á því að sérstakar kröfur, sem varða tiltekna notkun, séu eins og til er ætlast,
16. „uppfyllt með óháðri sannprófun“: sannprófunarferli að því er varðar hugbúnað sem einstaklingur eða einstaklingar sem ekki komu að þróun hlutarins sem verið er að sannprófa, framkvæma,
17. „bilun í hugbúnaði“: þegar forrit getur ekki framkvæmt tilskilda aðgerð rétt,
18. „gall í hugbúnaði“: þegar forrit getur ekki framkvæmt tilskilda aðgerð,
19. „hilluvarningur (COTS)“: hugbúnaður sem er seldur hjá söluaðilum í gegnum almenna vörulista og sem ekki er fyrirhugað að sérsníða eða auka við,
20. „hugbúnaðarþættir“: einingar sem hægt er að setja í eða tengja við aðrar endurnotanlegar hugbúnaðareiningar til að setja saman og búa til sérsníðinn hugbúnað,
21. „sjálfstæðir hugbúnaðarþættir“: hugbúnaðarþættir sem verða ekki óvirkir við sömu bilunarskiptum og skapa hættuna,
22. „viðbragðstími hugbúnaðar“: tíminn sem er ætlaður fyrir hugbúnaðinn til að bregðast við tilteknum ílagsgögnum eða reglubundnum tilvikum og/eða afköst hugbúnaðarins mældum í fjölda færslna eða boða sem afgreidd eru á hverri tímaeiningu,
23. „afkastageta hugbúnaðar“: geta hugbúnaðarins til að vinna úr tilteknu magni gagnafærslu,
24. „nákvæmni“: tilskilin nákvæmni reiknaðra niðurstaðna,
25. „tilfanganotkun hugbúnaðar“: magn tilfanga í tölvukerfinu sem hugbúnaðurinn getur notað,

26. „traustleiki hugbúnaðar“: viðbrögð hugbúnaðarins þegar um er að ræða óvænt ílagsgögn, bilanir í vélbúnaði og straumrof í tölvukerfunum sjálfum eða tengdum búnaði,
27. „yfirálagsþol“: viðbrögð kerfisins þegar, og einkum þol þess gagnvart því að, ílagsgögn berist hraðar en fyrirhugað er við venjulega notkun kerfisins,
28. „rétt og fullnægjandi sannprófun á hugbúnaði evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar“: allar kröfur um öryggi hugbúnaðar sem lýsa réttilega hvers er krafist af hugbúnaðarþættinum í áhættumati og ráðstöfunum til að draga úr áhættu og sem sýnt hefur verið fram á að framkvæmd þeirra sé á því stigi tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar sem krafist er,
29. „gögn á endingarskeiði hugbúnaðar“: gögn sem verða til á endingarskeiði hugbúnaðar til að áætla, stýra, útskýra, skilgreina, skrá eða sýna fram á aðgerðir. Þessi gögn gera ferla á endingarskeiði og samþykki á kerfi eða búnaði möguleg ásamt breytingum á hugbúnaðarvöru eftir að hún hefur verið samþykkt,
30. „endingarskeið hugbúnaðar“:
- skipulagt safn ferla sem stofnun eða fyrirtæki telur viðunandi og fullnægjandi til að framleiða hugbúnaðarvöru,
 - tímabil sem hefst með því að ákveðið er að framleiða eða breyta hugbúnaðarvöru og lýkur þegar varan er tekin úr notkun,
31. „öryggiskrafa kerfis“: öryggiskrafa fyrir starfrænt kerfi.

3. gr.

Almennar öryggiskröfur

- Hvenær sem stofnun eða fyrirtæki þarf að taka í notkun áhættumat og ráðstafanir til að draga úr áhættu í samræmi við gildandi lög Bandalagsins eða landslög skal það skilgreina og taka í notkun kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar til að taka sérstaklega á þáttum sem tengjast hugbúnaði evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar; þ.m.t. allar rekstrarbreytingar á hugbúnaði innan kerfis og einkum kerfaskipti eða gangþjál skipti,
- Fyrirtæki eða stofnun skal tryggja, að lágmarki, að kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar skili gögnum og rökstuðningi sem sýna fram á eftirfarandi:

- að í kröfum um öryggi hugbúnaðar komi réttilega fram hvers er krafist af hugbúnaðinum til þess að uppfylla öryggismarkmið og -kröfur eins og þær eru tilgreindar í áhættumati og ráðstöfunum til að draga úr áhættu,
- að gert sé ráð fyrir rekjanleika í öllum kröfum um hugbúnaðaröryggi,
- að það að taka hugbúnaðinn í notkun feli ekki í sér neinar aðgerðir sem hafa skaðleg áhrif á öryggi,
- að hugbúnaður evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar uppfylli kröfur með áreiðanleikastigi sem samræmist mikilvægi hugbúnaðarins,
- að lögð sé fram staðfesting þess efnis að almennu öryggiskröfurnar í a- til d-lið séu uppfylltar og að rökstuðningurinn, sem sýnir fram á að öryggi sem krafist er eigi ávallt rætur að rekja til:
 - þekkrar keyranlegrar útgáfu hugbúnaðarins,
 - þekktis umfangs samskipunargagna
 - þekktis mengis hugbúnaðarvara og lýsinga, þ.m.t. forskriftir, sem hafa verið notaðar við framleiðslu þeirrar útgáfu.

3. Fyrirtæki eða stofnun skal láta innlendum eftirlitsyfirvöldum í té sönnun þess efnis að kröfurnar, sem kveðið er á um í 2. mgr., hafi verið uppfylltar.

4. gr.

Kröfur sem gilda um kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar

Fyrirtæki eða stofnun skal tryggja, að lágmarki, að kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar:

- sé skjalfest, einkum sem hluti af heildarskjalfestingu áhættumats og ráðstafana til að draga úr áhættu,
- úthluti öllum starfrænum hugbúnaði fyrir evrópska netið fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar stigi tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar í samræmi við kröfurnar í I. viðauka,
- feli í sér að tryggt sé:
 - að gildi krafanna um hugbúnaðaröryggi sé í samræmi við kröfurnar í A-hluta II. viðauka,
 - að sannprófun hugbúnaðar sé í samræmi við kröfurnar í B-hluta II. viðauka,

- c) að stjórnun samskipunar hugbúnaðar sé í samræmi við kröfurnar í C-hluta II. viðauka,
- d) að rekjanleiki krafna um hugbúnaðaröryggi sé í samræmi við kröfurnar í D-hluta II. viðauka,
4. ákvarði hversu nákvæmlega trygging á fullvissu um öryggi, er sett fram. Skilgreina verður nákvæmni fyrir hvert stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar og auka hana eftir því sem mikilvægi hugbúnaðarins eykst, í því skyni:
- a) skal breytileiki í nákvæmni fyrir hvert stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar fela í sér eftirtalin viðmið:
- i. skal uppfyllt með óháðri sannprófun,
 - ii. skal uppfyllt,
 - iii. ekki krafist,
- b) skulu tryggingar sem samsvara hverju stigi tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar veita nægilega tiltrú að hægt sé að starfrækja hugbúnað evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar af þolanlegu öryggi,
5. nýti reynslu af hugbúnaði evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar til staðfestingar á því að kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar og úthlutun stiga tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar sé rétt. Í því skyni skal meta áhrif bilunar eða galla í hugbúnaði, sem tilkynnt er um í samræmi við viðkomandi kröfur um skýrslugjöf og mat á öryggisatvikum, í samanburði við áhrifin sem tilgreind eru fyrir viðkomandi kerfi í tengslum við alvarleikaflokkunina í lið 3.2.4 í II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005.

5. gr.

Kröfur sem gilda um breytingar á hugbúnaði og um tiltekinn hugbúnað

1. Að því er varðar hvers konar breytingar á hugbúnaði eða tilteknar gerðir hugbúnaðar, eins og hilluvarning, almennan hugbúnað eða hugbúnað, sem notaður hefur verið áður sem sumar kröfur í d- eða e-lið 2. mgr. 3. gr. eða 2., 3., 4. eða 5. mgr. 4. gr. gilda ekki um, skal fyrirtæki eða stofnun tryggja að kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar veiti, með öðrum aðferðum sem eru valdar og samþykktar í samráði við

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

Gjört í Brussel 30. maí 2008.

innlend eftirlitsyfirvöld, sama áreiðanleikastig og viðkomandi stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar hvenær sem það er skilgreint.

Þessar leiðir skulu vera nógu áreiðanlegar til að hugbúnaðurinn uppfylli öryggismarkmið og -kröfur eins og þær eru tilgreindar í áhættumati og ráðstöfunum til að draga úr áhættu.

2. Við mat á leiðunum, sem um getur í 1. mgr., er innlenda eftirlitsyfirvaldinu heimilt að nota viðurkennda stofnun eða fyrirtæki eða tilkynntan aðila.

6. gr.

Breyting á reglugerð (EB) nr. 2096/2005

Eftirfarandi þætti er bætt við í II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005:

„3.2.5 5. þáttur

Kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar

Við starfrækslu öryggisstjórnunarkerfisins skal veitandi flugumferðarþjónustu taka í notkun kerfi til að tryggja fullvissu um öryggi hugbúnaðar í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 482/2008 frá 30. maí 2008 um kerfi til að tryggja öryggi hugbúnaðar, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu munu taka í notkun, og um breytingu á II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005 (*).

(*) Stjtið. ESB L 141, 31.5.2008, bls. 5.“

7. gr.

Gildistaka

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

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. janúar 2009 fyrir nýjan hugbúnað fyrir kerfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar sem um getur í fyrstu undirgrein í 2. mgr. 1. gr.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. júlí 2010 fyrir hvers konar breytingar á hugbúnaði fyrir kerfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar sem um getur í fyrstu undirgrein 2. mgr. 1. gr. og eru í notkun á þeim degi.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Antonio TAJANI

framkvæmdastjóri.

*I. VIÐAUKI***Kröfur sem gilda um stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar sem um getur í 2. mgr. 4. gr.**

1. Stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar skal tengja nákvæmni hugbúnaðaröryggisins við mikilvægi hugbúnaðarins fyrir evrópska netið fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar með því að nota alvarleikaflokkunina í lið 3.2.4 í 4. þætti II. viðauka reglugerðar (EB) nr. 2096/2005 ásamt líkunum á því að tiltekin skaðleg áhrif eigi sér stað. Skilgreina skal minnst fjögur stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar þar sem 1. stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar er mikilvægasta stigið.
2. Úthlutað stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar skal vera í réttu hlutfalli við alvarlegustu áhrif sem bilun eða galli í hugbúnaði getur haft eins og um getur í lið 3.2.4 í 4. þætti II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 2096/2005. Það skal einkum taka tillit til áhættunnar sem tengist bilunum eða göllum í hugbúnaði og högunar- og/eða aðferðatengdum vörnum sem tilgreindar eru.
3. Hugbúnaðarþættir í evrópska netinu fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar, sem ekki er hægt að sýna fram á að séu óháðir hver öðrum, skulu fá sama stig tryggingar fyrir fullvissu um öryggi hugbúnaðar og mikilvægustu þættirnir sem þeir eru háðir.

*II. VIÐAUKI***A-hluti: Kröfur um gildi krafna um hugbúnaðaröryggi sem um getur í a-lið 3. mgr. 4. gr.**

1. Í kröfum um hugbúnaðaröryggi skal tilgreina starfræn viðbrögð í nafnham og niðurfærðum ham hugbúnaðar evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar, þ.e. viðbragðstími, afkastageta, nákvæmni, tilfanganotkun hugbúnaðar í markvélbúnaði, traustleiki við óeðlileg vinnsluskilyrði og yfirálagsþol, eins og við á.
2. Kröfur um hugbúnaðaröryggi skulu vera tæmandi og réttar og samræmast öryggiskröfum kerfisins.

B-hluti: Kröfur sem gilda um tryggingu á sannpröfun hugbúnaðar sem um getur í b-lið 3. mgr. 4. gr.

1. Starfræn viðbrögð hugbúnaðar evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar, þ.e. viðbragðstími, afkastageta, nákvæmni, tilfanganotkun hugbúnaðar í markvélbúnaði, traustleiki við óeðlileg vinnsluskilyrði og yfirálagsþol skal samræmast kröfum hugbúnaðarins.
2. Sannprófa skal hugbúnað evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar með greiningu og/eða prófunum og/eða jafngildum leiðum samkvæmt samþykki innlendra eftirlitsyfirvalda.
3. Sannpröfun hugbúnaðar evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar skal vera rétt og tæmandi.

C-hluti: Kröfur sem gilda um stjórnun samskipunar hugbúnaðar sem um getur í c-lið 3. mgr. 4. gr.

1. Samskipunarkenni, rekjanleiki og stöðubókhald skal vera til staðar svo að hægt sé að sýna fram á að gögn frá endingarskeiði hugbúnaðar falli undir eftirlit með samskipun á endingarskeiði hugbúnaðar evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar.
2. Skýrslugjöf um vandamál, eftirlit og aðgerðir til úrbóta skulu vera til staðar svo sýna megi fram á að dregið hafi verið úr öryggisvandamálum sem tengjast hugbúnaðinum.
3. Aðferðir við að endurheimta gögn og gera þau aðgengileg skulu vera til staðar svo hægt sé að endurgera og afhenda gögn á endingarskeiði hugbúnaðar evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar.

D-hluti: Kröfur sem gilda um fullvissu fyrir rekjanleika krafna um hugbúnaðaröryggi sem um getur í d-lið 3. mgr. 4. gr.

1. Rekja skal hverja öryggiskröfu hugbúnaðar til þess hönnunarstigs þar sem sýnt er fram á að hún sé uppfyllt.
2. Rekja skal hverja öryggiskröfu hugbúnaðar til öryggiskröfu kerfis á hverju hönnunarstigi þar sem sýnt er fram á að hún sé uppfyllt.

TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 2008/49/EB

2009/EES/54/06

frá 16. apríl 2008

um breytingu á II. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB að því er varðar viðmiðanir fyrir framkvæmd skoðana á hlaði á loftförum sem nota flugvelli Bandalagsins (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

loftfara sem nota flugvelli Bandalagsins og stjórnun upplýsingakerfisins (²).

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB frá 21. apríl 2004 um öryggi loftfara frá þriðju löndum sem nota flugvelli Bandalagsins (¹), einkum 12. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með tilskipun 2004/36/EB er innleidd samhæfð nálgun á skilvirkri framkvæmd alþjóðlegra öryggisstaðla innan Bandalagsins með því að samræma reglur og verklagsreglur við skoðanir á hlaði á loftförum frá þriðja landi sem lenda á flugvöllum í aðildarríkjunum. Þar er kveðið á um að aðildarríkin skuli beita samræmdum verklagsreglum við skoðanir á hlaði á loftförum frá þriðja landi, sem lenda á einhverjum af þeim flugvöllum þess sem annast flugumferð milli landa og að þau taki þátt í að safna og skiptast á upplýsingum um þær skoðanir á hlaði sem eru framkvæmdar.
- 2) Aðildarríkin gætu að miklu leyti uppfyllt fyrirfram skyldur Bandalagsins, sem leiða af tilskipun 2004/36/EB, með því að taka þátt af frjálsum vilja í öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA), sem er áttalun sem Evrópusamband Flugmálastjórna (ECAC) hratt í framkvæmd árið 1996 og Flugöryggissamtökum Evrópu (JAA) hefur verið falið að stýra.
- 3) Frá og með 1. janúar 2007 hefur áætlun um öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-áætlunin) heyrnt eingöngu undir valdsvið Bandalagsins og er núna stjórnað af framkvæmdastjórninni með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) eins og kveðið er á um í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 768/2006 frá 19. maí 2006 um framkvæmd tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB að því er varðar söfnun og skipti á upplýsingum um öryggi

- 4) Til viðbótar við SAFA-áætlunina skulu einnig koma viðeigandi ráðstafanir, sem miða að því að tryggja sameiginlega staðla um framkvæmd skoðana á hlaði, s.s. handbók um skoðanir á hlaði.
- 5) Í II. viðauka við tilskipun 2004/36/EB er einungis að finna mjög almennar viðmiðanir, þar eð á þeim tíma þegar hún var samþykkt birtu og uppfærðu Flugöryggissamtök Evrópu reglulega nákvæmar tæknilegar viðmiðunarreglur og verklagsreglur sem síðan voru teknar valfrjálst upp af þeim ríkjum sem eiga aðild að Evrópusambandi flugmálastjórna og taka þátt í SAFA-áætluninni.
- 6) Í ljósi flutnings SAFA-áætlunarinnar til Bandalagsins og aukins mikilvægis sem framkvæmdastjórnin hefur veitt niðurstöðum skoðana á hlaði, sem fara fram innan SAFA-áætlunarinnar, við að taka ákvarðanir um að færa flugrekendur í skrá yfir flugrekendur sem sæta flugrekstrarbanni, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB, er talið nauðsynlegt að tilgreina meginþætti handbókarinnar um framkvæmd skoðana á hlaði.
- 7) Meginþættir handbókarinnar mynda grundvallarstaðla fyrir skilvirka framkvæmd skoðana á hlaði og skulu, svo fljótt sem auðið er, verða hluti af II. viðauka við tilskipun 2004/36/EB þar sem settar eru verklagsreglur um framkvæmd skoðana á hlaði, einkum í kjölfar flutnings SAFA-áætlunarinnar undir valdsvið Bandalagsins.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtuð. ESB L 109, 19.4.2008, bls. 17. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 14/2009 frá 5. febrúar 2009 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 16, 19.3.2009, bls. 21.

(¹) Stjtuð. ESB L 143, 30.4.2004, bls. 76. Tilskipuninni var breytt með reglugerð (EB) nr. 2111/2005 (Stjtuð. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15).

(²) Stjtuð. ESB L 134, 20.5.2006, bls. 16.

- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram tillögu að breytingu á II. viðauka við tilskipun 2004/36/EB eins og kveðið er á um skv. 1. mgr. 4. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 768/2006.
- 9) Því ber að breyta tilskipun 2004/36/EB til samræmis við það.
- 10) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 12. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 ⁽¹⁾.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Breyting á tilskipun 2004/36/EB

Í stað II. viðauka við tilskipun 2004/36/EB komi viðaukinn við þessa tilskipun.

2. gr.

Leiðbeiningar

Þegar Flugöryggisstofnun Evrópu þróar leiðbeiningarnar, sem um getur í viðaukanum við þessa tilskipun og aðildarríkin eiga að beita, skal hún koma á fót gangsærra málsmeðferð til að hafa samráð við aðildarríkin og byggja á fyrirbyggjandi sérfræðipækkingu hjá flugmálafyrirvöldum aðildarríkjanna ásamt þátttöku viðkomandi sérfræðinga frá viðeigandi

hagsmunaaðilum, ef þörf krefur. Henni er heimilt í þessu skyni að stofna starfshóp.

3. gr.

Lögleiðing

Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög eða stjórnáskilgæmismáli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en sex mánuðum eftir að hún öðlast gildi. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

4. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi fyrsta daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

5. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 16. apríl 2008.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jacques BARROT

varaforseti.

⁽¹⁾ Stjútö. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjútö. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1).

VIDAUKI

„II. VIDAUKI

Handbók um verklagsreglur Bandalagsins fyrir skoðun á hlaði við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-skoðanir) — meginþættir**1. ALMENN FYRIRMÆLI**

- 1.1. SAFA-skoðanir á hlaði skulu framkvæmdar af skoðunarmönnum sem búa yfir nauðsynlegri þekkingu sem hæfir því sviði skoðunar þar sem tækniþekking og þekking á lofthæfi og starfrækslu verður að vera fyrir hendi ef sannprófa á öll atriði á gátlistanum. Ef tveir eða fleiri skoðunarmenn framkvæma skoðun á hlaði er heimilt að skipta meginþáttum skoðunarinnar – sjónrænni skoðun á loftfarinu að utanverðu, skoðun á stjórnklefa og skoðun á farþegarými og/eða farmrými – á milli skoðunarmanna.
- 1.2. Skoðunarmenn verða að gera grein fyrir sér gagnvart flugstjóra loftfarsins eða, ef hann er ekki á staðnum, gagnvart flugliða eða háttsettasta fulltrúa flugrekandans áður en sá hluti skoðunarinnar sem fram fer um borð hefst. Ef ekki er mögulegt að tilkynna fulltrúa flugrekandans um skoðun eða ef enginn slíkur fulltrúi er í loftfarinu eða nálægt því skal meginreglan vera sú að framkvæma ekki SAFA-skoðun á hlaði. Við sérstakar aðstæður er heimilt að ákveða að framkvæma SAFA-skoðun á hlaði en hún skal takmarkast við sjónræna skoðun á loftfarinu að utanverðu.
- 1.3. Skoðunin skal vera eins yfirgripsmikil og mögulegt er innan þess tíma og miðað við þau úrræði sem eru fyrir hendi. Þetta þýðir að ef einungis takmarkaður tími og úrræði eru fyrir hendi er heimilt að sannprófa ekki öll skoðunatriðin heldur takmarkaðan fjölda þeirra. Í samræmi við fyrirliggjandi tíma og úrræði fyrir SAFA-skoðun á hlaði skulu atriðin, sem á að skoða, valin samkvæmt því og í samræmi við markmið SAFA-áætlunar Bandalagsins.
- 1.4. Skoðun á hlaði skal ekki valda því að brottför loftfars, sem er til skoðunar, teyfist óeðlilega. Hugsanlegar ástæður fyrir töfum kunna að vera en eru ekki takmarkaðar við vafa um að flugundirbúningur hafi verið réttur, um lofthæfi loftfarsins eða önnur atriði sem tengjast beint öryggi loftfarsins og þeirra sem í því eru.

2. RÉTTINDI OG HÆFI SKOÐUNARMANNA

- 2.1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að frá og með 1. janúar 2009 skuli allar SAFA-skoðanir á hlaði á yfirráðasvæði þeirra framkvæmdar af skoðunarmönnum sem hafa réttindi og hæfi.
- 2.2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að skoðunarmenn þeirra uppfylli viðmiðanirnar um réttindi og hæfi eins og kveðið er á um hér að neðan.
- 2.3. *Viðmiðanir um réttindi og hæfi*
- 2.3.1. *Hæfisviðmiðanir*

Forsenda fyrir því að teljast hæfur til að hljóta réttindi er sú að aðildarríkin sjái til þess að umsækjendur um réttindi sem SAFA-skoðunarmenn búi yfir nauðsynlegri flugtæknilegri menntun og/eða hagnýtri þekkingu á þessu sviði eða sviðum skoðunar, þ.e.:

- a) starfræksla loftfars,
- b) skírteini starfsfólks,
- c) lofthæfi loftfars,
- d) hættulegur varningur.

2.3.2. Þjálfunarkröfur

Áður en umsækjendur hljóta réttindi skulu þeir hafa lokið, með fullnægjandi árangri, þjálfun sem samanstendur af:

- fræðilegri kennslu sem SAFA-fyrirtæki, sem sér um þjálfun, veitir, eins og skilgreint er í lið 2.4,
- verklegri þjálfun sem SAFA-fyrirtæki, sem sér um þjálfun, veitir, eins og skilgreint er í lið 2.4 eða yfirskoðunarmaður, sem tilnefndur er af aðildarríki, veitir, eins og kveðið er á um í lið 2.5 og sem starfar óháður SAFA-fyrirtæki sem sér um þjálfun,
- þjálfun á vinnustað: sem yfirskoðunarmaður, sem tilnefndur er af aðildarríki, eins og kveðið er á um í lið 2.5, veitir í röð skoðana.

2.3.3. Kröfur um að viðhalda gildi réttinda og hæfis

Aðildarríkin skulu sjá til þess að þegar skoðunarmenn hafa hlotið réttindin viðhaldi þeir gildi réttinda sinna og hæfis:

- a) með því að gangast undir reglubundna þjálfun - sem skal samanstanda af fræðilegri kennslu sem SAFA-fyrirtæki, sem sér um þjálfun, veitir, eins og skilgreint er í lið 2.4,
- b) með því að framkvæma lágmarksfjölda skoðana á hlaði á hverju 12 mánaða tímabili frá því að þeir fengu síðast SAFA-þjálfun nema skoðunarmennirnir séu einnig með réttindi sem flugrekstrar- eða lofthæfisskoðunarmenn flugmálayfirvalda aðildarríkis og sjái reglulega um framkvæmd skoðana á loftföllum flugrekenda sinna.

2.3.4. Leiðbeiningar

Flugöryggisstofnun Evrópu skal þróa og birta, eigi síðar en 30. september 2008, ítarlegar leiðbeiningar til að aðstoða aðildarríkin við framkvæmd liða 2.3.1, 2.3.2 og 2.3.3.

2.4. SAFA-fyrirtæki sem sér um þjálfun

2.4.1. SAFA-fyrirtæki, sem sér um þjálfun, getur verið hluti af lögbæru yfirvaldi aðildarríkis eða fyrirtæki þriðja aðila.

Fyrirtæki þriðja aðila getur verið:

- hluti af lögbæru yfirvaldi annars aðildarríkis,
- óháður aðili.

2.4.2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að þjálfunarnámskeiðin sem um getur í lið 2.3.2 og a-lið liðar 2.3.3 og flugmálayfirvöld þeirra annast, fari fram að lágmarki í samræmi við viðeigandi námsefni sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur útbúið og birt.

2.4.3. Aðildarríki sem ráða fyrirtæki þriðja aðila til þjálfunar í tengslum við öryggisskoðun erlendra loftfara skulu koma á kerfi til að meta slík fyrirtæki. Kerfið skal vera einfalt, gagnsætt og í réttu hlutfalli við viðfangsefnið og taka tillit til viðkomandi leiðbeininga sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur útbúið og birt. Slíkt kerfi getur tekið tillit til mats sem önnur aðildarríki framkvæma.

2.4.4. Einungis er heimilt að nota þjálfunarfyrirtæki þriðja aðila ef matið sýnir að þjálfun verður veitt í samræmi við viðeigandi námsefni sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur útbúið og birt.

2.4.5. Aðildarríkin skulu sjá til þess að þjálfunaráætlunum lögbærra yfirvalda þeirra og/eða kerfum þeirra til að meta fyrirtæki þriðja aðila sem sjá um þjálfun sé breytt þannig að þau endurspegli öll tilmæli sem koma fram við stöðlunarúttektir sem framkvæmdar eru á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu í samræmi við starfsaðferðirnar sem kveðið er á um í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 736/2006 ⁽¹⁾.

2.4.6. Aðildarríki er heimilt að óska eftir því að Flugöryggisstofnun Evrópu meti fyrirtækið sem sér um þjálfun og gefi út ráðleggingar sem aðildarríkið geti byggt sitt eigið mat á.

2.4.7. Flugöryggisstofnun Evrópu skal þróa og birta ítarlegar leiðbeiningar til að aðstoða aðildarríkin við framkvæmd þessa liðar eigi síðar en 30. september 2008.

2.5. Yfirskoðunarmenn

2.5.1. Aðildarríki er heimilt að tilnefna yfirskoðunarmenn, að því tilskildu að þeir uppfylli viðkomandi viðmiðanir um réttindi og hæfi sem það aðildarríki setur.

2.5.2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að viðmiðanirnar, sem um getur í lið 2.5.1, feli a.m.k. í sér eftirfarandi kröfur þar sem hinn tilnefndi:

- hafi verið með réttindi sem SAFA-skoðunarmaður á þriggja ára tímabili áður en hann var tilnefndur,
- hafi framkvæmt a.m.k. 36 SAFA-skoðanir á þriggja ára tímabilinu áður en hann var tilnefndur.

⁽¹⁾ Stjútó. ESB L 129, 17.5.2006, bls. 10.

2.5.3. Aðildarríkin skulu sjá til þess að verkleg þjálfun og/eða þjálfun á vinnustað, sem yfirskoðunarmenn þeirra veita, sé byggð á viðkomandi námsefni sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur útbúið og birt.

2.5.4. Aðildarríkjum er einnig heimilt að fela yfirskoðunarmönnum sínum að veita starfsmönnum frá öðrum aðildarríkjum verklega þjálfun og/eða þjálfun á vinnustað.

Flugöryggisstofnun Evrópu skal þróa og birta ítarlegar leiðbeiningar til að aðstoða aðildarríkin við framkvæmd þessa liðar eigi síðar en 30. september 2008

2.6. Aðlögunarráðstafanir

2.6.1. SAFA-skoðunarmenn, sem uppfylla hæfisviðmiðanirnar sem um getur í lið 2.3.1 sem og viðmiðanir um nýlega reynslu sem um getur í b-lið liðar 2.3.3 þann dag sem ákveðinn er skv. 3. gr. tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 2008/49/EB, skulu teljast hæfir sem skoðunarmenn í samræmi við kröfurnar sem settar eru fram í þessum kafla.

2.6.2. Þrátt fyrir ákvæði a-liðar liðar 2.3.3 skulu skoðunarmenn, sem teljast hæfir í samræmi við lið 2.6.1, fá reglubundna þjálfun, sem SAFA fyrirtæki sem veitir þjálfun veitir að staðaldri, eigi síðar en 1. júlí 2010 og eftir það eins og kveðið er á um í a-lið liðar 2.3.3.

3. STAÐLAR

3.1. Staðlar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og svæðisbundnar viðbótarverklagsreglur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Evrópu eru sú grunnviðmiðun sem notuð er við skoðun á flugrekanda og loftfari innan SAFA-áætlunar Bandalagsins. Þegar tæknilegt ástand loftfars er skoðað skal auk þess athuga það í samanburði við staðla framleiðanda loftfarsins.

4. SKOÐUNARFERLI

Atriði á gátlista

4.1. Atriðin, sem á að skoða, verða valin úr þeim sem tilgreind eru á gátlistanum í SAFA-skýrslunni um skoðun á hlaði sem inniheldur í heild 54 atriði (sjá 1. fylgiskjal).

4.2. Skoðunin og niðurstöður hennar, ef einhverjar eru, verða að endurspeglast í SAFA-skýrslunni um skoðun á hlaði að skoðun lokinni.

Nákvæmar leiðbeiningar um öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA)

4.3. Fyrir hvert skoðunatriði á gátlistanum í SAFA-skýrslunni um skoðun á hlaði verður útbúin nákvæm lýsing þar sem tilgreint er umfang og aðferð skoðunarinnar. Auk þess verður vísað í viðeigandi kröfur í ICAO-viðaukunum. Þetta verður þróað og birt sem nákvæmar leiðbeiningar af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu og breytt, eftir því sem nauðsynlegt er, til að endurspegla nýjustu, gildandi staðla.

Skráning skýrslna í miðlægan SAFA-gagnagrunn

4.4. Skýrsla um skoðunina skal færð inn í miðlægan SAFA-gagnagrunn, eins fljótt og mögulegt er og eigi síðar en 15 vinnudögum eftir skoðunardaginn, jafnvel þótt ekki hafi verið bent á neinar niðurstöður.

5. FLOKKUN Á NIÐURSTÖÐUM

5.1. Fyrir hvert skoðunatriði eru skilgreindir þrjú flokkar mögulegra frávika frá viðeigandi stöðlum, sem settir eru samkvæmt lið 3.1, sem niðurstöður. Slíkar niðurstöður verða flokkaðar á eftirfarandi hátt:

— niðurstaða í 1. flokki telst hafa minni háttar áhrif á öryggi,

— niðurstaða í 2. flokki kann að hafa veruleg áhrif á öryggi og

— niðurstaða í 3. flokki kann að hafa stórvægileg áhrif á öryggi.

5.2. Fyrirmæli um flokkun niðurstaðna verða þróuð og birt sem nákvæmar leiðbeiningar af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu og breytt, eftir því sem nauðsynlegt er, til að endurspegla viðeigandi framfarir á sviði vísinda og tækni.

6. EFTIRFYLGNIADGERÐIR SEM GRÍPA SKAL TIL

6.1. Með fyrirvara um lið 1.2 skal staðfesting á skoðun, sem felur a.m.k. í sér þau atriði sem sett eru fram í 2. viðbæti, fyllt út og afrit afhent flugstjóra loftfarsins eða, ef hann er ekki á staðnum, flugliða eða háttsettasta fulltrúa flugrekandans, sem er staðsettur í eða við loftfarið, að SAFA-skoðun lokinni. Óska skal eftir undirritaðri viðurkenningu á móttöku staðfestingar á skoðun frá viðtakanda sem skoðunarmaður heldur eftir. Ef viðtakandi neitar að undirrita skal skrá það í skjalið. Viðeigandi, nákvæm fyrirmæli verða þróuð og birt sem nákvæmar leiðbeiningar af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu.

6.2. Á grundvelli þess hvernig niðurstöður hafa verið flokkaðar hafa tilteknar eftirfylgνιαðgerðir verið skilgreindar. Tengslin milli flokks niðurstaðna og aðgerðanna, sem á að grípa til, er að finna í aðgerðarflokkunum og verða þróuð og birt sem nákvæmar leiðbeiningar af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu.

6.3. Aðgerð skv. 1. flokki: Þessi aðgerð felur í sér að veita flugstjóra loftfarsins eða, ef hann er ekki á staðnum, öðrum flugliða eða háttsettasta fulltrúa flugrekandans, sem er á staðnum, upplýsingar um niðurstöður SAFA-skoðunar á hlaði. Þessi aðgerð felur í sér munnlega tilkynningu og afhendingu á staðfestingu á skoðun. Grípa skal til aðgerðar skv. 1. flokki eftir hverja skoðun, án tillits til þess hvort niðurstöður hafi fengist eða ekki.

6.4. Aðgerð skv. 2. flokki: Þessi aðgerð felur í sér:

- 1) skriflega orðsendingu til hlutaðeigandi flugrekanda þar sem fram kemur ósk um sönnun um aðgerðir til úrbóta, sem teknar hafa verið, og
- 2) skriflega orðsendingu til ríkisins sem ber ábyrgð (ríki flugrekanda og/eða skráningarríki) sem fjallar um niðurstöður skoðana sem framkvæmdar voru á loftförum sem starfrækt voru undir öryggiseftirliti viðkomandi ríkis. Í orðsendingunni skal, eftir því sem við á, vera að finna beiðni um staðfestingu á því að þau séu ánægð með aðgerðir til úrbóta sem gripið var til skv. 1. lið.

Aðildarríkin skulu láta Flugöryggisstofnun Evrópu í té mánaðarlega skýrslu um stöðu eftirfylgνιαðgerðar sem þau hafa gripið til í kjölfar skoðana á hlaði.

Grípa skal til aðgerða skv. 2. flokki að skoðunum loknum þar sem niðurstöður í 2. eða 3. flokki hafa komið fram.

Viðeigandi, nákvæm fyrirmæli verða þróuð og birt sem nákvæmar leiðbeiningar af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu.

6.5. Aðgerðir skv. 3. flokki: Grípa skal til aðgerða skv. 3. flokki að skoðun lokinni þar sem niðurstöður í 3. flokki hafa komið fram. Sökum þess hversu mikilvægar niðurstöður í 3. flokki eru, með tilliti til mögulegra áhrifa þeirra á öryggi loftfarsins og þeirra sem í því eru, hafa eftirfarandi undirflokkar verið skilgreindir:

- 1) Flokkur 3a — Takmörkun á starfrækslu loftfars: Lögbæra yfirvaldið, sem framkvæmir skoðanir á hlaði, kemst að þeirri niðurstöðu að í kjölfar þeirra frávíka sem fundust í skoðuninni megi loftfarið einungis fljúga brott með tilteknum takmörkunum.
- 2) Flokkur 3b — Aðgerðir til úrbóta áður en brottför flugs er leyfð: Við skoðun á hlaði fundust frávik sem krefjast aðgerða til úrbóta áður en fyrirhugað flug má eiga sér stað.
- 3) Flokkur 3c — Loftfar sett í flugbann af hálfu flugmálayfirvalda aðildarríkisins sem annast skoðunina: Loftfar er sett í flugbann í því tilviki þegar lögbært yfirvald, sem annast skoðun á hlaði, hefur sannreynt niðurstöðurnar sem komu í ljós í 3. flokki en er ekki sannfært um að flugrekandinn muni gera aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á annmörkum fyrir brottför flugsins og muni þar með stofna öryggi loftfarsins, og þeirra sem í því eru, í bráða hættu. Í slíkum tilvikum skulu flugmálayfirvöld aðildarríkisins, sem annast skoðun á hlaði, setja loftfarið í flugbann þar til hættan er yfirstaðin og skulu án tafar tilkynna lögbærum yfirvöldum um viðkomandi flugrekanda og skráningarríki loftfarsins.

Aðgerðir, sem gripið er til skv. 2. og 3. lið, geta einnig tekið til óarðbærs staðsetningarflugs til viðhaldsstöðvar.

- 4) Flokkur 3d — Tafarlaust flugrekstrarbann: Aðildarríki er heimilt að bregðast við bráðri og augljósri hættu með því að setja á flugrekstrarbann eins og kveðið er á um í gildandi landslögum og lögum Bandalagsins.

I. viðbætur

SAFA-skýrsla um skoðun á hlaði



Flugmálayfirvöld aðildarríkis (heiti)

(Ríki)

Öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA)

Skýrsla um skoðun á hlaði

Nr. _____

Heimild:	Skoðun á hlaði		
Dagsetning:	____.____.____	Staður:	_____
Staðartími:	____.____		
Flugrekandi:	_____	Númer flugrekandaskírteinis	_____
Ríki:	_____	Tegund starfrækslu:	_____
Flugleið frá:	_____	Flugnúmer:	_____
Flugleið til:	_____	Flugnúmer:	_____
Leigt af flugrekanda*:	_____	Ríki leigutaka*:	_____
*(þar sem við á)			
Tegund loftfars: :	_____	Skrásetningamerki:	_____
Útfærsla loftfars:	_____	Smiðanúmer:	_____
Flugáhöfn: Ríki sem gefur út skírteini:	_____		
annað ríki sem gefur út skírteini*:	_____		
*(þar sem við á)			

Niðurstöður:

Kóði/staðall/tilvísun/flokkur/niðurstaða	Nákvæm lýsing:
____-____-____-____-.....
____-____-____-____-.....
____-____-____-____-.....
____-____-____-____-.....
____-____-____-____-.....

Flokkar aðgerða sem gripið er til:	Nákvæm lýsing:
3d — Tafari laust flugrekstrarbann
3c Loftfar sett í flugbann af hálfu flugmálayfirvalda aðildarríkisins sem annast skoðunina
3b Aðgerðir til úrbóta áður en brottför flugs er leyfð:
3a Takmörkun á starfrækslu loftfars:
2 Upplýsingar fyrir flugmálayfirvöld og flugrekanda	
1 Upplýsingar fyrir flugstjóra	

Viðbótarupplýsingar (ef einhverjar eru)

Nöfn eða númer skoðunarmanna:

— Í þessari skýrslu er tilgreint það sem í ljós kom við skoðunina og skal það ekki túlkað sem staðfesting á því að loftfarið sé hæft fyrir fyrirhugað flug.

— Gögn, sem lögð eru fram í þessari skýrslu, geta breyst vegna lagfæringar á orðalagi þegar þau eru færð inn í SAFA-gagnagrunninn.

Flugmálayfirvöld aðildarríkis (heiti)

(Ríki)

Kóði atriðis	Skoðað	Athugasemd
A. Stjórnklefi		
Almennt		
1. Almennt ástand	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Neyðarútgangur	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Búnaður	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Skjöl		
4. Handbækur	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Gátlistar	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Kort yfir fjarleiðsögu	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Listi yfir lágmarksbúnað	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Skráningarvottorð	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hjóðstigsvottorð (ef við á)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Flugrekandaskírteini eða sambærilegt	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Talstöðvaskírteini	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lofthæfivottorð	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Fluggögn		
13. Undirbúningur flugs	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Hleðslu- og jafnvægissskrá	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Öryggisbúnaður		
15. Handslökkvitæki	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Björgunarvesti/flotbúnaður	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Tygi	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Súrefnistæki	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Vasaljós	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Flugáhöfn		
20. Flugliðaskírteini	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Leiðarflugbók/tækniflugbók eða sambærilegt		
21. Leiðarflugbók eða sambærilegt	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Viðhaldsvottorð	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Tilkygning og viðgerð bilana (þ.m.t. tækniflugbók)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Fyrirflugsskoðun	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Öryggi/farþegarými		
1. Almennt innra ástand	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Sæti öryggis- og þjónustuliða og hvíldarsvæði áhafnar	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sjúkrakassi/læknataska	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Handslökkvitæki	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Björgunarvesti/flotbúnaður	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Öryggisbelti og ástand sæta	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Neyðarútgangur, ljósabúnaður og merkingar, handluktir	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Rennibrautir/björgunarbatar (eftir þörfum), neyðarsendir (ELT)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Súrefnisbirgðir (öryggis- og þjónustuliðar og farþegar)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Öryggisleiðbeiningar	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Öryggis- og þjónustuliðar	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Aðgangur að neyðarútgöngum	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Öryggi farangurs farþega	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Sætaframboð	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

Kóði atriðis	Skóðað	Athugasemd
C. Ástand loftfars		
Almennt		
1. Almennt ástand	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
2. Hurðir og lúgur	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
3. Stýri	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
4. Hjól, hjólbarðar og hemlar	4 <input type="text"/>	4 <input type="text"/>
5. Lendingarbúnaður, meiðar/flotholt	5 <input type="text"/>	5 <input type="text"/>
6. Hjólahólf	6 <input type="text"/>	6 <input type="text"/>
7. Fullbúinn hreyfill og stöpull	7 <input type="text"/>	7 <input type="text"/>
8. Blásarablöð	8 <input type="text"/>	8 <input type="text"/>
9. Loftskrúfur, þyrlar (aðal og stél)	9 <input type="text"/>	9 <input type="text"/>
10. Augljósar viðgerðir	10 <input type="text"/>	10 <input type="text"/>
11. Augljósar óviðgerðar skemmdir	11 <input type="text"/>	11 <input type="text"/>
12. Leki	12 <input type="text"/>	12 <input type="text"/>
D. Farmur		
1. Almennt ástand farmrýmis	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
2. Hættulegur varningur	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
3. Öryggi farms um borð	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
E. Almennt		
1. Almennt	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>

2. viðbætur

Eyðublað fyrir staðfestingu á skoðun

Staðfesting á skoðun					
Dagsetning:		Tími		Staður:	
Flugrekandi:			Ríki:	Númer flugrekandaskírteinis	
Flugleið frá:		Flugnr.:		Flugleiðanr.:	
Tegund flugs:		Leigt af flugrekanda:		Tegund loftfars:	
Ríki leigutaka:			Skrásetningarmerki:		Smíðanr.:
Ríki sem gefur/gefa út fluglíðaskírteini:		Staðfesting á móttöku (*)			
		Nafn		Undirskrift:	
		Starfsheiti:			

Upplýsingar á valfrjálsu sniði um flumálayfirvöld aðildarríkis sem framkvæma skoðunina (kennimerki, upplýsingar um hvernig hægt er að ná sambandi símanúmer/brefasímanúmer/netfang)

Skoðað Athugasemd			Skoðað Athugasemd			Skoðað Athugasemd		
A	Stjórnklefi							
1	Almennt ástand							
2	Neyðarútgangur							
3	Búnaður							
	Skjöl							
4	Handbækur							
5	Gátlistar							
6	Kort yfir fjarleiðsögu							
7	Listi yfir lágmarksbúnað							
8	Skráningarvottorð							
9	Hljóðstigsvottorð (ef við á)							
10	Flugrekandaskírteini eða sambærilegt							
11	Talstöðvaskírteini							
12	Lofthæfivottorð							
	Fluggögn							
13	Flugundirbúningur							
14	Hleðslu- og jafnvægissskrá							
	Öryggisbúnaður							
15	Handslökkvitæki							
16	Björgunarvesti/flotbúnaður							
17	Tygi							
18	Súrefnistæki							
19	Vasaljós							
	Flugáhöfn							
20	Fluglíðaskírteini							
	Leiðarflugbók/tækniflugbók eða sambærilegt							
21	Leiðarflugbók eða sambærilegt							
22	Viðhaldsvottorð							
23	Tilkynning og viðgerð bilana (þ.m.t. tækniflugbók)							
24	Fyrirflugsskoðun							
	B Öryggi/farþegarými							
1	Almennt innra ástand							
2	Sæti öryggis- og þjónustuliða og hvíldarsvæði áhafnar							
3	Sjúkrakassi/læknataska							
4	Handslökkvitæki							
5	Björgunarvesti/flotbúnaður							
6	Öryggisbelti og ástand sæta							
7	Neyðarútgangur, ljósabúnaður og merkingar, handluktir							
8	Rennbrautir/björgunarbátar (eftir þörfum), neyðarsendir							
9	Súrefnisbirgðir (öryggis- og þjónustuliðar og farþegar)							
10	Öryggisleiðbeiningar							
11	Öryggis- og þjónustuliðar							
12	Aðgangur að neyðarútgöngum							
13	Öryggi farangurs farþega							
14	Sætaframboð							
	Ástand loftfars							
	Almennt ytra ástand							
	Hurðir og lúgur							
	Stýri							
	Hjól, hjólbarðar og hemlar							
	Lendingarbúnaður meistar/loftholt							
	Hjólahlóf							
	Fullbúinn hreyfill og stöpull							
	Blásarablöð							
	Loftskrúfur, þylar (aðal/stél)							
	Augljósar viðgerðir							
	Augljósar óviðgerðar skemmdir							
	Leki							
	Farmur							
	Almennt ástand farmrýmis							
	Hættulegur varningur							
	Öryggi farms um borð							
	Almennt							
	Almennt							

- Aðgerð sem er gripið til**
- 3c) Loftfar sett í flugbann af hálfu flugmálayfirvalda aðildarríkisins sem annast skoðunina
 - 3b) Aðgerðir til úrbóta áður en brottför flugs er leyfð
 - 3a) Takmörkun á starfrækslu loftfars
 - 2) Upplýsingar fyrir flugmálayfirvöld og flugrekanda
 - 1) Upplýsingar fyrir flugstjóra
 - 0) Engar athugasemdir

Merki eða númer skoðunarmanns eða skoðunarmanna

Atriði Athugasemdir

(*) Undirskrift flugverja eða annars fulltrúa flugrekandans, sem sætur skoðun, felur ekki á neinn hátt í sér viðurkenningu á þeim niðurstöðum sem tilgreindar eru heldur er hún einfaldlega staðfesting á því að loftfarið hafi verið skoðað á þeim tíma og stað sem tilgreindur er í skjalinu. Í þessari skýrslu er tilgreint það sem í ljós kom við skoðunina og skal það ekki túlkað sem staðfesting á því að loftfarið sé hæft fyrir fyrirhugað flug. Gögn, sem lögð eru fram í þessari skýrslu, geta breyst vegna lagfæringar á orðalagi þegar þau eru færð inn í SAFA-gagnagrunninn.“