

Rapport om Færøernes overtagelse af luftfartsområdet



Bilag:

Bilag 1: Chicagokonventionen

Bilag 2: Manual over luftfartsinspektørkompetencer

Bilag 3: Oversigtsliste over dokumenter af relevans for myndigheden kompetenceopbygning

Bilag 4: Oversigt over annekser til Chicagokonventionen

Bilag 5: Samlet oversigt over love mv. for luftfart – Færøerne

Bilag 6: Kort over Nordatlantens inddeling i FIR

Bilag 7: Aftale med Island

Rapport om Færøernes overtagelse af luftfartsområdet

Juli 2024

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

1. Sammenfatning.....	8
2. Indledning.....	10
2.1 Arbejdsgruppen til forberedelse af sagsområdets overgang	12
2.2 De fysiske grænser af betydning ved sagsområdets overgang.....	12
3. Kompetencekrav - luftfartsmyndigheden.....	14
4. Overtagelseskonsekvenser	20
4.1 Regelgrundlaget.....	20
4.2 Myndighedsopgaver – godkendelse og tilsyn	22
4.3 Luftfartsaftaler.....	24
5. Luftfartsområdet – de tre reguleringsniveauer	26
5.1 Det internationale niveau – Chicago-konventionen.....	26
5.1.1 Medlemskab af ICAO	26
5.1.2 ICAO´s organisation.....	27
5.1.3 Regelfastsættelse og operative forpligtelser som følge af medlemskab	27
5.1.4 Danmarks deltagelse i ICAO.....	30
5.2 Det nationale niveau - luftfartsloven og administrative forskrifter.....	31
5.3 Det EU-retlige niveau	31

6. Luftfartsområdet – regler og forvaltning.....	33
6.1 Flyvepladser	33
6.1.1 Regelgrundlaget.....	33
6.1.2 Tilladelse til at indrette og drive en flyveplads	34
6.1.2.1 Særregler for flyvepladser på Færøerne.....	35
6.1.3 Tilsyn med flyvepladser	35
6.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed	36
6.2.1 Regelgrundlaget	36
6.2.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomheden	37
6.2.3 Tilsyn med luftfartsvirksomheder.....	39
6.3 Erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport.....	40
6.3.1 Regelgrundlaget	40
6.3.2 Tilsyn med erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport.....	41
6.4 Uddannelsesområdet	41
6.4.1 Regelgrundlaget	41
6.4.2 Tilsynet med uddannelsesorganisationer og certifikater	43
6.5 Luftfartøjers luftdygtighed – værksteder og vedligeholdelsesorganisationer ..	45

6.5.1 Regelgrundlaget	45
6.5.2 Tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed	47
6.6 Eftersøgning og redning	47
6.6.1 Regelgrundlaget	47
6.7 Droner	48
6.7.1 Regelgrundlaget.....	48
6.7.2 Tilsyn med droneområdet.....	49
6.8 Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS).....	50
6.8.1 Regelgrundlaget	50
6.8.2 Driftsopgaver	51
6.8.3 Fysiske grænser for staters ansvarsområde	52
6.8.4 Delegation.....	53
6.8.5 Flyvekontrolltjeneste	54
6.8.5.1 Områdekontrolltjeneste	54
6.8.5.2 Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste	55
6.8.6 Andre former for lufttrafiktjeneste.....	55
6.8.6.1 Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste.....	55

6.8.6.2	Flyvepladsflyveinformationstjeneste	56
6.8.7	Luftrafikmyndighedsopgaver	56
6.8.7.1	Luftfartsinformationstjeneste	57
6.8.7.2	Luftrumstruktur og -klassifikation	57
6.8.7.3	Frekvensadministration.....	57
6.8.7.4	Flyvevejrtjeneste	58
6.8.8	Tilsyn med luftrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS).....	58
6.9	Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer	59
6.9.1	Regelgrundlaget.....	59
6.9.2	Registrering af rettigheder i luftfartøjer	59
6.10	Trafikrettigheder	61
6.10.1	Regelgrundlaget.....	61
6.10.2	Koncessioner til luftrafik	64
6.10.3	Flyvning på Færøerne	64
6.10.4	Bilaterale aftaler mv.....	64
6.11	Havarikommissionen på luftfartsområdet	65
6.12	Security	67

6.12.1	Regelgrundlaget.....	67
6.12.2	Tilsyn med security	69
6.12.3	Uddannelsesaktiviteter.....	70
6.13	Finansiering af forvaltningen af området	70
7.	Sagsområdets overgang til Færøerne	72
7.1	Etablering af en færøsk luftfartsmyndighed	72
7.1.1.	Bemandingen	73
7.1.2	Tilsyns- og andre systemer og registre.....	75
7.2	Økonomi	76

1. Sammenfatning

I denne rapport beskrives forhold af betydning for en færøsk overtagelse af sagsområdet ”luftfart”. Luftfartsområdet, der er karakteriseret ved en høj grad af globalisering, består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), der knytter sig til sikker flyvning i bredeste forstand, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning.

I forhold til en overtagelse betragtes luftfartsområdet samlet set som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold, og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens og Havari-kommissionens opgaveporteføje.

En overtagelse forudsætter, at der på Færøerne er opbygget den nødvendige kompetence på luftfartsområdet, herunder vedr. luftfartøjer, disses luftdygtighed og registrering, droner, lufthavne, luftfartsselskaber/flyvevirksomhed, luftrumsrelaterede opgaver, luftfartsuddannelser og certifikater, security, trafikrettigheder, sikkerhedsstyring af luftfartsorganisationer og havariundersøgelser. Foruden fagspecifikke kompetencer, vil der skulle være den fornødne juridiske kompetence til at udarbejde og vedligeholde luftfartsregler til gennemførelse af internationale forpligtelser. En overordnet beskrivelse af kompetencekravene ved en overtagelse fremgår af afsnit 3.

Konsekvenserne ved en overtagelse beskrives i overordnede træk i rapportens afsnit 4. De personaleforudsætninger, der er beskrevet i afsnit 3, vil skulle være på plads på tidspunktet for overtagelsen, således at tilsynsforpligtelsen kan aktiveres straks. En konsekvens af en overtagelse vil være, at luftfartslovens og regler udstedt i medfør heraf, vil skulle gennemgås med henblik på en tilpasning af anvendelsesbestemmelsen. Det skyldes, at reglerne i dag ofte gælder for dansk område, et begreb, der ændrer sig med en færøsk overtagelse af luftfartsområdet. På flyvepladsområdet forestår en større regeltilpasningsopgave, der på nuværende tidspunkt er i opstartsfasen. For så vidt angår de godkendelser, tilladelser mv., der er udstedt af Trafikstyrelsen, vil der skulle tages stilling til behovet for at ophæve de af Trafikstyrelsen udstedte godkendelse og tilladelser, og samtidig udstede erstatningstilladelser med den færøske myndighed som den udstedende myndighed. Et særligt fokus i den forbindelse er afgørelser, der i dag baserer sig på EU-regler om fx registrering af luftfartøjer og disses luftdygtighed.

Luftfartsområdet er karakteriseret ved et meget omfattende regelkompleks, der har sit udspring i folkeretten. I afsnit 5 beskrives de tre reguleringsniveauer - internationale, nationale og EU-retlige regler. Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil ansvaret for at gennemføre ICAO's vedtagelser i færøsk ret, overgå til de færøske myndigheder. De regler, der i dag er gennemført på Færøerne, baserer sig på ICAO's vedtagelser. Dog tager flere af de gennemførte regler udgangspunkt i EU-regler, der tilsvarende er udtryk for gennemførelse af ICAO's vedtagelser. I forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet bør det aftales mellem Færøerne og Danmark, hvordan deltagelse i det internationale regelarbejde kan foregå på en måde, som giver Færøerne de bedste muligheder for at deltage i alle relevante internationale fora.

Rapportens afsnit 6 indeholder en beskrivelse af de forskellige luftfartsdomæner og en overordnet beskrivelse af finansieringen af Trafikstyrelsens forvaltning af luftfartsområdet. De enkelte underafsnit indeholder for hvert domæne en overordnet beskrivelse af de regler, der finder anvendelse og en beskrivelse af de opgaver, der knytter sig til tilsynet med efterlevelsen af reglerne.

Rapportens afsnit 7 beskriver de særlige opmærksomhedspunkter, der knytter sig til sagsrådets overgang til Færøerne. Særligt peges der på behovet for, at de ansatte allerede ved overtagelsen har opnåede visse nærmere definerede kompetencer, og således pr. overtagelsesdagen har et kompetenceniveau, der bevirker, at såvel regulerings-, godkendelses- og tilsynsopgaver kan varetages straks, og at de regler der skal danne grundlag for relevante systemer, herunder luftfartøjsregisteret, er på plads. Derudover indeholder afsnittet en overordnet vurdering af de ressourcer, der er nødvendige for en overtagelse af luftfartsområdet.

2. Indledning

Luftfartsområdet er endnu ikke overtaget af Færøerne, men en overtagelse har været drøftet ad flere omgange. I den forbindelse har arbejdsgrupper i henholdsvis 2012 og 2016 gennemført en omfattende beskrivelse af luftfartsområdet og dets mange facetter, ligesom der på daværende tidspunkt blev gennemført en række analyser af forhold relateret til luftfartsområdet. Arbejdsgrupperne har bestået af færøske og danske embedsmænd, og har udmøntet sig i én endelig rapport fra november 2013 ”Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne” og et ikke færdiggjort udkast til rapport i 2019. Rapportarbejdet er i begge tilfælde indgået som beslutningsgrundlag i spørgsmålet om Færøernes eventuelle overtagelse af sagsområdet ”luftfart”, uden at det har ført til endelig beslutning herom.

I koalitionsgrundlaget for det færøske landsstyre fra december 2022 er der på ny udtrykt ønske om områdets overgang til Færøerne. Landsstyremand for Udenrigs- og Erhvervsområdet Høgni Hoydal bekræftede ønsket på et møde fredag den 8. september 2023 med transportminister Thomas Danielson.

Landsstyret har oprindeligt ønsket, at sagsområdet skal overgå til Færøerne pr. 1. januar 2025.

De færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, herunder overtagelse af luftfartsområdet, reguleres af overtagelsesloven fra 2005¹. Udgangspunktet efter overtagelsesloven er, at det er de færøske myndigheder, der træffer bestemmelse om at overtage et sagsområde, og at de færøske myndigheder bestemmer tidspunktet for overtagelsen. For de sagsområder, der fremgår af bilaget til loven (liste I), gælder dog, at færøsk beslutning om tidspunktet for overtagelse fastsættes, når spørgsmålet har været forhandlet med de danske myndigheder. Luftfart er opført på liste I.

Når et sagsområde er overtaget, har de færøske myndigheder den lovgivende og den udøvende magt på området. Luftfartsområdet består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), der knytter sig til sikker flyvning generelt, herunder med passagerer, gods og post, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning. I forhold til en overtagelse

¹ Lov nr. 578 af 24. juni 2005 om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder.

betrages luftfartsområdet samlet set som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold, og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens opgaveporteføje, mens andre forhold i regi af ICAO, som ikke vedrører luftfartssikkerhedsmæssige forhold, ikke håndteres i forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet.

Færøernes indgåelse af folkeretlige aftaler på rigets vegne på de områder, der er overtaget, er reguleret i fuldmagtsloven fra 2005². Loven indebærer, at Færøernes landsstyre på rigets vegne som udgangspunkt kan forhandle og indgå folkeretlige aftaler med fremmede stater og mellemfolkelige organisationer, som fuldt ud angår overtagne områder, jf. § 1. Dette gælder dog ikke folkeretlige aftaler, som berører forsvars- og sikkerhedspolitikken, samt folkeretlige aftaler, som skal gælde for Danmark, eller som forhandles inden for en mellemfolkelig organisation, som kongeriget Danmark er medlem af.

Luftfartsområdet er meget tæt reguleret af internationale regler. Den mest bredt favnende internationale luftfartskonvention er Chicagokonventionen (bilag 1), som Danmark ratificerede på Kongeriget Danmarks vegne i 1947³. Ud over at udstikke rammerne for den globale luftfart, danner Chicagokonventionen også grundlaget for etableringen af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Danmark er medlem af ICAO. Færøerne er med som en del af Kongeriget Danmarks medlemskab. Også efter en eventuel færøsk overtagelse af luftfartsområdet vil det være de danske myndigheder, som i ICAO-regi forhandler disse regler. De færøske myndigheder vil have ansvaret for, at reglerne implementeres, men det vil være Danmark, som i sidste ende på rigets vegne, er folkeretligt forpligtet over for de øvrige stater, der er medlemmer af ICAO. Relationen til ICAO beskrives nærmere nedenfor i kapitel 5.

² [Lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyres indgåelse af folkeretlige aftaler.](#)

³ [Chicagokonventionen i de 4 anerkendte sprogversioner](#) og [Bekendtgørelse om Danmarks Ratifikation af den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede Konvention angaaende international civil Luftfart.](#)

2.1 Arbejdsgruppen til forberedelse af sagsområdets overgang

Med henblik på forberedelse af Færøsk overtagelse af sagsområdet ”luftfart”, er der nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra:

- Uttanríkis- og vinnumálaráðið (landsstyreområdet for udenrigs- og erhvervsanliggende)
- Transportministeriet, herunder Trafikstyrelsen
- Statsministeriet

Arbejdsgruppen har i nærværende rapport beskrevet relevante problemstillinger i forbindelse med en overtagelse af sagsområdet luftfart med henblik på dels at forberede grundlaget for de færøske myndigheders beslutning, og dels at forberede de færøske myndigheder på en overtagelse, herunder overveje behovet for ændring af lovgivning gældende for henholdsvis Danmark og Færøerne.

Arbejdsgruppen har afholdt en workshop i København i oktober 2023, hvor rammerne for arbejdet blev drøftet, og hvor der blev etableret et fælles afsæt for det videre arbejde.

Herefter er der blevet udarbejdet et udkast til rapport om overtagelsen, som dels har været udvekslet mellem arbejdsgruppemedlemmerne i skriftlig proces, og dels har været drøftet på et møde i Tórshavn i marts 2004. Den endelige rapport er herefter udarbejdet under hensyn til drøftelserne i marts 2024.

2.2 De fysiske grænser af betydning ved sagsområdets overgang

Færøerne ligger i det luftrum der kaldes Reykjavik FIR (Flyve Informations Region). Flytrafikken over denne del af Atlanterhavet bliver kontrolleret af flyveledere fra Island. Omkring Færøerne er der en flyveformationszone (FIZ), hvor flytrafikken til og fra Vága Floghavn og helikoptertrafikken mellem øerne kan få informationer om vejrforhold og øvrig flytrafik.

FIZ'ens udstrækning er en cirkel med 60 NM radius med centrum i Nolsøe fyr, med en højdemæssig udstrækning fra GND/MSL (ground/mean sea level) til 7.500 fod. Dette område serviceres i dag med AFIS (flyvepladsflyveinformationstjeneste) fra Vága Floghavn. Området over 7.500 fod serviceres af Reykjavik ACC (Area Control Center) i form af flyve-kontroltjeneste.

Driften af informationstjenesten i en FIZ betales af den flyveplads, som FIZ'en er etableret under hensyn til, og som anvender informationerne i forbindelse med drift af flyvepladsen. På Færøerne dækkes omkostningerne af Vága Floghavn.

På Færøerne findes desuden tekniske navigations- og overvågningshjælpemiddelsinstallationer, som helt eller delvist anvendes til en route trafikken, og som i overensstemmelse med fordelingen mellem en route trafik og servicering af FIZ'en finansieres tilsvarende af den danske Joint Finance aftale eller af den tjenesteenhed, Vága Floghavn har indgået aftale med om at yde flyvepladsflyveinformation.

FIZ'en er pr. 1. januar 2024 ændret fra den tidligere benævnelse - trafikinformationszone (TIZ). Ændringen har ikke haft betydning for den service, der leveres i zonen.

3. Kompetencekrav - luftfartsmyndigheden

Luftfartsområdet er kendetegnet ved en høj grad af faglig kompleksitet og global udbredelse. De internationale krav skal kunne finde anvendelse i alle verdensdele, og på et niveau, hvor der er tillid til, at såvel infrastruktur, luftfartøjer, organisationer og disses personale er på et ensartet og højt niveau.

I forhold til luftfartsmyndighedernes ansatte afspejler det sig i en række internationale krav, der skal sikre den nødvendige og kontinuerlige kompetence blandt dem, der myndighedsmæssigt skal understøtte, godkende og føre tilsyn med en branche i løbende udvikling.

Kompetencekravene, der retter sig mod staterne, er dels beskrevet i ICAO's annekser⁴, Docs og andre vejledende dokumenter, dels i EU's forordninger og vejledninger. Der er ikke særskilte kompetencekrav beskrevet i luftfartsloven, bekendtgørelser eller Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), når bortses fra de BL'er, der er udtryk for gennemførelse af hvad der svarer til EU-regler på visse områder – se nærmere under afsnit 5.3. Staterne skal etablere et træningsprogram, der sikrer, at luftfartsinspektører får den nødvendige initiale og løbende træning, der er nødvendig for at opnå og vedligeholde det relevante kompetenceniveau. Det forudsætter, at staterne stiller de nødvendige faciliteter til rådighed i form af fx procedurer, information, vejledningsmateriale, redskaber, it- og andet udstyr, transportmidler mv. Myndighedens uddannelses- og træningsprogram skal tilpasses myndighedens størrelse og kompleksitet.

ICAO Doc 10070 (bilag 2), der er en manual for staternes civile luftfartsinspektørers kompetencer, beskriver kompetencekrav for nye inspektører og krav til vedligeholdelse af fungerende inspektørers kompetencer. Dokumentet indeholder i appendix C en oversigt over vejledningsmateriale af relevans for luftfartsinspektørers arbejde. Derudover lister Referencedokumentet "ICAO civil aviation safety inspector (CASI) competency building framework (JCBF) references" (bilag 3) en række dokumenter, der nærmere beskriver kompetence- uddannelses- og træningskrav til luftfartsmyndighedernes ansatte.

⁴ Se nærmere herom i afsnit 5.1.3.

Som helt grundlæggende forudsætning gælder det for alle typer af luftfartsinspektører, at de skal have et kompetenceniveau, der mindst svarer til kompetenceniveauet i den del af branchen, de fører tilsyn med. I det daglige oversættes dette til nylig erfaring fra det område af luftfartsbranchen, inspektøren skal godkende og føre tilsyn med, på minimum 5 år. Det betyder også, at der skal en bred vifte af inspektørkompetencer til, for at myndigheden kan føre de påkrævede tilsyn på samtlige områder.

Som eksempler på generelle kompetencenormer rettet mod luftfartsinspektører, som myndighederne skal være opmærksomme på i en ansættelsessituation kan derudover nævnes:

- Kendskab til den civile luftfartsregulering og den forpligtelse, luftfartsmyndigheden har til hele tiden at sikre, at reguleringen opdateres.
- Kendskab til processen for vedtagelse og gennemførelse af den internationale luftfartslovgivning i form af ICAO's annekser, der indeholder standarder og anbefalede praksisser (SARP'er), ICAO Docs og andet relevant vejledningsmateriale, som i den form, de meddeles i "state letters", vil skulle gennemføres i ny regulering på Færøerne.
- Kendskab til pligterne som embedsmand, herunder skal inspektøren udvise forståelse for myndighedsadfærdskodekset, almindelig forvaltningsret, god forvaltningsskik, initiativ, takt, tolerance og tålmodighed.
- Indgående fagligt kendskab til det område, inspektøren skal varetage, herunder hvor det er nødvendigt for opgavevaretagelsen, at have eller skal have haft, et passende certifikat eller andet kompetencebevis (flyveleder, mekaniker, pilot eller lignende), erfaring med snitfladeområder, hvor erfaring på tværs af fagområderne er relevant, som fx erfaring med drift eller vedligeholdelse af fly, lufttrafikstyring, kommunikations- og navigationsudstyr, flyveplads og flyveskoler, erfaring med teknisk træning herunder visuelle hjælpemidler, træningsudstyr og simulatorer, kendskab til meteorologi og klima mv.
- Beherskelse af relevante sprog, herunder engelsk.
- Evnen til at skrive klart og kortfattet og benytte relevant it-udstyr.

Det er fra ICAO's side erkendt, at det for mindre luftfartsorganisationer med en lille opgaveportefølje, ikke altid er muligt at rekruttere inspektører med den nødvendige erfaring på samtlige områder. Der skal i sådanne situationer sigtes mod, at så mange inspektører som muligt har den nødvendige arbejds erfaring ved ansættelsen, så inspektører med mindre erfaring, kan opnå yderligere erfaring i forbindelse med træning på jobbet, hvor erfarne inspektørkolleger kan bistå med oplæringen. ICAO lægger også vægt på, at en høj grad af faglighed indenfor et område ikke kan erstatte faglighed på et andet område.

Efter ansættelsen skal inspektørerne gennemgå de træningsprogrammer, som myndigheden stiller til rådighed med henblik på at kunne opnå og vedligeholde bemyndigelse til selvstændigt at udføre inspektøropgaver.

Før bemyndigelse kan meddeles, er det en forudsætning, at inspektøren har opnået selvstændige myndighedsrelaterede kompetencer. Ud over indgående viden om regelsættet, skal inspektøren have opnået praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med. Den praktiske erfaring kan enten opnås ved arbejde i branchen, fx i form af sidemandsoplæring fra kolleger, eller ved træningsforløb tilrettelagt af myndigheden, hvor der gives mulighed for at opnå praktisk erfaring på anden vis.

Myndigheden bør opstille kompetencekrav for de enkelte inspektørfunktioner, og løbende sikre, samt dokumentere, at inspektørerne lever op til de for dem relevante krav. Dokumentation kan med fordel gemmes i et dertil indrettet system.

Afhængigt af det konkrete område, vil karakteren af inspektørens specialiserede viden og kompetence variere. Er der tale om tværgående luftfartssikkerhedsrelaterede opgaver som fx håndtering af hændelsesindberetninger og tilsyn med sikkerhedsstyringssystemer (SMS), vil inspektørerne enten selv skulle have relevant luftfartserfaring, eller have muligheden for at trække på den nødvendige luftfartserfaring hos kolleger.

På flyvepladsområdet er det et krav, at medarbejdere, der skal godkende flyvepladser, disses tekniske anlæg og procedurer samt ændringer hertil, foruden en indgående viden om regelsættet, har en ingeniørmæssig eller anden tilsvarende baggrund med flere års praktisk erfaring fra lufthavnsmiljøet. En ingeniør, der ikke har erfaring fra arbejdet med flyvepladsrelaterede opgaver, vurderes ikke egenhændigt, og udelukkende på baggrund af en ingeniøruddannelse og eventuel erfaring fra et andet teknisk komplekst område, at kunne løfte de opgaver, der knytter sig til godkendelse af nye

flyvepladser eller ændringer af bestående flyvepladser. For den del af tilsynet, der vedrører miljø relateret til flyvning, herunder støj, anden forurening og dyreliv, kan dette varetages af medarbejdere uden væsentlig luftfartsteknisk erfaring, men med tilstrækkelig viden om området.

For opgaver relateret til luftfartsvirksomhed, kommercielle specialoperationer, privat- og sportsflyvning, vil gyldigt pilotcertifikat og helbredsbevis i visse tilfælde kunne være påkrævet, mens det i andre tilfælde kun er nødvendigt at inspektøren på et tidspunkt har haft et certifikat.

På uddannelsesområdet er det tilsvarende en forventning, at myndigheden har inspektører med relevante certifikater af betydning for enten crew-, FIS- operatør-, flyveleder-, mekaniker-, eller pilotuddannelsen, og hvor arbejdet relaterer sig til brug, godkendelse og tilsyn med simulatorer, personer med de fornødne faglige og tekniske kompetencer på området.

For myndighedens luftfartslæge er forudsætningen foruden certificering som læge, at vedkommende også har særlige kompetencer og erfaring fra det flyvelægefaglige område.

Inspektører, der fører tilsyn med luftfartøjers luftdygtighed, skal have den nødvendige certificering og relevante tekniske kompetencer. Er der tale om inspektører, der udfører opgaver vedrørende import af luftfartøjer med henblik på indregistrering, kan sådanne opgaver varetages af luftfartsinspektører med mekanikercertifikat eller af ingeniører med relevant teknisk erfaring og kompetence.

For opgaver relateret til eftersøgning og redning vil viden om luftfartsområdet og beredskabsarbejde være nødvendigt.

Sagsbehandlere, som varetager droneområdet, skal være i besiddelse af en grundlæggende viden om de tekniske og fysiske forhold, som gør sig gældende for en drone, herunder viden om hvorledes vind og vejr påvirker dronflyvning og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på området.

For opgaver relateret til ATM/ANS, vil, særlige kompetencer på fx FIS-operatør-, flyveleder-, meteorologi-, og kommunikationsudstyrs-, og navigationsudstyrsområdet være påkrævet. Derudover vil specialviden om og erfaring med arbejdet med luftrum være af afgørende betydning for inspektørernes evne til at varetage luftrumsrelaterede opgaver. Ved varetagelse af opgaver med udsendelse af luftfartsinformationstjeneste, vil dette ikke kræve særskilt luftrumsrelateret erfaring. Dog vil det være en forudsætning, at de medarbejdere, der skal henholdsvis udføre eller føre tilsyn med udførelsen af luftfartsinformationstjeneste, har indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

Derudover vil opgaver relateret til førelse af et luftfartøjsregister, herunder et droneregister, ikke nødvendigvis forudsætte medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men området vil kunne varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund med indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

For så vidt angår etablering af et rettighedsregister, kræver dette en medarbejder med juridisk baggrund, da der er tale om en domstolsfunktion (tinglysning). Den daglige registrering (tinglysning) af fx panterettigheder vil imidlertid kunne varetages af en administrativ medarbejder.

For opgaver relateret til trafikrettighedsområdet, opgaver relateret til finansiering og økonomisk tilsyn samt opgaver relateret til regulering og administration af luftfartsområdet i øvrig, herunder håndtering af myndighedens kvalitetssystem og eventuelle bidrag i internationale og nationale fora, vil der ikke være krav om medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, da opgaverne er af administrativ karakter. Områderne kan afhængigt af deres karakter varetages af medarbejdere med generalist, jurist eller administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold samt indgående viden om økonomi og regulering, herunder gennemførelse af international regulering i nationale regler. Af betydning for Færøerne er der i dag, ud over lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder udstedt ca. 140 BL'er fordelt på 10 hovedområder (serier) og omkring 10 bekendtgørelser, som vil skulle vedligeholdes på baggrund af løbende internationale vedtagelser. Ved revision eller udarbejdelse af nye regler vil en juridisk medarbejder behøve sparring om faglige forhold.

For opgaver relateret til undersøgelse af havarier, vil medarbejdere i undersøgelseskommissionen skulle have en luftfartsmæssig uddannelse, fx som flyingeniør, flymekaniker eller erhvervspilot med mindst 5 års praktisk erfaring fra luftfartsbranchen. Herudover stilles krav om indgående kurser og praktisk erfaring specielt rettet mod undersøgelsesarbejdet mv. i forbindelse med havarier og hændelser.

På securityområdet er der ikke et krav om en specifik uddannelsesbaggrund for at kunne ansættes som inspektør. Dog er der et krav om, at medarbejdere, der skal udføre tilsyn med de etablerede securityforanstaltninger, foruden en indgående viden om regelsættet, skal være i besiddelse af en erfaringsmæssig forståelse af de etablerede sikkerhedsforanstaltninger og hvordan de anvendes hos de forskellige lufthavne, luftfartsselskaber, fragtvirksomheder mv., som Trafikstyrelsen fører tilsyn

med på luftfartsområdet, herunder en forståelse af sikkerhedsprincipper, en forståelse af tilsynsopgaver og en forståelse af de faktorer, som har indflydelse på en securitymedarbejders ydeevne og præstationer.

Derudover skal en inspektør på securityområdet besidde et praktisk kendskab til securityudstyr og eftersynsmetoder på luftfartsområdet, praktisk kendskab til principper, procedurer og metoder for udførelse af tilsyn med regelefterlevelse, praktisk kendskab til de operationer, der føres tilsyn med på luftfartsområdet og en forståelse af en luftfartsinspektørs rolle og beføjelser.

En luftfartsinspektør på securityområdet skal derudover igennem en intern grunduddannelse i Trafikstyrelsen, inden vedkommende kan indgå i tilsyn på securityområdet, ligesom inspektørerne efteruddannes for at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes.

4. Overtagelseskonsekvenser

Ved Færøernes overtagelse af luftfartsområdet, vil der, ud over kravene til medarbejderkompetencer og til myndighedens luftfartssikkerhedsmæssige styring (state safety management), der fordrer etablering af et styringssystem, være en række andre afledte konsekvenser, der vil skulle håndteres forud for effektueringen af overtagelsen. I dette afsnit angives i oversigtsform eksempler på forhold, der vil skulle håndteres i forbindelse med en overtagelse.

4.1 Regelgrundlaget

Luftfartsområdet reguleres foruden af love, af bekendtgørelser, Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), og på securityområdet et nationalt sikkerhedsprogram, der har status af bekendtgørelse. Som noget helt særligt kundgøres BL'er ikke i Lovtidende, men på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der vil ved en overtagelse helt formelt tages stilling til, hvor kundgørelse af BL'er skal ske, hvis retsaktstypen "BL" ønskes opretholdt. Dertil kommer, at det nationale sikkerhedsprogram for luftfartssecurity indeholder klassificeret indhold og derfor kundgøres særskilt.

Hovedparten af de internationale forpligtelser, der stammer fra ICAO, er gennemført i luftfartsloven, i bekendtgørelser og i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), der på visse områder gennemfører regler, der svarer til EU-reguleringen på området. Der er dog områder, hvor BL'erne og det nationale sikkerhedsprogram ikke er udtryk for gennemførelse af, hvad der svarer til EU-regler, men som udelukkende er baseret på ICAO-krav. Det gælder blandt andet luftfartøjer af historisk art, byg-selv-luftfartøjer og ultralette luftfartøjer og etablering af flyvepladsflyveinformation, der ikke er omfattet af EU-regler, reguleringen vedrørende flyvepladser, og krav til afspærring af lufthavne.

Derudover er regler om såkaldt initial luftdygtighed (de krav, der skal være opfyldt for at et luftfartøj kan opnå luftdygtigheds – og miljøcertificering), ikke gennemført med virkning for færøsk område. Reglerne er rettet mod luftfartøjer, der registreres i det danske nationalitetsregister, der hidtil har indeholdt luftfartøjer hjemmehørende i hele riget (Danmark, Færøerne og Grønland). Det har på den baggrund ikke været nødvendigt at indføre kravene på Færøerne. ICAO-kravene til initial luftdygtighed, eventuelt i form af regler svarende til EU-reglerne på det pågældende område, vil skulle gennemføres på Færøerne i forbindelse med etableringen af et færøsk nationalitetsregister.

I forbindelse med færøsk overtagelse, vil det være nødvendigt at gennemgå samtlige regler på luftfartsområdet med henblik på tilpasning af anvendelsesområdet. I luftfartsloven, i lov om registrering af rettigheder og i bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, vil der således skulle ske en række ændringer, hvor referencen til ”Danmark” i anvendelsesområdet ikke vil være relevant efter en færøsk overtagelse af luftfartsområdet. Som eksempel kan nævnes luftfartslovens § 7, der indeholder de krav, der gælder for, at luftfartøjer kan registreres i Danmark. Ved indførelse af et Færøsk luftfartøjsregister, vil referencerne i loven skulle ændres tilsvarende.

Hovedparten af BL’erne finder i dag anvendelse for Danmark, Færøerne og Grønland eller udelukkende for Færøerne og Grønland. Stort set ingen bekendtgørelser eller BL’er finder udelukkende anvendelse for Færøerne, når bortses fra bekendtgørelsen om droner, der gennemfører hvad der svarer til EU-reglerne om operation af droner på Færøerne.

I forbindelse med en ændring i de respektive luftfartslove af begreberne ”dansk område” til ”færøsk område” vil der skulle tages højde for, at der mellem områderne fortsat skal kunne foretages indenrigsflyvning svarende til i dag.

Ud over selve anvendelsesområdet, vil bestemmelserne der beskriver den ansvarlige godkendelses- og tilsynsmyndighed, skulle ændres. I det tilfælde, hvor en række opgaver planlægges uddelegeret eller overladt til andre myndigheder eller private, bør det overvejes, om det skal ske på en sådan måde, så delegationsbeføjelsen udmøntes ved aftale i brev eller skal fremgå direkte af en bekendtgørelse eller en BL.

På flyvepladsområdet planlægges det i øjeblikket at indføre, hvad der svarer til EU-regler for instrumentflyvepladserne i Danmark, på Færøerne og i Grønland for så vidt angår de pladser, som ikke i dag er omfattet af EU-reglerne. Gennemføres denne regelændring inden Færøernes overtagelse af luftfartsområdet, forventes en del af BL’erne i 3-serien at kunne ophæves. Indføres reglerne ikke, vil det være nødvendigt, at der snarest sker en revision af BL 3-serien, så den opdateres med de seneste ICAO-krav.

I forhold til de BL’er, der gennemfører, hvad der svarer til EU-regler, vil der formentlig skulle ske en opdatering, så de seneste ændringer af EU-reglerne, der gennemfører ændrede eller nye ICAO-

krav, er medtaget. Der er i øjeblikket et efterslæb på blandt andet området for operation af luftfartøjer (BL 5-50) og personcertificering (BL 6-01).

EU-reglerne ændres løbende svarende til de ændringer, der vedtages i ICAO, hvilket vil skulle afspejle sig i den løbende opdatering af reglerne. Det bemærkes, at det også vil være en mulighed ikke at afvente EU-reglernes gennemførelse, men i stedet gennemføre de nye eller reviderede krav direkte i forlængelse af vedtagelsen i ICAO.

4.2 Myndighedsopgaver – godkendelse og tilsyn

En lang række af de godkendelser, som Trafikstyrelsen i dag er ansvarlig for at udstede og føre tilsyn med, vil efter færøsk overtagelse af luftfartsområdet blive tilbagekaldt, og vil herefter skulle udstedes på ny af den færøske myndighed.

Ved udformningen af eventuelle overgangsbestemmelser i den nye færøske lovgivning vil det være relevant at tage stilling til om, og i hvilket omfang der til erstatning for en godkendelse, der udelukkende er tilbagekaldt som følge af området overtagelse, vil kunne udstedes en ny færøsk godkendelse, der svarer til den hidtidige, og med en løbetid, der svarer til den resterende. Det vil være en forudsætning, at den færøske myndighed enten selv har, eller har indgået aftale med andre myndigheder eller eventuelt private, der har de nødvendige kompetencer til at føre det løbende tilsyn med de udstedte godkendelser eller tilladelser.

De godkendelser, der blandt andet er i spil, er:

- Udstedelse af et Air Operator Certificate (AOC) og andre relevante tilladelser udstedt til luftfartsselskaber.
- Teknisk godkendelse af flyvepladser og disses drift og udstyr
- Certificering af lufttrafiktjenesteudøvere, herunder fx AFIS-udøvere
- Godkendelse relateret til security

For så vidt angår de tilladelser, der for nuværende er udstedt direkte i medfør af EU-regulering, og hvor godkendelse enten er knyttet til et luftfartøj (fx en godkendelse af et værksted eller en luftdygtighedsstyringsorganisation) eller til et personcertifikat, som kræver særskilt uddannelse (flyveleder,

kabinepersonale, flymekaniker, pilot og dronепilot), vil en sådan i princippet kunne opretholdes, i det omfang betingelserne for opretholdelse af EU-certifikatet er til stede.

Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, og som hidtil har været registreret i det danske nationalitetsregister, skulle omregistreres til færøsk register. Efter omregistrering til færøsk register, vil luftfartøjerne ikke længere være registreret i en EU-medlemsstat, og der vil derfor ikke være behov for, at værkstedet og vedligeholdelsesstyringsorganisationen godkendes efter forordning 1321/2014, men derimod de færøske bestemmelser i BL 2-4, som dog i indhold svarer til EU-reglerne på området. Baggrunden for denne ændring er, at kravene til initial og vedvarende luftdygtighed ikke længere vil stamme fra EU-forpligtelser, men fra ICAO-forpligtelser gennemført via færøske regler på området. Det bemærkes i den forbindelse, at regler om initial luftdygtighed ikke er indført med virkning for Færøerne på nuværende tidspunkt, jf. ovenfor pkt. 4.1.

For så vidt angår certifikater, vil spørgsmålet om muligheden for fortsat at stille krav om EU-certifikater blandt andet afhænge af, om certifikatkravene i BL 5-50, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 965/2012⁵, BL 7-5, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 2017/373⁶ og BL 2-4, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 1321/2014⁷ videreføres, om det er muligt for færøsk luftfartspersonale fortsat at opnå sådanne certifikater i et EU-land, og om den færøske myndighed vurderer, at der er behov for at have indflydelse på tilsynet med det certificerede personale, der benyttes i færøske luftfartsorganisationer.

⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011.

⁷ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

Såfremt det på et tidspunkt ikke længere er muligt for færøsk luftfartspersonale at opnå de pågældende uddannelser og certificeringer, vil det være nødvendigt, at regelgrundlaget tilpasses, og at der etableres færøske uddannelser på de pågældende områder.

Der er i dag ikke etableret uddannelsesinstitutioner til uddannelser som flyveleder, flyveinformationsoperatør, kabinepersonale, mekaniker, pilot og dronepilot på Færøerne. Regelgrundlaget er kun delvist til stede, da uddannelserne hidtil har været tilbudt i blandt andet Danmark i henhold til enten nationale eller EU-regler på området. Bestemmelserne i BL 6-01 og BL 2-4 tilvejebringer grundlaget for etablering af pilotuddannelsen og flymekanikeruddannelsen. Bestemmelser, der muliggør uddannelse som flyveinformationsoperatør findes i BL 6-serien, mens uddannelsen som flyveleder findes i EU-regler. Etablering af uddannelsesinstitutioner vil kræve godkendelse, ligesom det vil forudsætte, at der etableres en administration til udstedelse af certifikater.

For så vidt angår security, vil overtagelsen af luftfartsområdet have den konsekvens, at Færøerne i lighed med de øvrige områder beskrevet ovenfor, selv overtager ansvaret for udstedelse af regler for security og for at sikre, at det nationale sikkerhedsprogram for luftfartssecurity til enhver tid er opdateret i forhold til ICAO-reglerne.

I forhold til den eksisterende One-Stop-Security-godkendelse (OSS) for Vága Floghavn overtager Færøerne ligeledes ansvaret for, at den færøske lovgivning på securityområdet overholder kravene for at være omfattet af OSS-samarbejdet, som fastsat i EU-lovgivningen, jf. afsnit 5.12.1.2., herunder at sikre, at lovgivningen til enhver tid er opdateret i overensstemmelse hermed.

4.3 Luftfartsaftaler

Færøerne er allerede i dag formelt omfattet af Kongeriget Danmarks ca. 80 bestående bilaterale luftfartsaftaler med fremmede stater om regelmæssig luftfart.

Det følger af lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyes indgåelse af folkeretlige aftaler, at Færøernes landsstyre efter § 1, stk. 1-3, er bemyndiget til at forhandle og indgå (samt opsige) folkeretlige aftaler, herunder forvaltningsaftaler, med fremmede stater, som fuldt ud angår overtagne sagsområder og alene vedrører Færøerne. Bemyndigelsen omfatter imidlertid ikke folkeretlige aftaler, som også gælder for Danmark jf. lovens § 1, stk. 4.

Efter overtagelse af luftfartsområdet vil Kongeriget Danmarks eksisterende bilaterale luftfartsaftaler derfor fortsat være gældende for Færøerne, mens Færøernes landsstyre alene vil kunne forhandle nye luftfartsaftaler med fremmede stater, som ikke allerede har indgået en bilateral luftfartsaftale med Kongeriget Danmark. Ved indgåelse af nye aftaler om international flyvning til og fra Færøerne må fremgangsmåden afklares i det enkelte tilfælde.

Det bør i den forbindelse bemærkes, at det kun er et fåtal af Kongeriget Danmarks eksisterende luftfartsaftaler, som faktisk fastsætter rute- og trafikrettigheder for international flyvning til og fra Færøerne. Efter ønske fra Færøernes landsstyre vil de eksisterende luftfartsaftaler dog formentlig relativt uproblematisk kunne revideres efter forhandling med de pågældende fremmede stater, således de eksplicit fastsætter de fornødne trafik- og ruterettigheder til og fra Færøerne.

For at få adgang til luftfart på færøsk område, vil der som udgangspunkt skulle udstedes nye tilladelser til flyvning til Færøerne, ligesom der vil skulle udstedes nye nationale tilladelser til flyvning internt på Færøerne. Tilsvarende vil Trafikstyrelsen som udgangspunkt skulle udstede nye tilladelser for færøske flyvninger til Danmark. I forbindelse med ændringer af de respektive luftfartslove, vil der kunne bestemmes andet.

5. Luftfartsområdet – de tre reguleringsniveauer

Det er i folkeretten almindeligt antaget, at en stats geografiske territorium, det vil sige såvel land- som søterritoriet⁸, også inkluderer den dertil hørende luftsøjle. Det er således almindeligt anerkendt, at enhver stat har højhedsret over sit luftrum. Retten til at drive luftfart i luftrummet over andre stater har derfor måttet sikres ved aftale mellem landene som enten bi- eller multilaterale aftaler.

5.1 Det internationale niveau – Chicago-konventionen

Chicago-konventionen af 1944 (Bilag 1) indeholder en række centrale bestemmelser om etablering og regulering af samarbejdet på en lang række områder indenfor den internationale luftfart. Konventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvor den var ratificeret eller tiltrådt af det fastsatte antal lande, herunder de skandinaviske. Chicago-konventionen medførte et behov for en revision af den skandinaviske luftfartslovgivning og ligger til grund for luftfartsloven af 1960.

5.1.1 Medlemskab af ICAO

Medlemskab af ICAO kan efter Chicago-konventionens artikel 92 og 93 alene opnås af stater, der er medlemmer af de Forenede Nationer. 193 stater er i dag medlemmer af ICAO. Der er ingen bestemmelser i konventionen om medlemskab for andet end stater. Konventionen omtaler heller ikke mulighed for observatørstatus, men der er som efter anden international praksis mulighed for tilstedeværelse – med ICAO's indforståelse – af organisationer mv. med tilknytning til luftfarten. Der er hverken i ICAO-regi eller i medfør af anden almindelig international praksis kutyme for at give adgang for områder, der er dele af en medlemsstat, idet disse i stedet for vil kunne deltage i organisationernes aktiviteter som medlemmer af den pågældende stats delegation.

⁸ Søterritoriet udgøres af det ydre og indre territorialfarvand. Kyststaten har ret til at fastsætte bredden af det ydre territorialfarvand op til 12 sømil (22,224 km) fra kystlinjen eller rette basislinjer trukket mellem kystfrespring eller øer. Det indre territorialfarvand er beliggende på den landvendte side af basislinjerne. På søterritoriet har kyststaten i princippet fuld jurisdiktion til bl.a. at håndhæve sin lovgivning ligesom på landjorden. Dog skal staten respektere fremmede skibes ret til uskadelig gennemsejling af det ydre territorialfarvand. Færøernes ydre territorialfarvand er på 12 sømil (kilde: <https://um.dk/udenrigspolitik/folkeretten/folkeretten-a/havret>).

Da alene stater kan blive medlem af ICAO, kan Færøerne ikke blive optaget som medlem af ICAO. Danmark kan som medlem sammensætte sin repræsentation efter eget ønske, dog under hensyn til eventuelle krav til størrelsen heraf. Repræsentationen kan således sammensættes af repræsentanter fra såvel Danmark som Færøerne og Grønland.

5.1.2 ICAO's organisation

ICAO's organisation består af en Forsamling, et Råd og sådanne andre organer, som måtte være nødvendige, jf. konventionens artikel 43. ICAO's øverste myndighed er Forsamlingen, der består af alle medlemsstater, som hver har én stemme, jf. artikel 48 og 49.

De fem nordiske lande samt Estland og Letland har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har, bortset fra Estland og Letland, hidtil på rotationsbasis opnået en af pladserne i Rådet, der er det styrende organ og består af 36 medlemmer, som udpeges af Forsamlingen, jf. artikel 50.⁹ Island repræsenterer NORDICAO i perioden 2023-2025, hvorefter det ifølge repræsentationsrotationsprincippet, er Danmark, der opnår medlemskab af Rådet, hvis der opnås valg ved generalforsamlingen i 2025.

5.1.3 Regelfastsættelse og operative forpligtelser som følge af medlemskab

Chicago-konventionen fastslår i artikel 37, at medlemsstaterne påtager sig at samarbejde med henblik på opnåelse af størst mulig ensartethed i forskrifter, normer, reglementer og organisation i forbindelse med luftfartøjer, personale, luftruter og hjælpetjeneste i alle forhold, hvor en sådan ensartethed kan lette og forbedre luftfarten.

Der er i tilknytning til Chicagokonventionen indgået tillægsaftaler, bl.a. transitoverenskomsten og transportoverenskomsten, jf. henholdsvis Overenskomst af 7. december 1944 om transitrettigheder

⁹ Ved ICAO's generalforsamling i 2016 blev der vedtaget en protokol om udvidelse af antallet af rådsmedlemmer fra 36 til 40. For at protokollen kan træde i kraft, og konventionen kan blive ændret på dette punkt, kræves i henhold til konventionens artikel 94 a, at mindst 2/3 af ICAOs medlemsstater, svarende til 128 medlemsstater, ratificerer ændringen. Danmark ratificerede protokollen den 21. september 2017. Protokollen er endnu ikke trådt i kraft.

for internationale luftruter, jf. bekendtgørelse nr. 60 af 12. december 1948, og ”International Air Transport Agreement” (1944; ikke trådt i kraft og ikke tiltrådt af Danmark).

Med henblik på opfyldelsen af artikel 37 skal ICAO i tilknytning til Chicago-konventionen udarbejde og holde Annekser til Chicago-konventionen ajour indeholdende omfattende internationale standarder og rekommandationer – de såkaldte SARP’er (Standards and Recommended Practices). Annekserne skal omfatte følgende områder, jf. artikel 37 i Chicago-konventionen:

- kommunikationssystemer og lufttrafikhjælpemidler, herunder landingshjælpemidler,
- lufthavne og landingspladser,
- luftfartsregler og lufttrafikpraksis,
- certificering af operativt og teknisk personale,
- luftdygtighed,
- registrering og identifikation af luftfartøjer,
- indsamling og formidling af meteorologiske informationer,
- logbøger,
- flyvekort,
- told- og immigrationsprocedurer og
- luftfartøjer i nød og undersøgelser af havarier.

ICAO kan desuden vedtage standarder og rekommandationer om ethvert andet spørgsmål med forbindelse til flyvesikkerhed, regularitet og lufttrafiktjeneste, som til enhver tid skønnes relevante.

ICAO har for tiden udstedt 19 annekser, der indeholder standarder og rekommandationer, jf. bilag 4.

Det er ICAO’s Råd, der fastsætter SARP’er, hvilket normalt sker efter indstilling fra den permanente kommission, Air Navigation Commission (ANC), der består af 19¹⁰ medlemmer udpeget af Rådet. NORDICAO har et medlem i ANC. Antallet af SARP’er er ca. 12.000.

¹⁰ Ved ICAOs seneste generalforsamling i 2016 blev der vedtaget en protokol om udvidelse af antallet af medlemmer fra 19 til 21. For at protokollen kan træde i kraft, og konventionen kan blive ændret på dette punkt, kræves i henhold til

I forbindelse med behandlingen af forslag til ændringer i et eller flere annekser, gennemføres en høringsproces, hvor ICAO sender et ”state letter”, der indeholder ændringsforslagene til samtlige medlemsstater. Medlemsstaterne bedes i den forbindelse om at fremføre synspunkter vedrørende de foreslåede ændringer, der herefter kan indgå i den endelige behandling.

Trafikstyrelsen deltager i høringsprocessen ved at udtale sig om forslag om ændringer til annekserne, når reglerne sendes i høring i medlemsstaterne. Desuden er der efter aftale i 2023 indført en formel høringsproces, der sikrer, at det færøske landsstyre får lejlighed til at komme med en udtalelse, der fokuserer på udfordringer relateret til særlige færøske forhold, herunder situationer, hvor de geografiske forhold har indflydelse på navigationshjælpemidler, særlig meteorologiske tilstand eller lignende. Eventuelle bemærkninger kan indgå i den danske besvarelse.

Gennem fastsættelse af standarder er der således et minimum sikkerhedsniveau for den civile luftfart på globalt plan.

Det følger af Chicago-konventionens artikel 38, at enhver medlemsstat, der ikke anser det for muligt i enhver henseende at følge de vedtagne standarder, straks skal give ICAO underretning om forskellene mellem dens egen praksis og de internationalt vedtagne standarder. Dette gælder også senere ændringer i ICAO-standarderne, hvorefter enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer i sine egne regler, inden 60 dage efter vedtagelsen skal meddele ICAO, hvilke skridt staten agter at tage.

For så vidt angår bestemmelserne i selve Chicago-konventionen, er medlemsstaterne forpligtet til at gennemføre disse i deres egen lovgivning, og der er således ikke mulighed for at give underretning om, at man ikke ønsker at følge bestemmelserne heri. For så vidt angår rekommandationer, er der tale om anbefalinger, som hvert enkelt medlemsland beslutter, om man vil følge. Der er ikke knyttet nogen konsekvenser til, at en medlemsstat ikke følger en rekommandation. Som følge af andre regler, fx EU-retsakter, eller andre landes praksis kan konsekvensen af ikke at følge en rekommandation, eller melde afvigelse i forhold til en standard være, at andre lande træffer deres forholdsregler herimod, fx hvis safety-standarder ikke er tilstrækkeligt tilgodeset.

konventionens artikel 94 a, at mindst 2/3 af ICAOs medlemsstater, svarende til 128 medlemsstater, ratificerer ændringen. Danmark ratificerede protokollen den 21. september 2017. Protokollen er endnu ikke trådt i kraft.

Som eksempel på en situation, hvor en safety-standard har haft betydning for visse landes forholdsregler kan nævnes, at ICAO-landene tidligere havde så meget tillid til hinanden, at man ikke foretog kontrol eller check af andre ICAO-landes sikkerhedsstandard, fx for så vidt angår flyvninger mellem to ICAO-lande. Senere begyndte USA at udarbejde en liste over lande, hvis luftfartøjer ikke fik lov til at lande på amerikansk territorium, uanset om disse lande var ICAO-lande eller ej. Dette tiltag er senere fulgt op af et lignende tiltag i EU, som i 2005 har vedtaget forordning nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud inden for EU. Listen bliver i form af en Kommissionsforordning opdateret 2-3 gange om året.

ICAO har et omfattende auditeringsprogram – USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) – som indebærer, at ICAO med mellemrum auditerer medlemsstaterne for at vurdere, om de lever op til det internationale regelsæt, der er forudsætningen for, at den internationale luftfart kan fastholde det høje sikkerhedsniveau.

5.1.4 Danmarks deltagelse i ICAO

NORDICAO deltager med én repræsentant i ANC (Air Navigation Commission) og p.t. deltager en repræsentant fra Sverige.

Trafikstyrelsen deltager i en ICAO-ekspertgruppe vedr. økonomiske forhold for flyvepladser og for lufttrafiktjenester herunder spørgsmål om principper for opkrævning af betaling for de tjenester, som udbydes¹¹.

Trafikstyrelsen deltager i det *regionale* arbejde, dvs. vedrørende det nordatlantiske område, inden for ICAO, herunder i North Atlantic System Planning Group (NATSPG), der blev nedsat af Rådet i 1967 med den opgave kontinuerligt at følge, studere og evaluere luftfartstjenestesystemet i lyset af konstant ændrede trafikkarakteristika, teknologiske fremskridt og opdaterede forventninger til trafikmængde og trafikmønstre. Trafikstyrelsen er medlem af gruppen og deltager i enkelte af de underarbejdsgrupper, der er nedsat.

¹¹ Ekspertgruppen består af ICAO Airport Economics Panel (AEP) og ICAO Air Navigation Services Economics Panel (ANSEP).

Ved sagsområdets overgang til Færøerne bør det aftales mellem Færøerne og Danmark, hvordan den færøske luftfartsmyndighed kan deltage i internationale fora som fx observatør eller deltager i delegationer.

5.2 Det nationale niveau - luftfartsloven og administrative forskrifter

Luftfartslovgivningen går tilbage til 1919, hvor den første luftfartslov blev vedtaget. Loven var oprindeligt en lov om benyttelse af luftfartøjer og blev senere gradvist udvidet indtil loven af 1960, der udgør grundstammen af den struktur, luftfartslovgivningen har i dag. Der er også siden 1960 med jævne mellemrum gennemført ændringer af luftfartsloven.

Luftfartsloven er i vid udstrækning en rammelov, der forudsættes udfyldt ved administrative forskrifter. Disse findes dels i bekendtgørelser, dels, for så vidt angår de teknisk/operative forhold i Bestemmelser for civil Luftfart (BL'er). Hovedparten af transportministerens opgaver i henhold til loven er ved bekendtgørelse delegeret til Trafikstyrelsen.

I bemærkningerne til § 158 i 1960-loven fremgår bl.a., at der i lovforslaget er optaget en bestemmelse om, at loven ikke gælder for Færøerne, men at det ved kgl. anordning kan bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

Luftfartsloven er ved anordning sat i kraft for Færøerne, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1171 af 6. september 2023, og senere ændringer. En oversigt over anordninger, love, bekendtgørelser og BL'er fremgår af bilag 5.

5.3 Det EU-retlige niveau

Da Færøerne ikke er medlem af EU, har det EU-retlige niveau som sådan ikke nogen betydning for luftfartsreguleringen på Færøerne. Når det alligevel er relevant at nævne EU-retten i denne sammenhæng, skyldes det, at nogle af ICAO's standarder og anbefalede praksisser i henhold til

principaftale¹² herom mellem de relevante færøske og danske myndigheder, er gennemført for Færøerne i hvad, der svarer til EU-reglerne på visse områder (BL 2-4 værkstedsvirksomhed, BL 5-50 luftfartsvirksomhed, BL 6-01 personcertificering, BL 7-5 lufttrafiktjeneste og bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer).

De færøske regler på området er, uanset de spejler EU-reglerne, udtryk for nationale regler, hvorfor efterlevelse af reglerne ikke fx giver adgang til EU's indre marked for luftfart. Som beskrevet nedenfor i afsnit 6.10. forudsætter flyvning mellem Færøerne og EU, udnyttelse af de bilaterale luftfartsaftaler, som er indgået på rigets vegne af Danmark.

¹² Principaftalen har sit udspring i den arbejdsplan, der drøftes på det årlige kontaktudvalgsmøde mellem det færøske erhvervsdepartement og Trafikstyrelsen. Af arbejdsplanen fremgår det, at målsætningen er: ”At sikre, at luftfartslovgivningen for Færøerne til enhver tid er afstemt og ajourført og at EU's sikkerhedsbestemmelser som princip indføres på Færøerne. Der tilstræbes så ensartet regelgrundlag som muligt for hele Rigsfællesskabet. EU-reglerne skal så vidt muligt, hvor relevant, via BL gøres gældende i Færøerne, men med dispensationsmulighed. Desuden skal ændringer til luftfartsloven også sættes i kraft for Færøerne, hvor ønskeligt.”

6. Luftfartsområdet – regler og forvaltning

Luftfartsområdet er sammensat af en lang række fagligheder, hvor nogle pr. definition må anses for ”søjle-agtige” mens andre er mere tværgående.

De tværgående fagligheder retter sig primært mod sikkerhedsstyring i bred forstand, og vedrører således fx indførelse af safety management systemer i organisationerne, samt brug og håndtering af hændelsesindberetninger. De mere tværgående fagligheder beskrives ikke nærmere nedenfor. For de kompetencekrav, der retter sig mod inspektørerne henvises til kapitel 3 ovenfor.

Nærværende kapitel beskriver i overordnede træk de forskellige fagligheder, der er af mere ”søjle-agtig” karakter, og som tilsammen kan anses for at udgøre rammerne for luftfartsområdet.

6.1 Flyvepladser

6.1.1 Regelgrundlaget

Ifølge Chicago-konventionens artikel 28 forpligter medlemsstaten sig til, i det omfang som den finder det muligt, at sørge for (bl.a.) flyvepladser for at lette den internationale luftfart i overensstemmelse med standarder og procedurer, der til enhver tid anbefales eller er fastsat i konventionen. De tekniske krav til flyvepladsers indretning fremgår af annekts 14. For visse flyvepladser er der herudover ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management.

Der er ikke i sig selv nogen pligt til at etablere eller opretholde flyvepladser på Færøerne. Da der imidlertid er internationale flyvninger til og fra Færøerne (Vága Floghavn), er der en forpligtelse til at følge de internationale krav.

Riget har ved sin ratificering af Chicago-konventionen forpligtet sig til at opfylde forpligtelserne i henhold til denne, og de internationale standarder og rekommandationer, der fastsættes i medfør af denne, for så vidt angår den internationale luftfart – eller, hvis forpligtelserne ikke efterleves, at melde en afvigelse, jf. Chicago-konventionens artikel 38.

Riget har hidtil fulgt standarder og normalt også rekommandationer, medmindre særlige forhold har gjort sig gældende.

De internationale bestemmelserne af relevans for flyvepladser er hovedsageligt gennemført i luftfartslovens kapitel 6 og BL 3-serien. Derudover er BL 11-5 specifikt rettet mod Vága Floghavn.

6.1.2 Tilladelse til at indrette og drive en flyveplads

Efter luftfartslovens § 55 kræves der særlig tilladelse til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Transportministeren har dog beføjelse til, under særlige omstændigheder, at fastsætte regler om, at en flyveplads kan indrettes og drives, uden at tilladelse er påkrævet.

For flyvepladser på Færøerne, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, meddeles tilladelsen af Færøernes landsstyre.

Ved en ”flyveplads”, der er ”åben for offentligheden”, jf. luftfartslovens § 55, forstås ethvert område, hvorfra der starter og lander luftfartøjer, det være sig på land-, sø- eller isområder, uanset størrelse og ejerforhold, hvis beflyvning under ensartede vilkår står åben for alle luftfartøjer. Flyvepladsbegrebet dækker således såvel de mindste evt. privatejede pladser, fx en mark eller strandbred, som de største lufthavne, og uanset om benyttelsen er varig eller midlertidig, hvis pladsen står åben for offentligheden.

Hertil kommer, at der skal foreligge en *godkendelse* efter luftfartslovens § 60, en såkaldt teknisk godkendelse, der udstedes af transportministeren (Trafikstyrelsen), jf. BL 3-1 af 10. marts 1993 og BL 3-2 af 10. marts 1993 om bestemmelser om henholdsvis etablering af offentlige VMC-flyvepladser (Visual Meteorological Conditions, dvs. visuelle vejrforhold) og IMC-flyvepladser (Instrument Meteorological Conditions, dvs. instrumentvejrforhold).

For så vidt angår sondringen mellem tilladelser på den ene side og godkendelser på den anden side, gælder, at ved vurderingen af, om en tilladelse skal gives, er det afgørende, om etableringen af flyvepladsen er forenelig med almene samfundsmæssige synspunkter, mens der ved godkendelser tages sigte på de sikkerhedsmæssige hensyn.

Ved bedømmelsen af om en tilladelse bør gives, må det således overvejes, om indretningen og driften af pladsen er forenelig med almene hensyn. Ved afgørelsen heraf må det bl.a. tages i betragtning, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, og om flyvepladsen tænkes etableret på et sted, hvor den er til gene for omgivelserne.

For så vidt angår helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, skal disse etableres og drives efter bestemmelserne i BL 3-8 af 13. maj 2020 om etablering drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser. Er der tale om offshore helikopterflyvepladser, finder BL 3-5 af 18. december 2006 om helikopterdæk på havanlæg anvendelse i stedet.

Private flyvepladser, hvortil der foregår erhvervsmæssig transport, skal have en godkendelse (sikkerhedsmæssig / teknisk godkendelse) i lighed med de offentligt tilgængelige flyvepladser. Som eksempler på sådanne pladser kan eksempelvis nævnes helikopterflyvepladser på hospitaler, offshore mm. Kravet om godkendelse har til formål at beskytte tredje parter, som drager nytte af pladsen.

Afhængigt af hvilken flyveplads, der etableres, vil der skulle etableres et passende sikkerhedsstyringssystem, til håndtering af flyvesikkerhedsrisici.

6.1.2.1 Særregler for flyvepladser på Færøerne

Som følge af de topografiske forhold på Færøerne, som adskiller sig væsentligt fra de danske forhold, er der visse særregler for flyvepladser på Færøerne. Reglerne fremgår af BL 3-2 A – en ændring af BL 3-2, der kun finder anvendelse på Færøerne og i Grønland. Bestemmelserne, der vedrører etablering af offentlige IMC-flyvepladser, indeholder regler, der gør det muligt at fravige ICAO-reglerne, for så vidt angår sikkerhedszoners længde, bredde og beskaffenhed samt sikkerhedszonen ved baneenden.

6.1.3 Tilsyn med flyvepladser

Trafikstyrelsen fører tilsyn med samtlige godkendte flyvepladser, herunder helikopterlandingspladser på Færøerne, jf. luftfartslovens § 150e.

På Færøerne findes ni godkendte flyvepladser (én til fastvingede luftfartøjer (lufthavn) og otte helikopterflyvepladser), der er åbne for offentligheden.

Endelig kan der godkendes landingspladser på skibe, der anvendes i forbindelse med olieeftersforskning. Hvis denne efterforskning resulterer i olieudvinding, skal helikopterlandingspladser på boreplatformene godkendes af Trafikstyrelsen efter BL 3-5.

Tilsynene er tilrettelagt som tiltrædelseskontrol, der udføres inden anlægget tages i brug, og derefter som funktionstilsyn, der udføres periodevis eller i øvrigt efter behov.

Tiltrædelseskontrollen har til formål at sikre, at den påtænkte flyveplads eller ændring heraf gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser på området. Tiltrædelseskontrollen strækker sig fra planlægningsfasen, til anlægget er godkendt til brug.

Når anlægget er taget i brug, føres der såkaldt funktionstilsyn hermed i form af rutinemæssige og ad-hoc kontrolbesøg/-besigtigelser. Det bemærkes i den forbindelse, at der også løbende føres tilsyn med støj fra fly, herunder særligt i relation til operationer, der foregår i forbindelse med henholdsvis start og landing.

For så vidt angår internationale flyvepladser, føres endvidere tilsyn med, at lufthavnen opfylder de security-mæssige krav, dvs. krav til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, jf. Det Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP), se nedenfor under afsnit 6.12.

6.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed

6.2.1 Regelgrundlaget

I Chicago-konventionens Annex 6, part I, er angivet en række krav med hensyn til luftfartsvirksomhed (operation of aircraft).

Det fremgår af Annex 6, pkt. 4.2.1.1 - 4.2.1.5, at selskabet skal have et "Air Operator Certificate" (AOC) eller et lignende dokument, der bl.a. angiver, hvilke luftfartøjer selskabet har tilladelse til at operere.

Af Chicago-konventionens Annex 6, pkt. 4.2.1.3 og 4.2.1.4 fremgår det, at et luftfartsselskab skal etablere en driftsorganisation, der skal godkendes af medlemsstatens tilsynsmyndighed. Det fremgår desuden, at selskabet skal redegøre for, at der er tale om en hensigtsmæssig organisation, fornøden kontrol og overvågning af flyveoperationer, relevante træningsprogrammer og vedligeholdelsesarrangementer, som er i overensstemmelse med arten og omfanget af selskabets aktiviteter.

I henhold til Annex 6, pkt. 4.2.3.1, skal selskabet endvidere have udarbejdet en driftshåndbog, der skal indeholde nærmere angivne oplysninger om de gældende regler og procedurer for den virksomhed, som selskabet udøver. Herudover er der ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management.

I luftfartslovens regi findes bestemmelser om luftfartsvirksomhed primært i kapitel 7 og 8, og i BL 5-serien, hvor BL 5-50 Bestemmelser om luftfartøjsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS, udgør den primære reguleringsmæssige ramme for luftfartsvirksomhed.

6.2.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomheden

Som beskrevet under afsnit 6.10. om trafikrettigheder, har der hidtil, for så vidt angår den færøske rute- og charterflyvning, været etableret et system med en basiskoncession¹³ og, for så vidt angår flyvning ud af Færøerne, separate rutetilladelser i henhold til luftfartslovens § 75.

Basiskoncessionen indeholder de generelle betingelser for at drive luftfart og giver endvidere uden anden tilladelse ret til at udføre charterflyvning efter de regler, der i øvrigt gælder herom, jf. BL 10-1. Taxaflyvning foregår, hvis selskabet ikke har en basiskoncession, i henhold til en generel

¹³ Systemet med basiskoncession er inspireret af Rådets forordning (EØS) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet. Forordningen fastsætter en række krav, som medlemsstaterne stiller til luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i EU med henblik på bl.a. udstedelse og opretholdelse af licenser. Der er heri fastsat krav med hensyn til luftfartsselskabets ejerforhold og økonomiske forhold, forsikring, leasing, AOC mm. Forordningen gælder ikke for Færøerne. Et "færøsk" luftfartsselskab kan ikke opnå en EU-licens, da kravene om "hovedvirksomhed" i forordningen ikke kan opfyldes. Den afgørelse om koncession, der træffes af Trafikstyrelsen i dag, er inspireret af denne forordning.

tilladelse, der giver ret til at udføre ad hoc taxaflyvning. I tilknytning til en taxaflyvningstilladelse kan der udstedes tilladelse til at udføre rutetaxaflyvning internt på Færøerne.

De væsentligste betingelser for at opnå en basiskoncession for et luftfartsselskab, der er hjemmehørende på Færøerne er:

- at ejeren af virksomheden er dansk (hvorved tillige forstås færøsk), dvs. at denne har en nærmere tilknytning til Danmark eller Færøerne som angivet i luftfartslovens § 7,
- at virksomheden har hovedforretningssted på Færøerne,
- at virksomheden råder over – enten via ejerskab eller langtidslease – luftfartøjer, der er egnet til den pågældende form for luftfartsvirksomhed, og
- at virksomheden samtidig opnår en teknisk/operativ godkendelse (AOC og evt. godkendelse af vedligeholdelsesorganisation), jf. BL 5-50.

Med henblik på bedømmelse af koncessionshavers økonomiske stilling, kan det blandt andet fastsættes som vilkår i koncessionen jf. §78, at Trafikstyrelsen kan kræve at få selskabets regnskaber til gennemsyn. Luftfartsloven indeholder i § 82 en rammebestemmelse, hvorefter luftfart skal finde sted i overensstemmelse med de forskrifter, som transportministeren udfærdiger til at undgå sammenstød mellem luftfartøjer og andre ulykker under luftfart eller i øvrigt til sikring mod farer eller ulemper som følge af luftfart.

Bemyndigelsen til at fastsætte forskrifter er delegeret til Trafikstyrelsen, der bl.a. har fastsat regler om den operative godkendelse af et luftfartsselskab, herunder at der skal etableres en driftsorganisation og udarbejdes en driftshåndbog, der beskriver de gældende regler og procedurer for den virksomhed, som selskabet udøver. Desuden skal selskabet have en flyvechef, som over for tilsynsmyndigheden er ansvarlig for den operative drift. Flyvechefen skal have visse kvalifikationer og skal godkendes af Trafikstyrelsen.

De operationelle regler om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervmæssig lufttransport fremgår af BL 5-50, der vedrører, tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer. Ud over krav til de forskellige typer af luftfartsselskaber og operationer indeholder BL 5-50 bl.a. bestemmelser om, at luftfartsselskaberne skal etablere et kvalitetsstyringssystem.

For at en færøsk luftfartsvirksomhed kan opnå basiskoncession, skal virksomheden være i besiddelse af en række godkendelser, som ud over et AOC udstedt i medfør af BL 5-50, kan omfatte en værkstedsgodkendelse udstedt i medfør af forordning nr. 1321/2014¹⁴ og en aftale med en godkendt vedligeholdelsesorganisation jf. forordning nr. 1321/2014. Kravet om at luftfartsselskabet skal have en række EU-godkendelser for så vidt angår værksted og vedligeholdelsesorganisation skyldes, at luftfartsselskabets luftfartøjer er registreret i det danske Nationalitetsregister, hvilket forudsætter, at luftfartøjerne lever op til de tekniske EU-krav på området. Et luftfartsselskab kan derudover have tilknyttet en flyveskolevirksomhed til brug for løbende vedligeholdelse af certifikater for piloter og kabinepersonale samt disses løbende træning. Da det som følge af BL 5-50 er et krav, at piloter og kabinepersonale i dag er i besiddelse af EU-certifikater udstedt i medfør af forordning nr. 1178/2011¹⁵, vil flyveskolen ligeledes skulle godkendes i henhold til forordning nr. 1178/2011.

6.2.3 Tilsyn med luftfartsvirksomheder

Når først et luftfartsselskab er godkendt ved en tiltrædelseskontrol (gennemgang af relevant dokumentation samt fysisk besigtigelse på selskabets lokationer), skal der føres løbende tilsyn med virksomhedens efterlevelse af forudsætningerne for godkendelsen – funktionstilsynet. Ved funktionstilsyn sker der regelmæssige inspektioner og gennemgang af dokumentation.

Trafikstyrelsen fører i øjeblikket som tilsynsmyndighed tilsyn med luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne. Tilsynet består i inspektion af luftfartsselskaberne efter gældende regler samt godkendelse af rettelser til driftshåndbøgerne, accept af nøglepersoner i organisationerne, optagelse af nye luftfartøjer på AOC'et, indgåelse af aftaler med andre lande om at Trafikstyrelsen foretager tilsyn af luftfartøjer på fremmed lands nationalitetsregister, hvis et færøsk selskab ønsker at operere udenlandsk registrerede luftfartøjer, økonomisk tilsyn samt opfølgning på eventuelle overtrædelser af gældende regler.

¹⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

Endelig føres tilsyn med det certificerede personale, herunder piloter, andre besætningsmedlemmer, flyveledere og mekanikere. For relevante persongrupper omfatter tilsynet også efterlevelse af helbredskravene.

6.3 Erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport

6.3.1 Regelgrundlaget

Ud over den erhvervsmæssige lufttrafik, der udføres af luftfartsselskaber med et AOC, som beskrevet i afsnit 6.2, har myndigheden også opgaver relateret til flyvning, der foretages i forbindelse med privatflyvning, erhvervsmæssige og ikke erhvervsmæssige specialoperationer og luftsport. De internationale krav til den slags operationer findes ligesom kravene til de erhvervsmæssige operationer, i Chicagokonventionens annek 6.

Specialoperationer som fx miljø- og klimaovervågning, luftfotooperationer, kortlægning, faldskærmsflyvning, optrækning af svævefly mv. kan udføres som enten erhvervsmæssig eller privat flyvning. De forskellige typer af flyvning, som ikke anses for erhvervsmæssige lufttransport, reguleres efter forskellige regelsæt.

Luftsportsgrene som hanggliding, faldskærmoperationer og flyvning med ultralette fly og gyrokoptere samt flyvning med hjemmebyggede luftfartøjer og eksperimental fly og ikke erhvervsmæssig svæveflyvning er reguleret efter national lovgivning i form af BL'er. Ballonflyvning samt privatflyvning med mindre og større fly er reguleret i EU-regler, hvoraf regler svarende til EU-reglerne om privatflyvning med mindre og større fly, som omfattet af forordning 965/2012¹⁶, er gennemført med virkning for Færøerne i BL 5-50.

Som led i myndighedens administration af de nævnte områder kræves ud over fx kompetence til at udstede godkendelse til specielle operationer, også kompetencer til håndtering af specifikke godkendelser (Specific Approvals), der reguleres nærmere i BL 5-50. Opgaverne består i vurdering af

¹⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

en række særlige operationsformer, fx hejsning er personer med helikopter (HHO), flyvning med farligt gods (DG), operation med lav sigtbarhed (LVO), flyvning i større højder med reduceret højde adskillelse (RVMS).

6.3.2 Tilsyn med erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport

Trafikstyrelsen foretager tilsyn og kontrol med hele området, hvilket betyder, at der er behov for omfattende uddannelse af inspektører med særlige kompetencer for at dække alle områder og flyveformer. For en række operatører består tilsynet i en gennemgang af virksomheden eller organisationens styringssystemer og risikohåndteringssystemer samt tilsyn med luftfartøjernes udstyr og tilhørende procedurer. I forhold til de private operatører, som ikke har en organisation eller virksomhed, er tilsynet i højere grad møntet mod selve flyveoperationerne og nødvendig og korrekt certificering af piloten. Privatflyvningsområdet er også det område, hvor der konstateres flest overtrædelser af luftfartslovgivningen i forbindelse med tilsyn. Der er oftest tale om sager, hvor flyvning er sket i for lav højde.

Tilsyn foretages i de fleste tilfælde med fysisk fremmøde hos de pågældende operatører og ved ikke annoncerede besøg på flyvepladser og lufthavne.

Med tilsynsopgaven og ansvaret følger en forpligtelse til at informere flyvesamfundet om emner i forhold til flyvesikkerhed. Denne informationsopgave har en anden karakter i relation til privatflyvning end tilfældet er for erhvervsmæssig lufttrafik, idet private ikke på samme måde er forankret i en organisation, som kan understøtte korrekt efterlevelse af reglerne.

6.4 Uddannelsesområdet

6.4.1 Regelgrundlaget

Af Chicagokonventionens artikel 32 fremgår det, at føreren af et luftfartøj og de øvrige med driften beskæftigede besætningsmedlemmer på et luftfartøj, der er indsat i international luftfart, skal være forsynet med duelighedsbeviser og certifikater, udstedt eller godkendte af den stat, i hvilken luftfartøjet er registreret. Derudover har staterne ret til, for så vidt angår flyvning over eget territorium at nægte at anerkende gyldigheden af sådanne beviser og certifikater, som er udstedt til statens egne

statsborgere af en anden kontraherende stat. Staterne skal efter artikel 33 anerkende beviser og certifikater udstedt af kontraherende stater, forudsat at de er udstedt i overensstemmelse med minimumsnormerne.

Mere detaljerede krav til kompetencer hos certificeret personel findes i Chicagokonventionens annek 1, der igen henviser til en række mere detaljerede beskrivelser af krav rettet mod såvel uddannelseskrav for personel, som krav til uddannelsesinstitutioner, herunder krav om godkendelse og løbende tilsyn. Blandt de krav, der retter sig mod personer, er dels krav, der relaterer sig til den specifikke faglighed som fx flyveleder, mekaniker eller flyvelæge, samt mere generelle krav rettet mod det nødvendige helbreds niveau eller sprogforudsætninger som led i erhvervelse, forlængelse eller fornyelse af beviset eller certifikatet. For uddannelse- og træningsorganisationerne er kravene mere organisatoriske, og skal globalt set understøtte ensartet styring af sikkerheden i organisationerne i form af krav om sikkerhedsstyringssystemer og en ensartethed i uddannelserne, hvilket nødvendiggør ensartede krav til curriculum, klasseundervisning, praktisk træning m.v.

Efter udstedelse af godkendelser til uddannelsesorganisationerne, skal myndigheden etablere et tilsynsprogram, der sikrer løbende efterlevelse af godkendelseskravene. Frekvenser for tilsynene er i dag fastsat i de regler, der gennemfører de internationale forpligtelser i Chicagokonventionen og dennes annekser. Rettigheder, der knytter sig til personcertifikater, herunder til piloter og flyvelæger samt helbredsbeviser er tidsbegrænsede, og forudsætter naturligt tilsyn i forbindelse med forlængelse eller fornyelse, idet der dog også løbende foretages tilsyn ved fx inspektion af luftfartsorganisationerne og certifikat-gennemgang og ved tilsynet med flyvelægerne.

Bestemmelserne er blandt andet gennemført i luftfartslovens kapitler 3, 4 og 6, BL 2 og 6-serien og bekendtgørelser om droner.

Der udstedes for nuværende alene EU-certifikater til uddannelsesorganisationer og luftfartsrelateret personel hjemmehørende på Færøerne, når bortses fra certifikater til FIS- operatører (flight information service officer) og disses uddannelsesorganisationer, der har nationalt certifikat¹⁷. Udstedelse

¹⁷ Personcertifikaterne udstedes i medfør af BL 6-71 – Bestemmelser om FIS- og FIS-elevcertifikater, efter endt uddannelse ved en uddannelsesorganisation godkendt i henhold til BL 6-97 - Bestemmelser om praktisk uddannelse til FIS-

sker som udgangspunkt på baggrund af en uddannelse på en af Trafikstyrelsen godkendt uddannelsesinstitution i henhold til enten forordning nr. 1178/2011¹⁸ eller forordning nr. 1321/2014¹⁹, eller på en uddannelsesinstitution i et andet EU-land, eller sjældnere, et tredjeland.

Der er for øjeblikket alene én uddannelsesinstitution tilknyttet en færøsk luftfartsvirksomhed. Skolen udfører alene vedligeholdelsestræning af betydning for luftfartsselskabets eget personale, og er godkendt i henhold til EU-rettens bestemmelser om godkendte træningsorganisationer (forordning nr. 1178/2011).

Ved etablering af træningsorganisationer, og ved udstedelse af organisations- og personcertifikater, vil det afhænge af uddannelsesorganisationen, hvilke inspektørkompetencer en godkendelse forudsætter. Eneste reelle fællesmængder for inspektører på uddannelsesområderne vil være auditeringskompetencer og viden om opbygning, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsstyringssystemer (Safety Management System (SMS)).

6.4.2 Tilsynet med uddannelsesorganisationer og certifikater

Efter godkendelse af en uddannelsesorganisation, skal den stadige efterlevelse af kravene vurderes ved løbende tilsyn. Som beskrevet ovenfor, udstedes i dag alene EU-certifikater på området. Det betyder, at tilsynsfrekvenserne følger EU-reglerne på området. Det vil dog ikke ændre sig ved udstedelse af nationale godkendelser, da det nationale regelgrundlag baserer sig på regler svarende til

certifikat m.m. Der udøves for nuværende ikke flyveledelse på Færøerne. Regler svarende til EU-reglerne om flyvelederuddannelse (Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011), er gennemført i BL 6-02 Bestemmelser for Færøerne og Grønland om flyveledercertifikater mv.

¹⁸ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

¹⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

de EU-retlige regler og da EU-reglerne sikrer gennemførelse af ICAO's bestemmelser. Der vil således også i BL'erne være udtrykkelige krav til myndighedernes tilsynsfrekvens.

I forhold til uddannelsesorganisationerne, herunder de uddannelsesorganisationer, der er knyttet til en luftfartsvirksomhed, samt flysimulatororganisationer, udføres tilsyn som udgangspunkt som fysiske tilsyn. På et fysisk tilsyn vurderes blandt andet træningsprogrammer, manualer og procedurer, systemtekniske krav til simulatorer, de ansattes kompetencer og rettigheder samt sikkerhedsstyringssystemer på baggrund af en præsentation fra organisationen og uddybende spørgsmål fra myndigheden.

Det løbende tilsyn med personcertificering sker dels i forbindelse med vedkommendes jobfunktion, herunder når der udføres eksaminationsopgaver på vegne af Trafikstyrelsen, dels ved Trafikstyrelsens ad hoc-tilsyn i forbindelse med flyvninger, og dels ved fornyelse eller forlængelse af certifikater og beviser.

For ansatte piloter foretages løbende egenkontrol i den organisation, hvor piloten er ansat. Organisationerne skal sikre sig, at personalet hele tiden efterlever godkendelseskravene, og hvis ikke det er tilfældet, sikre sig, at forholdet er bragt i orden, inden piloten på ny udfører tjeneste.

Derudover foretager de danske myndigheders luftfartsinspektører i forbindelse med kontrol af luftfartøjer i danske lufthavne, også en kontrol af certifikater og beviser. Denne kontrol retter sig mod såvel danske som udenlandske luftfartøjer. En pilot med et dansk certifikat kan på tilsvarende vis underkastes certifikatkontrol af udenlandske myndigheder i forbindelse med deres tilsyn i de respektive nationale lufthavne, hvor luftfartøjer af enhver art kan udtages til kontrol (SAFA/SACA/SANA (Safety Assessment of Foreign Aircraft/Safety Assessment of Community Aircraft/Safety Assessment of National Aircraft)).

Ved en sådan kontrol stilles der blandt andet krav om, at personalet fremviser certifikater og beviser. Hvis en person, der er certificeret af Trafikstyrelsen ikke kan vise et gyldigt certifikat, kan vedkommende ikke udøve sin jobfunktion. Trafikstyrelsen vil i det tilfælde straks blive kontaktet med henblik på, at styrelsen kan foretage det fornødne i forhold til fx sanktionering overfor vedkommende og eventuelt vedkommendes arbejdsgiver, hvis dette skønnes relevant. Private piloter, der

ikke er ansat af en luftfartsorganisation, vil på tilsvarende vis kunne underkastes et tilsyn på en flyveplads.

Det løbende tilsyn med godkendte flyvelæger sker dels i forbindelse med, at flyvelægerne sender medicinske vurderinger af piloter, kabinepersonale og flyveledere ind til Trafikstyrelsen, hvor styrelsens luftfartslæger gennemgår sagerne, dels i forbindelse med fysiske kontrolbesøg hos flyvelægen og dels i forbindelse med fornyelse eller forlængelse af flyvelægecertifikatet. Det samme gør sig gældende for flyvelægecentre, og de flyvelæger, der er ansat i centrene, hvor tilsynet dog også omhandler flyvelægecentrenes sikkerhedsstyringssystem.

Tilsynet med flymekanikere og flyveledere sker typisk som led i tilsynet hos disses arbejdsgivere, og ved fornyelser og forlængelser af certifikater og rettigheder.

6.5 Luftfartøjers luftdygtighed – værksteder og vedligeholdelsesorganisationer

6.5.1 Regelgrundlaget

Det følger af Chicagokonventionens artikel 31, at ethvert luftfartøj, der er indsat i international luftfart, skal være forsynet med et luftdygtighedsbevis udstedt eller valideret af den stat, hvor luftfartøjet er registreret, medmindre der foreligger anden aftale om overdragelse af denne forpligtelse, jf. konventionens artikel 83bis.

Den nærmere beskrivelse af kravene knyttet til luftfartøjers luftdygtighed fremgår af Chicagokonventionens annek 6, hvor det alene er udvalgte kapitler, der omhandler krav til luftfartøjers luftdygtighed og annek 8, der udelukkende vedrører initial og vedvarende luftdygtighed.

Standarder og praksis er for langt hovedparten af luftfartøjer i nationalitetsregisteret gennemført og implementeret ved EU-Kommissionens forordning nr. 748/2012²⁰ for så vidt angår den initiale luftdygtighed, mens krav rettet mod den vedvarende luftdygtighed er gennemført ved EU-

²⁰ Kommissionens forordning (EU) Nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

Kommissionens forordning nr. 1321/2014²¹. Det følger af EU reglerne om initial luftdygtighed, at luftfartøjer registreret i en medlemsstats nationalitetsregister, skal være certificeret i overensstemmelse med kravene i forordning nr. 748/2012 for at registrering kan ske, og at luftfartøjerne skal vedligeholdes i overensstemmelse med forordning nr. 1321/2014, for at registrering kan opretholdes.

Luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne er på nuværende tidspunkt registreret i det danske nationalitetsregister og skal som følge heraf leve op til kravene om initial luftdygtighed i forordning nr. 748/2012 og vedvarende luftdygtighed i forordning nr. 1321/2014. Registreres luftfartøjerne i et færøsk register, vil forordninger ikke længere finde anvendelse, hvorfor en national implementering af ICAO's standarder og anbefalede praksisser skal gennemføres. Som beskrevet under afsnit 4 i rapporten, skal det vurderes nærmere, i hvilket omfang regler svarende til EU-reglerne vil kunne opretholdes.

De luftfartøjer, der ikke omfattes af EU-reglerne - de såkaldte "Anneks-I" luftfartøjer - er alene reguleret i BL systemet med hjemmel i luftfartsloven. Også for anneks I luftfartøjerne sondres mellem initial og vedvarende luftdygtighed. Reglerne herom findes i BL 1-, 2- og 9-serierne.

Trafikstyrelsen varetager i dag opgaver med registrering af luftfartøjerne i nationalitetsregisteret og foretager i den forbindelse vurderingen af, om betingelserne for registreringen og udstedelse af relevante godkendelser er opfyldt. Se nærmere om registrering af luftfartøjer i afsnit 6.9. Tilsvarende er det Trafikstyrelsen, der for værksteder og vedligeholdelsesorganisationer samt personer, der udfører arbejde relateret til luftfartøjerne, står for udstedelse af relevante godkendelser. I nogle tilfælde forudsætter godkendelse fysisk besigtigelse eller møder, mens det i andre tilfælde er muligt at foretage godkendelsen på baggrund af relevant dokumentation.

Som eksempler på dokumenter udstedt af Trafikstyrelsen kan nævnes luftdygtighedsbeviser, støjcertifikater og flyvetilladelser.

²¹ Kommissionens forordning (EU) Nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

6.5.2 Tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed

Tilsynsforpligtelsen for Trafikstyrelsen i relation til den initiale luftdygtighed indebærer blandt andet besigtigelse af luftfartøjer, der er stationeret på Færøerne, og som er opført på det danske nationalitetsregister og sikring af, at produktionsorganisationer opfylder de fastsatte krav.

For så vidt angår certificering af luftfartøjer, ETSO- og designgodkendelser er det det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA), der er kompetent myndighed, hvorfor Trafikstyrelsen ikke fører tilsyn med denne del. Ved færøsk overtagelse, vil den færøske luftfartsmyndighed skulle definere, hvordan håndtering af certificering af luftfartøjer skal ske.

I forhold til den vedvarende luftdygtighed, fører Trafikstyrelsen tilsyn med værksteder, hvor tilsynet primært gennemføres som fysiske tilsyn, der skal sikre, at værkstedet lever op til de fastsatte krav som for eksempel faciliteter, personel, og håndbøger.

Derudover fører Trafikstyrelsen tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer, der sikrer, at luftfartøjerne kontinuerligt er luftdygtige. Opgaven går ud på at sikre, at organisationerne lever op til de fastsatte krav som for eksempel vedrører faciliteter, personel, håndbøger og luftdygtighedseftersynsbevis.

Tilsynene reguleres af forordning nr. 1321/2014.

6.6 Eftersøgning og redning

6.6.1 Regelgrundlaget

I bekendtgørelse nr. 1782 af 7. september 2021, bekendtgørelse for Danmark og Færøerne om eftersøgning og redning på luftfartsområdet er der fastsat regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, der bygger på standarderne i ICAO's Annex 12 (Search and Rescue).

Flyveredningstjenesten på Færøerne varetages af de islandske luftfartsmyndigheder, idet Færøerne er beliggende i Reykjavik eftersøgnings- og redningsregion, som blev fastlagt i 1940'erne ved etableringen af Provisional ICAO.

Der er indgået en samarbejdsaftale mellem Joint Rescue Coordination Center (JRCC) Reykjavik og Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) Tórshavn vedr. flyveredningstjeneste.

De islandske luftfartsmyndigheder yder for egen regning den faktiske redningsmæssige indsats, oftest i tæt samarbejde med det danske forsvar.

6.7 Droner

6.7.1 Regelgrundlaget

Droner udgør, i det omfang de anvendes til civilt formål, civile luftfartøjer, og omfattes dermed af den internationale regulering af civil luftfart i det omfang reglerne muliggør dette.

ICAO arbejder for øjeblikket i en teknisk arbejdsgruppe for at indføre nye SARP'er på droneområdet med henblik på, at der globalt set kan udarbejdes nogle ensartede normer for såvel produktion som anvendelse af certificerede droner.

Siden 2019 har droneområdet være reguleret i EU regi med vedtagelsen af følgende forordninger:

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/664 af 22. april 2021 om et regelsæt for U-space.

Den 23. november 2023 vedtog Lagtinget den kongelige anordning, der gennemfører den seneste ændring af luftfartslovens bestemmelser om droner. Den kongelige anordning hjemler samtidig udstedelsen af de nye droneregler svarende til EU-reglerne på området. En ny bekendtgørelse, der sætter regler svarende til EU-forordning nr. 2019/947 i kraft for Færøerne, forventes at træde i kraft d. 1. februar 2024. Tilsvarende forventes det, at regler svarende til EU-forordning 2019/945 sættes i kraft i løbet af 2024, når det er afklaret, hvordan en række direktiver og forordninger, der henvises til i forordningen, men som ikke er trådt i kraft på Færøerne, skal håndteres. Der udstår endnu afklaring af, om regler svarende til EU-forordning 2021/664 skal sættes i kraft.

Med ikrafttrædelsen af de nye droneregler inddeles droneflyvning i tre hovedkategorier:

- *Den åbne kategori*, hvor flyvningen udgør lille risiko bl.a. pga. vægtskrav til dronerne, maksimal højde der må flyves i og afstandskrav til, hvor der må flyves, og hvor tæt på personer og personforsamlinger der må flyves.
- *Den specifikke kategori*, hvor droneflyvningen udgør en højere risiko. Der vil derfor blive stillet krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering af typen af flyvning, fx i form af større tekniske krav til dronen eller krav til uddannelse af droneføreren.
- *Den certificerede kategori*, hvor risikoen er på niveau med bemanded flyvning. Reglerne for flyvning i denne kategori vil derfor svare meget nøje til bemanded flyvning, hvor der stilles krav både til dronen, dennes luftdygtighed m.v. samt til personalet, der flyver dronen.

Hver droneflyvningskategori er underlagt hvert sit operative regelsæt, herunder regler om fjernpilots kompetencer, flyvehøjder, operative regler mv. Reglerne for droneflyvning i den åbne og den specifikke kategori fremgår af gennemførselsforordningen og den tilhørende beskrivelse af, hvordan det er accepteret, at man lever op til kravene (Acceptable Means of Compliance) og vejledningsmateriale. Regler for den certificerede kategori vil blive udarbejdet særskilt (det første udkast til regler er i efteråret 2023 udarbejdet).

Trafikstyrelsen kan i henhold til forordning 2019/947 fastsætte geografiske dronezoner – dvs. afgrænsede områder – hvori droneflyvning kan ske på skærpede eller lempeligere vilkår i forhold til de generelle regler. Disse kan fastsættes af hensyn til sikkerhed (safety og security), privatlivets fred og miljøet.

6.7.2 Tilsyn med droneområdet

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at droneoperatørerne overholder, hvad der svarer til reglerne i forordning 2019/947 og forordning 2019/945.

For så vidt angår forordning 2019/947 er kravet er, at der skal føres et risikobaseret tilsyn med de droneoperatører, der udfører droneoperationer i den specifikke kategori for at sikre, at de overholder

reglerne og de vilkår, der knytter sig til droneoperationerne. Styrelsen skal desuden føre en vis form for tilsyn med de droneoperatører, der flyver i den åbne kategori, selv om dette oftest vil ske i forbindelse med, at styrelsen får oplysninger om, at de ikke har overholdt reglerne. Endelig fører Trafikstyrelsen tilsyn med de droner, der certificeres, fordi de fx skal flyve med personer eller farligt gods. Dette tilsyn vil ligne det tilsyn, der føres med bemanded luftfart.

For så vidt angår forordning 2019/945 skal der føres tilsyn med de C-mærkede droner, der er på markedet, herunder sikre at dronerne lever op til kravene. Derudover skal der føres tilsyn med, at et overensstemmelsesvurderingsorgan opfylder kravene i forordningen.

6.8 Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)

De luftrumsrelaterede opgaver omfatter de forpligtelser, som påhviler Danmark efter Chicago-konventionen med hensyn til hjælpemidler for luftfarten ved overflyvninger af dansk område og benyttelse af lufthavne.

6.8.1 Regelgrundlaget

Chicago-konventionens artikel 28 indeholder krav rettet mod luftfartshjælpemidler og standardssystemer. Det fremgår af artiklen, at

”Hver af de kontraherende Stater forpligter sig til, i det omfang den anser det for muligt:

(a) Paa sit Territorium at anlægge Lufthavne og sørge for Radiotjeneste, Vejrtjeneste og andre Luftfartshjælpemidler for at lette den internationale Luftfart i Overensstemmelse med de Normer og Metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge nærværende Konvention.

(b) At antage og iværksætte passende Standardssystemer for Meddelelsesforanstaltninger, Koder, Markeringer, Signaler, Belysning og andre Trafiknormer og Regler, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention.

(c) At samarbejde internationalt med Henblik på Udgivelsen af Luftfartskort i Overensstemmelse med de Normer, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention.”

I Chicago-konventionens Annex 10 er angivet regler om telekommunikation på luftfartsområdet, og i Annex 11 er angivet en række krav med hensyn til lufttrafiktjeneste, herunder flyvekontrolltjeneste, flyveinformationstjeneste og redningstjeneste. I Annex 12 er regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, og i Annex 15 er regler om luftfartsinformationstjeneste. Herudover er der ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management – et krav, der gælder på tværs af luftfartsområdet.

På baggrund af kravene i Chicago-konventionen er det i luftfartslovens § 52 bestemt, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om drift og vedligeholdelse af anlæg i luftfartens tjeneste og i § 54, at der til betryggelse og lettelse for luftfarten skal etableres en flyvesikringstjeneste, hvor transportministeren har beføjelsen til at bestemme, i hvilken udstrækning flyvesikringstjenesten kan varetages af andre end statsorganer. De nærmere forskrifter relateret til udøvelsen af luftfartstjenester fastsættes administrativt. Beføjelsen hertil er delegeret til Trafikstyrelsen, der har fastsat bestemmelser herom i BL 7-serien, der indeholder krav til luftveje og sikringsanlæg.

Serien indeholder under hensyn til rækken af ICAO's annekser af relevans for lufttrafikstyring, luftfartshjælpemidler, luftfartstjenester og anlæg i øvrigt, en lang række BL'er af meget teknisk karakter, der vedrører såvel krav til udøvelsen af luftfartstjenester og andre tjenester til brug for luftfarten, som bestemmelser om indskrænkning af retten til luftfart i visse områder, og bestemmelser om lufttrafikregler.

6.8.2 Driftsopgaver

På en flyveplads er koncessionshaveren (den, der har fået tilladelse til at drive pladsen) ansvarlig for, at flyvepladsen etableres og drives i overensstemmelse med gældende bestemmelser. Det er således koncessionshaverens ansvar, at der etableres de tjenester og de tekniske anlæg og udstyr, der er nødvendige for at drive flyvepladsen. Koncessionshaver er herunder ansvarlig for, at der tilvejebringes den nødvendige lufttrafiktjeneste og flyvevejrtjeneste på flyvepladsen.

Naviair udfører i øjeblikket flyvepladsflyveinformationstjeneste på Vága Floghavn i henhold til kontrakt mellem Naviair og Vága Floghavn. Beslutningen om, hvem der skal udføre flyvepladsflyveinformationstjeneste, ligger som beskrevet ovenfor hos Vága Floghavn. I det omfang det ikke er et krav, at der indføres flyvekontrolltjeneste, er det også Vága Floghavn, der kan beslutte alligevel at indføre flyvekontrolltjeneste, hvis det konkret vurderes, at det vil være hensigtsmæssigt for flyvepladsen, og med forbehold for myndighedens (Trafikstyrelsens) tilladelse, jf. BL 7-21²².

For så vidt angår hjælpemidler til brug for overflyvning, er Danmark inden for sit territorium ansvarlig for etablering og drift af de tjenester og anlæg, som kan benyttes, dvs. lufttrafiktjeneste (flyvekontrolltjeneste, flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste), luftfartsinformationstjeneste, flyveredningstjeneste og flyvevejrtjeneste. De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af disse tjenester, men ikke håndhævelse af den territoriale højhedsret, er fastlagt i de såkaldte FIR (flyveinformationsregioner).

6.8.3 Fysiske grænser for staters ansvarsområde

De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af tjenesterne er fastlagt i FIR, der er et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der mindst skal ydes flyveinformationstjeneste, alarmeringstjeneste og flyveredningstjeneste.

FIR-grænser aftales på baggrund af regionale ICAO-luftfartsmøder mellem de berørte medlemslande og i samarbejde med brugerne (dvs. primært luftfartsselskaberne). De berørte medlemslande indgår såkaldte "Regional Air Navigation Agreements".

FIR-grænserne er som oftest ikke sammenfaldende med territorialgrænser, idet de fastsættes med henblik på den mest hensigtsmæssige afvikling af lufttrafikken. FIR-grænserne er udtryk for en mere eller mindre fast størrelse, der kun vanskeligt og i særlige tilfælde lade sig ændre.

På ICAO's generalforsamling i 2010 vedtog man resolution A37-15, der omhandlede "Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related to air navigation". I

²² BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste af 16. december 2022.

resolutionens appendix M, der vedrører “Delimitation of air traffic services (ATS) airspaces”, fremgår det, at “the limits of ATS airspaces, whether over States’ territories or over high seas, shall be established on the basis of technical and operational considerations with the aim of ensuring safety and optimizing efficiency and economy for both providers and users of the services.”

I tilfælde af ønsker om etablering af eller ændring af grænser på FIR i Nordatlanten, vil de grundlæggende præmisser som udtalt i resolutionen, skulle lægges til grund således, at ændring af FIR-grænser, både ud fra en sikkerhedsmæssig og en økonomisk betragtning, skal være en forbedring i forhold til den bestående FIR-struktur.

Danmark har aftalt en FIR-opdeling for Nordatlanten med USA, Norge, Canada, Storbritannien, Irland, Portugal og Island, hvorved det nordatlantiske luftrum er blevet opdelt i 7 FIR, som alle har en stor geografisk udstrækning, jf. vedlagte kort over FIR-grænser i den nordatlantiske region (bilag 6).

I Nordatlanten er Danmark ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Nuuk FIR, og Island er ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Reykjavik FIR, hvori Færøerne ligger.

Omkring Færøerne er der i forbindelse med etableringen af FIR-inddelingen i Nordatlanten oprettet en flyveinformationszone (FIZ) omkring Færøerne.

FIZ’ens udstrækning er en cirkel med 60 NM radius med centrum i Nolsøe fyr, med en højdemæssig udstrækning fra GND/MSL til 7.500 fod. Dette område serviceres i dag med AFIS fra Vága Floghavn. Området over 7.500 fod serviceres af Reykjavik ACC i form af flyvekontrolltjeneste. Ved fastlæggelse af udstrækningen for en FIZ spiller luftrumsstrukturen over den pågældende flyveplads en afgørende rolle. Ud fra de særlige topografiske og meteorologiske forhold, der er på Færøerne, er der behov for en relativ stor FIZ. Dette skyldes, at de særlige forhold fordrer kommunikation på et andet niveau end steder med mere flad topografi.

6.8.4 Delegation

Efter annekts 11 til Chicago-konventionen kan en medlemsstat delegere ansvaret for tjenester indenfor en FIR til en anden stat. Da Færøerne geografisk ligger indenfor islandsk FIR, er ansvaret for

lufttrafiktjenester i det øvre luftrum over Færøerne formentlig allerede ved etableringen af de syv FIR (Nuuk FIR, Reykjavik FIR, Gandar FIR, Shanwich FIR, New York FIR, Santa Maria FIR og Bodø FIR) i Nordatlanten i 1948, af praktiske grunde delegeret til Island.

Det er således Island, der som den stat, der efter aftale har påtaget sig ansvaret for tjenesterne, der skal sørge for, at der etableres og drives de nødvendige anlæg og tjenester i luftrummet over Færøerne.

Delegationen af udøvelse af lufttrafikstyringen påvirker ikke retten til at håndhæve den territoriale højhedsret over Færøerne ud til 12 sømil fra kystlinjen eller rette basislinjer trukket mellem kystfrespring eller øer.

6.8.5 Flyvekontrolltjeneste

6.8.5.1 Områdekontrolltjeneste

Den flyvesikringstjeneste, der af den ansvarlige stat er udpeget som flyvekontrolltjenesteenhed for den gennemflyvende lufttrafik (en route flyvningen) i det relevante FIR, betegnes i den internationale luftfartsterminologi ”områdekontrolltjeneste”.

I Nordatlanten varetages områdekontrolltjenesten i det øvre luftrum over Grønland (Nuuk FIR) efter regeringsaftale af henholdsvis Canada og Island. Områdekontrolltjeneste i luftrummet i Reykjavik FIR, hvori Færøerne ligger, varetages af Island jf. ovenfor. Det er det islandske selskab ISAVIA, der er ansvarlig for områdekontrolltjeneste.

Områdekontrolltjenesten i de respektive FIR udøves på baggrund af tekniske og operative godkendelser fra den relevante myndighed i den stat, der er ansvarlig for FIR’et. For Færøernes vedkommende vil det sige Island, dog således, at der mellem Island og Danmarks er udarbejdet en delegationsaftale, der sikrer fornøden hensyntagen til den territoriale højhedsret, ved udøvelse af opgaven og det løbende tilsyn.

6.8.5.2 Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste

På de større lufthavne skal der etableres og drives indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste. Indflyvningskontrolltjeneste betjener den lufttrafik, der er under ind- eller udflyvning til en større lufthavn. Tårnkontrolltjeneste udøves på den enkelte lufthavn og betjener lufttrafikken i forbindelse med start og landing. Tårnkontrolltjeneste skal etableres, når mængde og art af den konkrete trafik betinger det, men i øvrigt har den enkelte lufthavn adgang til at etablere tårnkontrolltjeneste i videre omfang, hvis den ønsker det, dog med forbehold for myndighedens (Trafikstyrelsens) tilladelse. På Vága Floghavn er der hverken indflyvnings- eller tårnkontrolltjeneste, i stedet drives der flyveinformationstjeneste i hele FIZ'en jf. nedenfor.

Indflyvnings- og tårnkontrolltjenesterne drives på grundlag af tekniske og operative godkendelser fra Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med ICAO's regler som fastsat i BL 7-serien samt instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale. Fra og med 1. januar 2024 kræver udøvelse af indflyvnings- og kontrolltjeneste på Færøerne et tjenesteudøvercertifikat udstedt af Trafikstyrelsen.

6.8.6 Andre former for lufttrafiktjeneste

6.8.6.1 Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste

Island er ansvarlig for flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten i luftrummet i Reykjavik FIR. Flyveinformationstjeneste er en tjeneste, der har til opgave at give råd og oplysninger af betydning for flyvningers sikre effektive udførelse. Alarmeringstjeneste er en tjeneste, der har til opgave at give underretning om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, samt i nødvendigt omfang at assistere sådanne organisationer.

Operatøren af AFIS-tjenesten på Vága Floghavn (for øjeblikket Naviair), leverer dog efter aftale med Island disse tjenester i flyveinformationszonen (FIZ) omkring Færøerne (Vága AFIS), jf. "Letter of Agreement" mellem det islandske luftfartsvæsen (CAA Iceland, Air Traffic Management; Reykjavik ACC) og Trafikstyrelsen (CAA Denmark, Air Navigation Services; AFIS) (bilag 7). Vága AFIS har ligeledes, efter ovennævnte aftale med Island, leveret flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste for helikopterflyvninger mellem Vága Floghavn og

olieeftersøkningsområderne. Aftalen regulerer kun operationelle/tekniske forhold. Hver part afholder egne omkostninger i forbindelse med udførelsen af de opgaver, der beskrives i aftalen. Aftalen udnyttes ikke i øjeblikket.

Flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten udøves i overensstemmelse med ICAO's regler som implementeret ved BL'er og ATS-instrukser udstedt af Trafikstyrelsen.

6.8.6.2 Flyvepladsflyveinformationstjeneste

Flyvepladsflyveinformationstjeneste (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) er flyveinformationstjeneste for flyvepladstrafik og udøves til den lokale flyvepladstrafik på mindre lufthavne/flyvepladser, der ikke er forpligtet til at etablere tårnkontrolltjeneste.

Naviair leverer efter aftale med Vága Floghavn for øjeblikket flyvepladsflyveinformationstjeneste til Vága Floghavn (Vága AFIS). Denne tjeneste leveres i flyveinformationszonen (FIZ'en), der er oprettet med centrum i lysfyret Nolsø med en radius på 60 NM (sømil) og op til en øvre højde af 7500 fod (2250 m).²³

Naviair yder flyvepladsflyveinformationstjenesten på grundlag af en teknisk/operativ godkendelse fra Trafikstyrelsen og i overensstemmelse med ICAO-regler som fastsat i BL'er såvel som i instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale. Pr. 1. januar 2024 ydes tjenesten på grundlag af en certificering efter BL 7-5.

6.8.7 Luftrafikmyndighedsopgaver

Trafikstyrelsen udfører en lang række opgaver, som i praksis betegnes som "luftrafikmyndighedsopgaver". Visse af opgaverne i denne kategori følger af det almindelige over-/underordningsforhold, såsom rådgivning af Transportministeriet i spørgsmål vedrørende luftrafiktjeneste samt

²³ Følgende lufthavne med flyvepladsflyveinformationstjeneste varetager selv tjenesten; flyvepladserne i Sindal, Stauning, Esbjerg, Sønderborg, Kolding og Hans Christian Andersen Airport. På de tilsvarende grønlandske flyvepladser, hvor luftrafiktjenesten udføres i form af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS), varetages tjenesten af Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavne).

udarbejdelse af forslag til BL'er, der udstedes af Trafikstyrelsen. Andre opgaver er beskrevet i ICAO's annekser og øvrige bestemmelserkompleks. Sidstnævnte kategori redegøres der kort for i det følgende:

6.8.7.1 Luftfartsinformationstjeneste

Trafikstyrelsen har certificeret Naviair til at udøve luftfartsinformationstjeneste i riget. Naviair står således for udgivelsen af de kort og informationer, der er nødvendige for den civile luftfart. I den del af trafikinformationszonen omkring Vága Floghavn, der er beliggende uden for færøsk territorialfarvand, men i Reykjavik FIR, varetages luftfartsinformationstjenesten dog af Island.

Den luftfartsinformationstjeneste, der er nødvendig for at drive den enkelte lufthavn, udøves almindeligvis af lufthavnen selv.

Luftfartsinformationstjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO's regler i Annex 4 (Aeronautical Charts) og Annex 15 (Aeronautical Information Services). Den nationale luftfartslovgivning om luftfartsinformation fremgår af BL 7-5.

6.8.7.2 Luftrumsstruktur og -klassifikation

Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at der inden for dansk område etableres en hensigtsmæssig luftrumsstruktur (kontrol/flyveinformationsområder og ruter) og luftrumsklassifikation med tilknyttede bestemmelser for udøvelse af lufttrafiktjeneste. Dette er også gældende for Færøerne, hvor arbejdet udføres i tæt samarbejde med Forsvaret, de islandske luftfartsmyndigheder og øvrige luftrumsbrugere.

6.8.7.3 Frekvensadministration

Færøerne har overtaget frekvensadministrationen, der i dag varetages af Fjarskiftiseftirlitið, der udsteder godkendelser og tilladelser vedrørende frekvenser til brug for luftfarten. De internationale regler om frekvenser fremgår bl.a. af ICAO's Annex 10 og ITU Radio Regulations.

6.8.7.4 Flyvevejrtjeneste

Trafikstyrelsen er som civil luftfartsmyndighed også myndighed for flyvemeteorologisk tjeneste (flyvevejrtjeneste) for dansk ansvarsområde. Kun ved en overtagelse af hele luftfartsområdet, kan Færøerne selv blive ansvarlig for flyvevejrtjenesten, men færøske organisationer kan allerede nu udøve tjenesten.

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) udøver flyvevejrtjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne, idet en række flyvepladser dog selv udøver vejrobservationstjeneste. Flyvevejrtjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO's regler i Annex 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) som fastsat i BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk vejrobservations- og formidlingstjeneste og Bestemmelser om etablering af meteorologisk udstyr er fastsat i BL 7-18. BL 7-17 og BL 7-18 er under revision, og forventes sammenlagt i løbet af 2024. Endvidere gælder fra 1. januar 2024 BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., herunder krav til certificering af bl.a. meteorologiske tjenesteudøvere. Vága Floghavn er i overensstemmelse hermed pr. 1. januar 2024 certificeret til at udøve vejrobservationstjeneste

Trafikstyrelsen deltager i det luftfartsmæssige samarbejde om meteorologi i ICAO efter koordinering med DMI. Desuden koordineres løbende det driftsmæssige samspil mellem Flyvesikringstjenesten og DMI.

6.8.8 Tilsyn med lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)

Trafikstyrelsen fører tilsyn med serviceleverandører på ATM/ANS-området, herunder DMI og den godkendte lufttrafiktjenesteenhed (flyvepladsflyveinformationstjeneste, AFIS), der tillige er godkendt som uddannelsesvirksomhed (praktisk uddannelse) på Vága Floghavn.

Det løbende tilsyn (funktionstilsyn) består bl.a. i fysisk inspektion af lufttrafiktjenesteenheden, hvor tilsynet blandt andet omfatter enhedens økonomi, faciliteter og kvalitetsstyringssystem, og i den forbindelse også behandlingen af skriftlige indberetninger, herunder indtrufne hændelser. Omfanget af tilsynsaktiviteterne fastlægges i en tilsynsplan for hver tilsynsperiode.

Ud over det organisatoriske, fører Trafikstyrelsen også tilsyn med teknisk udstyr på landjorden til brug for navigation af luftfartøjer og udøvelse af lufttrafiktjeneste, herunder tilsyn med kontrolflyvning, dvs. flyvninger, hvor der foretages målinger af udstyrets pålidelighed. Ud over inspektioner består tilsynet af bearbejdning af kontrolflyvningsresultaterne og andre skriftlige informationer om anlæggets drift. For så vidt angår kontrolflyvning på Færøerne, er det koncessionshaver selv, som indgår kontrakt med udbydere af kontrolflyvning herom, jf. BL 8-1 og 8-2.

6.9 Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer

6.9.1 Regelgrundlaget

Det følger af Chicagokonventionen kapitel II, at staterne skal føre et nationalt register over luftfartøjer. Luftfartøjerne skal tildeles en registreringsbetegnelse, der indledes med en nationalitetskode, som tildeles de stater, der har tiltrådt Chicago-konventionen. Danmark har fået tildelt OY. Registreringsbetegnelsen (fx OY-ABC) skal anbringes på luftfartøjet (svarende til nummerpladerne på en bil). Registreringen af et luftfartøj i en ICAO-medlemsstat er den grundlæggende forudsætning for, at luftfartøjet kan flyve i andre landes luftrum. Registreringen peger endvidere på, hvilken stat der er ansvarlig for, at der føres tilsyn med det pågældende luftfartøj, nemlig registreringslandet, jf. Chicago-konventionens artikel 12.

Færøerne kan ikke opnå sin egen nationalitetskode, da Færøerne ikke som selvstændig nation har tiltrådt Chicago-konventionen. Der ses dog ikke umiddelbart at være noget til hinder for, at det nationale register opdeles i to administrationer. I forbindelse med en eventuel overtagelse af luftfartsområdet kunne Færøerne fx tildeles et antal registreringsbetegnelser (3-bogstavskombinationer) inden for OY-betegnelserne reserveret for færøske luftfartøjer.

6.9.2 Registrering af rettigheder i luftfartøjer

Registrering af rettigheder (fx panterrettigheder) i et luftfartøj svarer til tinglysning af rettigheder i fast ejendom. Da luftfartøjer i modsætning til fast ejendom ikke er stationære, men kan flyttes fra ét lands nationalitetsregister til et andet lands register, er der i 1948 indgået en konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer (Genevekonventionen). Danmark har ratificeret konvention i 1962 og implementeret den ved lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer, jf.

lovbekendtgørelse nr. 1035 af 28. august 2013. Ved en ændring af loven i 1990 blev registreringen overført fra Københavns Byret til det tidligere Statens Luftfartsvæsen, nu Trafikstyrelsen.

Konventionen indebærer, at rettigheder i luftfartøjer nyder international beskyttelse, hvis rettigheden er registreret i et land, der har tiltrådt Geneve-konventionen, hvilket har betydning, hvis et luftfartøj skifter registreringsland. Konventionen indebærer, at et dansk luftfartøj, hvori der er registreret en panteret, kan flyttes til et andet lands register, uden at panterrettigheden skal registreres igen i det nye registreringsland. I praksis sender Trafikstyrelsen i forbindelse med et luftfartøjs sletning fra det danske nationalitetsregister en kort meddelelse til det nye registreringsland om, at der i Danmark er registreret en panteret af størrelsesordenen X til kreditor Y. Det nye registreringsland indfører så denne meddelelse i deres rettighedsregister. Den internationale anerkendelse af rettigheder har endvidere betydning, hvis der i udlandet bliver gjort udlæg i et dansk luftfartøj, f. eks fordi der skyldes lufthavnsafgifter eller en-route afgifter i det pågældende land. Hvis "udlæglandet" har tiltrådt Geneve-konventionen, skal udlægget respektere de pantehæftelser, der er registreret i Danmark, dvs. at udlægget får prioritet efter pantehæftelserne.

Muligheden for at få registreret rettigheder med beskyttelse efter Geneve-konventionen har især betydning i forbindelse med finansiering af indkøb af nye fly.

Konventionen gælder mellem kontraherende stater, uden at det i den forbindelse beskrives, hvordan de enkelte stater forpligtes til at indrette sig i forhold til muligheden for at etablere et eller flere registre til registrering af rettigheder. I forbindelse med Danmarks tiltræden er der ikke taget forbehold for Færøerne, hvorfor konventionen gælder for hele riget, og dermed også for Færøerne. Der er dog formentlig ikke noget til hinder for, at rettigheder i færøske luftfartøjer registreres i et færøsk rettighedsregister, men det er fortsat den danske stat, der som kontraherende part over for andre lande må indestå for registreringen og den retsbeskyttelse, som registreringerne opnår på Færøerne i henhold til konventionen.

Forudsætningen for, at en rettighed kan registreres i rettighedsregisteret på Færøerne og opnå international beskyttelse efter Geneve-konventionen, er, at luftfartøjet er registreret i en kontraherende stats nationalitetsregister. Ved etableringen af et færøsk nationalitetsregister, der administreres på Færøerne, vil dette udgøre en separat del af den kontraherende stats (Danmarks) nationalitetsregistre. Dermed vil luftfartøjer med Færøsk nationalitet opfylde kravet om registrering i et

nationalitetsregister under den kontraherende stat. Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet og dermed nationalitetsregistreringen af luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, vil overtagelsesopgaven også omfatte registreringen af rettigheder i sådanne luftfartøjer.

Ved etableringen af et færøsk nationalitets- og rettighedsregister bør det overvejes, om der skal gives meddelelse til de øvrige kontraherende stater til Geneve-konventionen, angående Færøernes overtagelse og det forhold, at de til trods for etableringen af egne registre, stadig er en del af Rigsfællesskabet, og dermed fortsat omfattet af konventionen.

Lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer er ved kgl. anordning nr. 1042 af 28. november 2000 blevet sat i kraft for Færøerne.

Danmark har endvidere tiltrådt Cape Town-konventionen af 16. november 2001 om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr og den tilknyttede flymaterielprotokol om specifikke forhold for flyudstyr. Konventionen indebærer, at sikkerhedsrettigheder i store og mellemstore luftfartøjer (flyskrog, helikoptere og flymotorer med en vis minimumskapacitet) på nærmere betingelser, skal registreres i det internationale Cape Town-register i Dublin i stedet for i det danske Rettighedsregister.

Cape Town-konventionen og protokollen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 573 af 4. maj 2015. Loven trådte i kraft den 1. februar 2016 ved bekendtgørelse nr. 1241 af 11. november 2015, og gælder for nuværende ikke for Færøerne. Konsekvensen heraf er, at der ikke, ved registrering af luftfartøjer i det færøske nationalitetsregister, er mulighed for at registrere rettigheder i blandt andet flyskrog og flymotorer under Cape Town-konventionen.

6.10 Trafikrettigheder

6.10.1 Regelgrundlaget

Chicago-konventionens fundament udgøres af en enighed mellem de kontraherende parter om at tilvejebringe de principper og foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå en betryggende og velordnet udvikling af den internationale civile luftfart og oprettelse af internationale luftruter på lige vilkår og med en sund og økonomisk drift.

De internationale forpligtelser relateret til erhvervmæssig lufttrafik på tværs af landegrænser afspejles primært i luftfartslovens bestemmelser i kapitel 7 og BL 10-serien.

Trafikrettigheder beskriver luftfartsselskabernes overordnede ret til at beflyve en given lufthavn på en rute til og fra et andet land. Trafikrettigheder aftales ved bilaterale aftaler mellem de enkelte lande.²⁴ Luftfartsmyndighederne i de lande, der skal beflyves, skal dog give tilladelse til de konkrete flyvninger i overensstemmelse med, hvad der er aftalt i de pågældende luftfartsaftaler, og de nærmere regler herfor.

Historisk set har alle lande haft restriktive luftfartsaftaler. Som følge af den generelle liberalisering af den globale luftfart og en øget modernisering af aftalerne, er flere aftaler generelt blevet friere, hvilket har medført en række fordele for luftfartsselskaberne, blandt andet ved at flere selskaber kan beflyve en given destination og ved øgede frekvenser. De bilaterale aftaler er beskrevet nedenfor.

Efter den gældende lovgivning, er flyvning internt på Færøerne og mellem Færøerne og Danmark indenrigsflyvning i luftfartslovens forstand på tilsvarende vis som flyvninger internt i Danmark. Flyvning mellem Færøerne og andre lande er international flyvning.

Luftfartslovens kapitel 7 og 8 samt BL 5- og BL 10-serien indeholder de primære bestemmelser om tilladelse til luftfartsvirksomhed.

Størstedelen af passagertrafikken mellem Færøerne og andre lande foregår ad luftvejen med rutefly, hvorimod størstedelen af fragten transporteres med skib. Al ruteflyvning foregår fra Vága Floghavn, der er Færøernes eneste internationale lufthavn.

Regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed (ruteflyvning) over Danmark, Færøerne og Grønland, der i loven betegnes ”dansk område”, kan i henhold til luftfartslovens § 75, stk. 1, kun udføres på grundlag af en tilladelse fra transportministeren, og under visse nærmere betingelser, herunder, at virksomheden er i besiddelse af et AOC (air operative certificate), jf. bestemmelserne herom EU-forordning 965/2012 og BL 5-50 om luftfartøjsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS.

²⁴ For EU- og EØS-lande sker aftalerne dog i visse tilfælde ved fælles EU-luftfartsaftaler med tredjelande.

Ved erhvervsmæssig flyvning til, fra og på Færøerne, meddeler transportministeren tilladelse efter forhandling med Færøernes landsstyre²⁵.

Anden erhvervsmæssig luftfart over samme område kræver ligeledes tilladelse, medmindre transportministeren træffer anden bestemmelse. Sådanne bestemmelser er indeholdt i Bestemmelser for Civil Luftfart, der udstedes af Trafikstyrelsen. Som eksempel kan nævnes BL 10-1 om charterflyvning og taxaflyvning til og fra Danmark.

Tilladelse til befordring af passagerer, post og gods mellem steder inden for riget, herunder flyvning internt på Færøerne eller mellem Danmark og Færøerne, kan kun gives til den, der opfylder de i luftfartslovens § 7, stk. 1, opstillede vilkår for registrering af luftfartøj her i landet, jf. luftfartslovens § 77, stk. 1. Det bemærkes herved, at der i dag ikke sondres mellem danske og færøske selskaber, idet alle luftfartsselskaber hjemmehørende i riget i dag registrerer deres luftfartøjer ét sted, nemlig i Trafikstyrelsen.

Efter luftfartslovens § 77, stk. 3, kan transportministeren i særlige tilfælde meddele tilladelse til erhvervsmæssig luftfart, selvom vilkårene efter § 77, stk. 1, ikke er opfyldt.

I henhold til Chicago-konventionens artikel 7 gælder der særlige regler om cabotage, dvs. et luftfartsselskabs transport af passagerer eller gods internt mellem to lufthavne i et andet land. Luftfartslovens §77, der relaterer sig til Chicago-konventionens artikel 7, giver kun i meget begrænset omfang mulighed for cabotageflyvning indenfor dansk område. Dette understøttes af de internationale regler herom i Chicago-konventionen, hvorefter der ikke må diskrimineres mellem stater eller staters luftfartsselskaber, det vil sige, at der ikke må gives andre stater eller anden stats luftfartsselskab cabotagerettigheder på eksklusivt grundlag, altså som enerettigheder.

Ønsker et luftfartsselskab at starte en konkret beflyvning mellem Danmark og Færøerne, skal der indgives ansøgning. Tilladelsen skal efter luftfartslovens § 78 gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Der vil derfor i forbindelse med en godkendelse bl.a. kunne fastsættes vilkår om godkendelse af priser, fartplaner og trafikprogrammer.

²⁵ Denne procedure er fastsat i Bekendtgørelse af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, nr. 1373 af 4. december 2013, § 75, stk. 9.

Der er imidlertid ikke nogen internationale forpligtelser til at give et luftfartsselskab fra et land uden for Færøerne/Danmark tilladelse til at foretage ruteflyvning mellem Danmark og Færøerne, men det kan besluttes at imødekomme en ansøgning herom.

6.10.2 Koncessioner til lufttrafik

Atlantic Airways' koncession er udstedt af Trafikstyrelsen og gælder til den 27. juli 2033. Der er tale om en basiskoncession, der umiddelbart giver selskabet adgang til at udføre charterflyvning samt ruteflyvning under forudsætning af, at selskabet har opnået konkrete rutetilladelser. Selskabet udfører for tiden flyvninger til Danmark og en række europæiske lande.

Selskabet har samtidig tilladelse til at udføre taxaflyvning, herunder rutetaxaflyvning. Selskabet har ikke formel eneret på at udføre intern flyvning, men der eksisterer ikke andre selskaber hjemmehørende på Færøerne.

Den teknisk-operative godkendelse af selskabet foretages af Trafikstyrelsen.

6.10.3 Flyvning på Færøerne

Den indenlandske erhvervsmæssige flyvning på Færøerne foregår med helikopter som taxaflyvning eller rutetaxaflyvning efter tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Privatflyvning til og fra Færøerne med dansk registrerede luftfartøjer, der lever op til de tekniske krav, og hvor øvrige relevante krav for flyvningen og certificering af piloten er opfyldt, kan ske uden tilladelse fra myndigheden. Udenlandsk registrerede luftfartøjer, der lever op til de nævnte krav, kan flyve til og fra Færøerne uden tilladelse, hvorimod intern flyvning på Færøerne med udenlandsk registrerede luftfartøjer kræver tilladelse fra myndigheden.

6.10.4 Bilaterale aftaler mv.

International erhvervsmæssig flyvning til og fra Færøerne foregår enten i henhold til bilaterale aftaler mellem Kongeriget Danmark og andre stater (aftalerne regulerer markedsadgang, evt. billetpriser, sikkerhed m.m.) eller med konkret tilladelse fra luftfartsmyndighederne i hvert enkelt tilfælde.

De bilaterale aftaler giver mulighed for, i det omfang aftalerne specifikt indeholder sådanne trafik- og ruterettigheder, at luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne kan beflyve de destinationer, der er mulige i henhold til de bilaterale aftaler, der er indgået mellem Kongeriget Danmark og det pågældende tredjeland. I praksis er der tale om meget lille antal af de bilaterale luftfartsaftaler med tredjelands, som indeholder ruter til Færøerne, hvorfor store dele af ruteflyvningen mellem Færøerne og tredjelands alene beror på konkrete tilladelser udstedt efter luftfartslovens § 75, stk. 1. Det skønnes dog, at muligheden for at beflyve yderligere destinationer efter behov, evt. ved tilpasninger af de bilaterale aftaler, vil kunne gennemføres ret uproblematisk.

6.11 Havarikommissionen på luftfartsområdet

Havarikommissionen for Civil Luftfart blev efter en lovændring i 1978 etableret som en selvstændig institution under Transportministeriet (dengang Ministeriet for Offentlige Arbejder) med virkning fra 1. januar 1979. Der havde forinden været kritik af, at det var luftfartsvæsenet, der undersøgte flyvehavarier, idet det blev påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller den anden måde – fx som tilsynsførende med luftfartsselskaberne eller som udøver af flyveledelse – kunne tænkes at have været involveret i omstændigheder omkring et havari, som burde undersøges.

Havarikommissionen etableredes for at sikre fuldstændig uafhængighed af de nationale luftfartsmyndigheder og andre parter med eventuelle interessekonflikter i gennemførelsen af dens formål om at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser.

Ved en lovændring i juni 2004 blev Havarikommissionen udvidet til også at omfatte undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, og kommissionen ændrede navn til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Havarikommissionen er en institution under Transportministeriet, men ministeren har ikke instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens opklaringsarbejde mv., idet de undersøgelsesresultater og konklusioner, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner mv.

Havarikommissionens formål er at fremme sikkerheden inden for bl.a. luftfart gennem forebyggelse, og kommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld og ansvar. I den udstrækning Havarikommissionen i gennemførelsen af sine undersøgelser støder på forhold, der er

eller kan være en trussel mod flyvesikkerheden, fremsætter kommissionen – om muligt – omgående rekommandationer over for Trafikstyrelsen med henblik på iværksættelse af præventive tiltag.

Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser er på Færøerne reguleret i luftfartslovens §§ 134-144 b. Bestemmelserne gennemfører relevante krav som følge af Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart og Annex 13 hertil, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende gennemførelsen af undersøgelser.

Det fremgår af § 134, stk. 3, at Havarikommissionen i visse tilfælde skal supplere sig med repræsentanter for fremmede stater og i øvrigt kan supplere sig med særligt sagkyndige i det omfang, hvor det findes hensigtsmæssigt, ligesom Havarikommissionen har mulighed for at stille repræsentanter til rådighed for andre stater i tilfælde, hvor et dansk registreret luftfartøj eller danske statsborgere har været involveret i et flyvehavari eller en flyvehændelse.

Havarikommissionen samarbejder i henhold til § 138 med forsvaret i de tilfælde, hvor også militære luftfartøjer er indblandet eller som indtræffer på militært område i henhold til særlig aftale.

Havarikommissionen må for at dække et meget bredt fly-operativt og -teknisk spektrum nødvendigvis inddrage forskellige sagkyndige og akkrediterede repræsentanter med egne eksperter i sine undersøgelser. I forbindelse med gennemførelsen af sine undersøgelser er det normalt, at der deltager sagkyndige fra fly- og motorfabrikanter og andre eksterne eksperter. De involverede flyselskaber bidrager i nødvendigt omfang med tilvejebringelse af dokumentation og anden baggrundsinformation, der rekvireres af kommissionen.

Havarikommissionen har i perioden fra 1990 behandlet 13 sager vedrørende flyvehændelser/havarier på Færøerne.

ICAO-reglerne indeholder ingen krav til medlemsstaterne om, hvordan de sikrer, at undersøgelserne foranstalles, ud over at det skal være en uafhængig undersøgelse, og undersøgelsesinstansen skal have fuld myndighed/kontrol over undersøgelsen. Ved en overtagelse af luftfartsområdet vil der således skulle oprettes en færøsk havarikommission-funktion.

Såfremt Færøerne ikke måtte ønske at etablere sin egen havarikommission, ses der ikke umiddelbart at være noget til hinder for i forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet at aftale, at Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane – mod betaling – gennemfører undersøgelserne af flyvehavarier og -hændelser, som indtræffer på Færøerne. Dette vil dog kræve, at havarikommissionen har indgående kendskab til den færøske luftfartslovgivning, som vil kunne afvige fra den danske, når de færøske myndigheder laver nye regler på området.

6.12 Security

6.12.1 Regelgrundlaget

Den overordnede ramme for reglerne om luftfartssecurity fremgår af annek 17 til Chicago-konventionen. Det fremgår af annek 17, pkt. 2.1.1, at alle medlemsstater skal have som mål at beskytte passagerer, flybesætninger og offentligheden i øvrigt mod ulovlige handlinger mod den civile luftfart.

Ligeledes fremgår det af pkt. 2.1.1., at alle medlemsstater skal etablere et myndighedsorgan, der har ansvaret for at udvikle og implementere regler og procedurer til beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Hovedparten af kravene i annek 17 er i kraft af Danmarks medlemskab af både EU og ICAO implementeret i de europæiske regler om security, jf. nedenfor.

Enkelte regler om f.eks. landsidesecurity udenfor lufthavne er dog ikke implementeret i EU-lovgivningen, men skal efterleves i kraft af Kongeriget Danmarks medlemskab af ICAO.

Udgangspunktet er, at Færøerne ikke er forpligtiget til at efterleve de europæiske regler for security, men udelukkende reglerne i annek 17, idet Færøerne ikke er medlem af EU.

Imidlertid blev Vága Floghavn efter færøsk ønske optaget i det europæiske One-Stop-Security-samarbejde (OSS) i 2013, hvilket betyder at EU-Kommissionen har vurderet, at lufthavnens eftersyn af passagerer og bagage kan anerkendes i EU som ækvivalent med det eftersyn, der gennemføres i lufthavne inden for EU.

Konkret har Færøerne dermed forpligtiget sig til at efterleve reglerne i EU-kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1998²⁶, der stiller krav til eftersyn af passagerer og bagage.

I praksis indebærer OSS-udpegningen af Vága Floghavn, at passagerer (og bagage) fra lufthavnen i Vága Floghavn ikke betragtes som ankommende fra et tredjeland. Derfor undgår de et fornyet eftersyn, hvis de f.eks. skal videre til anden EU-lufthavn. Det kan samtidig have betydning for, hvordan selskaber, der ankommer fra Vága Floghavn, prioriteres og håndteres i EU-lufthavne.

Såfremt Trafikstyrelsen vurderer, at en OSS-lufthavn ikke kan opretholde securityforanstaltningerne i forhold til kravene til OSS, er Trafikstyrelsen forpligtet til at meddele EU-Kommissionen dette, hvorefter EU-kommissionen kan træffe afgørelse om en suspending af OSS-godkendelsen og orientere de øvrige medlemslande om dette.

Den overordnede nationale ramme for security på Færøerne udgøres af bekendtgørelse nr. 1171 af 6. september 2023 om anordning af ikrafttrædelse for Færøerne af lov om luftfart.

Det følger af § 70a, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser for flyvepladsers og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.

Det fremgår endvidere af § 70b, at der til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, efter nærmere bestemmelser jf. § 70a, kan fastsættes regler for at foretage eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger på flyvepladser.

Bestemmelserne er udmøntet i Det Danske Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP), som er sat i kraft for Færøerne. NASP indeholder en sammenskrivning af ICAO-regler og EU-regler suppleret med supplerende danske regler hertil og egne nationale regler.

NASP indeholder bl.a. detaljerede regler for og krav om visse godkendelser på følgende områder:

- Organisering af arbejdet med security, herunder krav til sikkerhedschefer og sikkerhedsansvarlige
- Kvalitetsstyringssystem
- Krav til sikkerhedsplaner
- Krav til securitypersonale
- Flysikkerhed
- Eftersyn af passagerer og håndbagage

²⁶ [Kommissionens gennemførelsesforordning \(EU\) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed](#)

- Eftersyn af indskrevet bagage
- Eftersyn af fragt og post
- Eftersyn af luftfartsselskabers post og materialer
- Eftersyn af forsyninger til flyvningen
- Eftersyn af leverancer til lufthavnen
- Sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen
- Ansættelse og uddannelse af securitymedarbejdere
- Securityudstyr

Det er Trafikstyrelsen, der udsteder godkendelser, herunder af ændringer, i henhold til NASP'en. Som eksempel kan nævnes ændringer til lufthavnens sikkerhedsplan, fx i forbindelse med byggeprojekter og ved indførelse af nye procedurer mv.

Endelig er personer, der i kraft af deres ansættelse som ansvarlige for security eller som foretager eftersyn af passagerer og bagage og som skal have adgang til klassificerede informationer, underlagt et krav om sikkerhedsgodkendelse. Godkendelsen udstedes i dag af Færøernes Landsstyre efter cirkulære nr. 10338 af 17. december 2014 om sikkerhedsbeskyttelse af informationer af fælles interesse for landene i NATO eller EU, andre klassificerede informationer samt informationer af sikkerhedsmæssig beskyttelsesinteresse i øvrigt (sikkerhedscirkulæret).

Øvrige personer der skal have et lufthavns-id-kort eller som udfører andre former for sikkerhedskontrol end eftersyn skal baggrundskontrolleres af Færøernes Politi efter reglerne i NASP.

Reviderede regler for sikkerhedsgodkendelser og baggrundskontrol forventes at træde i kraft medio 2024.

6.12.2 Tilsyn med security

Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelsen af reglerne om security udføres primært som fysiske tilsyn. Trafikstyrelsens security tilsyn omfatter alene Vága Floghavn, som er den eneste civile lufthavn på Færøerne med fastvinget rutetrafik. Trafikstyrelsen fører på baggrund af en risikovurdering ikke securitytilsyn med helikopterpladser på Færøerne.

Trafikstyrelsens tilsyn omfatter primært lufthavnens efterlevelse af de gennemførte securityforanstaltninger ved regelmæssige tilsyn, men også gennemførelse af hhv. åbne og lukkede test af lufthavnens evne til at finde forbudte genstande placeret i almindelig håndbagage.

I kraft af Vága Floghavn status som OSS-lufthavn har Trafikstyrelsen en særlig forpligtigelse til i det almindelige tilsyn at føre tilsyn med, at de specifikke krav som OSS-lufthavn efterleves for at kunne opretholde OSS-udpegningen af lufthavnen, jf. afsnit 6.12.1.

Foruden tilsyn med Vága Floghavn fører Trafikstyrelsen også tilsyn med de gennemførte securityforanstaltninger hos virksomheder på Færøerne, der af Trafikstyrelsen er godkendt som sikkerhedsgodkendte fragtagenter.

Udover tilsyn med securityreglerne i lufthavne og hos de tilknyttede virksomheder fører Trafikstyrelsen ligeledes tilsyn med de gennemførte securityforanstaltninger hos luftfartsselskaber, der er hjemmehørende på Færøerne, der på baggrund af en dansk erhvervslicens (AOC) flyver kommerciel rutetrafik.

6.12.3 Uddannelsesaktiviteter

Trafikstyrelsen godkender de personer, der af den enkelte virksomhed er udpeget til at være sikkerhedschef/sikkerhedsansvarlig eller stedfortræder herfor. Styrelsen gennemfører i den forbindelse regelmæssig kursusvirksomhed som indgår i uddannelse og videreuddannelse af disse personer.

Ligeledes certificerer og efteruddanner Trafikstyrelsen de securitymedarbejdere, der udfører eftersynsopgaver eller er udpeget som securityinstruktører.

6.13 Finansiering af forvaltningen af området

Der er i meget vid udstrækning tale om brugerbetaling for de tjenester og hjælpemidler, der stilles til rådighed for luftfarten, samt for den administration, der knytter sig til godkendelse og tilsyn med området.

I henhold til Chicago-konventionens artikel 15 kan der opkræves afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste, forudsat at der er tale om vilkår, der er ens for alle luftfartøjer uanset nationalitet.

Brugerbetalingen fordeler sig som følger:

- Benyttelse af lufthavne (lufthavnsafgifter): Betales af flyselskaberne til lufthavne
- Overflyvninger (en route-afgift). Betales af flyselskaberne til EUROCONTROL. Overflyvning af Færøerne er en del af den islandske FIR og indgår i den islandske costbase. Betales af flyselskaberne via den britiske opkrævningsenhed i NATS.

- Godkendelser (gebyrer). Betales af brugerne til Trafikstyrelsen for konkrete ansøgninger, enten som en styk-pris eller med timebetaling efter timeforbrug.
- Safety-afgift. Opkræves fra flyselskaberne baseret på antallet af afrejsende passagerer.

Hjemlen til finansieringen findes i luftfartslovens²⁷ §§ 71 og 148 med tilhørende administrative forskrifter. Lufthavnsafgifterne, en route afgifterne og godkendelsesgebyrerne er omkostningsrelaterede i den forstand, at indtægterne ikke må overstige udgifterne over tid. I opgørelsen af lufthavns- og en route-afgifter indgår et rimeligt afkast af de foretagne investeringer. Udover dette kan der ikke opnås et overskud ved driften.

Efter luftfartslovens § 71, stk. 6, kan Færøernes landsstyre fastsætte regler om betaling for benyttelse af offentlige flyvepladser på Færøerne.

Efter luftfartslovens § 148, finansieres tilsynet med civil luftfart således af en afgift (safety-bidraget) på 5,00 kr. i 2023-2024 pr. afrejsende passager, der opkræves hos luftfartsselskaberne. Rejsende fra/til Vága Floghavn bidrager årligt med ca. 1 mio.²⁸ kr. til det samlede safety bidrag.

Safety-afgiften betales for passagerer, der rejser fra danske, færøske og grønlandske, flyvepladser, der står åbne for offentligheden til afrejse med luftfartøjer. Herved bidrager også udenlandske selskaber til finansieringen af tilsynet.

Endvidere finansieres Trafikstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed, af omkostningsbestemte gebyrer fastsat af styrelsen med hjemmel i § 148.

²⁷ Bekendtgørelse af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart nr. 1171 af 6. september 2023.

²⁸ Tallet udgør et cirka-gennemsnit for 2019, 2022 og 2023 indtil september. Springet skyldes COVID-pandemien, hvorfor tallene i perioden 2020- 2021 ikke er retvisende.

7. Sagsområdets overgang til Færøerne

Ved endelig beslutning om sagsområdets overgang til Færøerne, bør der afsættes tilstrækkelig tid til tilvejebringelse af det nødvendige regelgrundlag for overgangen, samt håndtering af gældende certifikater af enhver art, således at overgangen bliver til mindst mulig gene for det færøske erhvervsliv. Særlig opmærksomhed bør gives til de områder, hvor erhvervslivet vil opleve størst forandring, herunder import af luftfartøjer, etablering og drift af værksteder og vedligeholdelsesorganisationer og i forbindelse med overvejelser om revision af BL 3-serien, der omhandler flyvepladser, hvis ikke en overgang til regler, der svarer til EU-retten, færdiggøres før en overgang. Derudover bør de nødvendige strukturer, systemer og behørigt kompetent og bemyndiget personale i en ny færøsk luftfartsmyndighed eller aftaler om delegation til private eller andre myndigheder, være på plads og klar til drift pr. overtagelsestidspunktet, således at der kan udstedes certifikater mv. på tidspunktet for de eksisterende certifikaters/godkendelsers tilbagekaldelse.

7.1 Etablering af en færøsk luftfartsmyndighed

Når Færøerne overtager luftfartsområdet, skal der, i overensstemmelse med de internationale retningslinjer fastsat af ICAO, etableres en færøsk luftfartsmyndighed. I den forbindelse kan der med fordel tages stilling til, hvilken finansieringsmodel der ønskes anvendt, således at det nødvendige hjemmelsgrundlag kan tilvejebringes.

Luftfartsmyndigheden skal organiseres og bemannes på en måde, der gør den i stand til at varetage de civile luftfartsrelaterede opgaver, som Danmark og Færøerne er forpligtet til at varetage som følge af rigets medlemskab af ICAO, og som i overordnede træk er beskrevet ovenfor.

I det omfang, det ikke er muligt at ansætte medarbejdere med de nødvendige kompetencer i en færøsk myndighed, kan der være behov for at indkøbe bistand fra en anden luftfartsmyndighed, eller delegere visse opgaver til en privat organisation. En sådan organisering stiller visse krav til den nationale luftfartsregulering.

For at sikre den nødvendige faglighed hos den myndighed eller organisation, til hvem der overlades opgaver på luftfartsområdet, kan luftfartsreguleringen med fordel opbygges på samme måde som luftfartslovgivningen hos den myndighed, der købes ydelser af.

Eventuel delegation vil forudsætte fornøden lovhjemmel og tilvejebringelse af en entydig beskrivelse af delegationens omfang og det tilsyn, myndigheden vil skulle føre med udførelse af opgaven.

7.1.1. Bemandingen

Luftfartsmyndigheden skal være bemandedet med personale, der har de nødvendige kompetencer på alle områder. Kompetencekrav er i overordnede træk beskrevet under afsnit 3.

Det drejer sig navnlig om følgende hovedområder, hvor luftfartsmyndigheden skal varetage opgaver relateret til såvel regelfastsættelse, udstedelse af godkendelser, certifikater, tilladelser mv., tilsyn med efterlevelse af regler, herunder økonomiske krav og godkendelser, samt håndhævelse:

- Flyvepladser og disses tekniske anlæg
- Luftfartsselskaber
- Kommercielle specialoperationer, privatflyvning og luftsport
- Uddannelsesområdet
- Luftfartøjers initiale og vedvarende luftdygtighed, flyværksteder samt vedligeholdelsesorganisationer
- Eftersøgning og redning
- Droner
- Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)
- Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer
- Trafikrettigheder
- Hændelser og havarier
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Som beskrevet i afsnit 3, skal luftfartsinspektører som udgangspunkt have et kompetenceniveau, som matcher dem, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med tilsynsarbejdet på det område, der føres tilsyn med.

Dette indebærer, at der skal være en medarbejderstab med højt specialiserede uddannelser og baggrund med erfaring som ingeniør, flymekaniker, pilot, flyveleder/AFIS-operatør, meteorolog og flyvelæge. Hertil kommer medarbejdere med juridisk, økonomisk og administrativ baggrund. Luftfartsområdet har sit ophæng i internationale konventioner, og myndigheden skal sikres en robust organisering, der understøtter løbende efterlevelse af de internationale forpligtelser. Ud over de konkrete inspektørkompetencer, stilles også krav til myndighedens organisering og udarbejdelse af særlige planer, programmer og systemer til at understøtte et ensartet safety-arbejde, hvor fokus er på kontinuerligt at forbedre forudsætningerne for en høj grad af sikkerhed i et globaliseret luftfartsmiljø. På samme måde som de organisationer, der skal føres tilsyn med, skal etablere et safety managementsystem, skal også myndighederne udarbejde et program for luftfartssikkerhedsarbejdet og mere konkrete planer til udmøntning heraf. Det betyder et fokuseret safety-arbejde, der tager udgangspunkt i en række tilgængelige sikkerhedsdata (fx hændelses- og tilsynsdata).

En ny færøsk luftfartsmyndighed skal dække over en bred vifte af kompetencer, samtidig med at opgavemængden pr. fagområde er relativt begrænset som følge af den færøske luftfartsbranches størrelse. Aktuelt udgøres luftfartsbranchen på Færøerne af et luftfartsselskab, en lufthavn til fastvingede fly og otte helikopterlandingspladser. Afhængigt af, om der fx etableres luftfartsuddannelser (piloter, flyveledere, mekanikere mv.) på Færøerne, eller om man accepterer personcertifikater udstedt af andre lande (fx EU-certifikater eller amerikanske certifikater) så vil det kunne føre til øget eller mindsket kompleksitet i opgaverne.

Behovet for myndighedsbemanding vil afhænge af, hvilke organisationer der ønsker at etablere sig på Færøerne, hvor mange opgaver der ønskes varetaget af den færøske myndighed, hvor mange opgaver der eventuelt ønskes overladt til tredjepart, og hvilke kompetencer der er hos det personale, der ansættes.

Indenfor de forskellige faglige områder, kan der endvidere være behov for forskellige fagligheder, som fx ingeniører med forskellige tekniske kompetencer, piloter med forskellige certifikattyper, jurister med forskellig juridisk ekspertise, mv.

Regelfastsættelsen omfatter hele luftfartsområdet og kræver ud over juridisk ekspertise også luftfartsfaglig specialviden. En og samme person vil muligvis på visse områder kunne have en uddannelsesmæssig baggrund, der dækker mere end et område. Omfanget af tilsynsopgaver mv. vil

formentlig variere i perioder afhængigt af konjunkturerne i luftfartsbranchen på et givet tidspunkt. I perioder med vækst, vil der eksempelvis kunne opstå nye luftfartsselskaber, der skal godkendes, eller der skal anskaffes nye luftfartøjer, hvilket vil betyde, at luftfartsmyndigheden vil skulle matche dette behov i form af operativ og teknisk godkendelse af sådanne selskaber og luftfartøjer, og dermed måske også nye kompetencebehov i myndigheden.

7.1.2 Tilsyns- og andre systemer og registre.

Med henblik på at efterleve samtlige relevante krav, skal luftfartsmyndigheden etablere et system som sikrer, at ICAO-reglerne samt ændringer hertil bliver håndteret og implementeret rettidigt i den færøske luftfartslovgivning.

Ligeledes skal der etableres et system til styring af tilsynsarbejdet, herunder hvilke tilsyn der skal udføres og efter hvilke retningslinjer, hvornår tilsynene skal udføres, og hvordan der skal følges op samt reageres og sanktioneres (påbud, forbud, straf) i forhold til konstaterede fejl og mangler eller andre afvigelser fra regelsættet.

Med henblik på at identificere sikkerhedsmæssige risiciområder inden for luftfarten, og for at belyse effekten af tilsynsarbejdet, skal der være et system, der kan håndtere obligatoriske og frivillige indberetninger af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder fra luftfartsbranchen og der skal foretages analyser heraf. Systemet kan indrettes, så det også kan håndtere indberetninger vedrørende havarier.

Ovennævnte systemer kan integreres i et eller flere systemer, når blot hensynet til beskyttelsen af hændelsesindberettere ikke kompromitteres. Formålet med et samlet system er blandt andet at samle al relevant sikkerhedsdata ét sted med det formål at skabe det bedst mulige grundlag for fremtidigt sikkerhedsarbejde, herunder så der eventuelt kan gennemføres kampagner omkring væsentlige luftfartssikkerhedsmæssige emner.

Endelig skal der oprettes et regionalt register til registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer (Luftfartøjsregisteret), hvori færøske luftfartøjer kan registreres, samt et rettighedsregister hvori der fx kan registreres panterrettigheder i luftfartøjer.

Såfremt der indgås aftaler med andre landes luftfartsmyndigheder om på Færøernes vegne og mod betaling at udføre en del af de ovennævnte tilsyn, vil kravene til bemanning og kompetencer kunne ændre sig. En sådan aftale fritager dog ikke en færøsk luftfartsmyndighed for ansvaret for at opbygge en vis kompetence på området. Selv om tilsynet bliver udført af andre, vil den færøske myndighed stadig have det overordnede ansvar for tilsynet, herunder at planlægning, iværksættelse og opfølgning på tilsynet lever op til de gældende regler.

7.2 Økonomi

Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil det økonomiske ansvar for samtlige myndighedsopgaver relateret til luftfartsområdet overgå til Færøerne. Konkret drejer det sig om følgende områder:

- Flyvepladser og disse tekniske anlæg
- Luftfartsselskaber
- Kommercielle specialoperationer, privatflyvning og luftsport
- Uddannelsesområdet
- Luftfartøjers initiale og vedvarende luftdygtighed, flyværksteder samt vedligeholdelsesorganisationer
- Eftersøgning og redning
- Droner
- Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)
- Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer
- Trafikrettigheder
- Hændelser og havarier
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Trafikstyrelsen er ikke i besiddelse af data, der gør det muligt præcist at angive de forventede omkostninger forbundet med en overtagelse. Følgende beskrivelse er således udtryk for estimer baseret på de data, Trafikstyrelsen er i besiddelse af.

For tilsyns- og godkendelsesområdet baserer estimatet sig på styrelsens nuværende ressourceanvendelse på opgaver på det samlede luftfartsområde, der vedrører Færøerne.

Trafikstyrelsen har for det reguleringsmæssige område ikke datagrundlag til at kunne opdele den nuværende ressourceanvendelse, der vedrører Færøerne. Også her er opgørelserne udtryk for det ressourcetræk, der knytter sig til en overtagelse af hele luftfartsområdet.

Trafikstyrelsen er endvidere ikke i besiddelse af data for omkostningerne til varetagelse af havariundersøgelser på Færøerne, der ikke i dag hører under Trafikstyrelsen, men Havarikommissionen.

Opgavetyperne

Trafikstyrelsens opgaveløsning er opdelt i tre overordnede opgavetyper: tilsyn, godkendelse og regulering.

For *tilsyns- og godkendelsesområdet*, vil der være tale om en begrænset og forholdsmæssig mængde opgaver, som vil relatere sig til organisationer og personer på Færøerne, som måtte ønske en godkendelse, som der efterfølgende vil skulle føres tilsyn med.

For *reguleringsopgavernes* vedkommende, vil hovedparten af de opgaver, Trafikstyrelsen i dag varetager for hele luftfartsområdet, skulle udføres tilsvarende for Færøerne, ved en overtagelse. Det skyldes, at reguleringsområdet vedrører overordnede politiske og reguleringsmæssige opgaver, som en luftfartsmyndighed vil skulle løfte for hele området, uanset der fx kun måtte være én luftfartsvirksomhed, én uddannelsesinstitution, én lufthavn, én lufttrafiktjenesteenhed osv.

Vedligeholdelsen af regelporteføljen vil således på tværs af luftfartsområdet forudsætte tilnærmelsesvist samme ressourcetræk som i Trafikstyrelsen. Det regelarbejde, der i dag udføres i Trafikstyrelsen, baserer sig som udgangspunkt på internationale regler vedtaget i ICAO-regi.

I Danmark står EU for gennemførelsen af langt hovedparten af reglerne, hvorfor arbejdet i Trafikstyrelsen på dette område i vidt omfang består i at administrere reglerne på baggrund af de af EU udstedte regler på området.

For de øvrige områder, hvor der enten ikke findes EU-regler eller hvor der er tale om regler på områder, hvor det er nødvendigt at opretholde nationale regler, idet området, der reguleres, ikke

omfattes af EU-regler, består Trafikstyrelsens arbejde dels i at udarbejde grundlaget for at kunne gennemføre ICAO-reglerne i national ret og dels i administration af reglerne.

Færøerne vil i tilfælde af overtagelse af luftfartsområdet fremover selv skulle stå for gennemførelsen af alle ændringer i ICAO's annekser. Færøerne vil i den forbindelse ikke skulle bruge ressourcer på at deltage i EU-arbejdet om implementeringen, som Trafikstyrelsen gør i dag. Som led i implementeringen vil Færøerne skulle udfylde de fortolkningsrammer, ICAO's regler lægger op til (herunder nogle af de opgaver, som EASA i dag varetager ifm. implementeringen af ICAO's annekser). Det vurderes på den baggrund, at der for så vidt angår selve regelvaretagelsen ikke vil være en væsentlig forskel i de samlede ressourcer, der anvendes i Trafikstyrelsen, og de ressourcer, der vil skulle anvendes på Færøerne.

Ressourcetrækket i Trafikstyrelsen som angivet nedenfor under punktet "reguleringsopgaver" indeholder ud over de reguleringsopgaver, der er nævnt ovenfor, også deltagelse i internationale møder og konferencer, ministerbetjening, besvarelse af folketingssspørgsmål og lignende. Omfanget af opgaver relateret til fx ministerbetjening og lignende vil antageligt være mindre for en færøsk myndighed end for Trafikstyrelsen, da antallet af tilsynsobjekter ikke har samme omfang. Afhængigt af hvor stort et engagement Færøerne ønsker at lægge i deltagelsen i internationale møder, vil denne post også kunne variere.

Der er ved opgørelsen ikke medtaget tidsforbrug for reguleringsopgaver, det på baggrund af tidsregistreringskategorierne vurderes, at Færøerne ikke vil skulle varetage.

Nedenfor beskrives i overordnede termer det forholdsmæssige ressourcetræk, der er i Trafikstyrelsen på baggrund af det antal organisationer og personer på Færøerne, som Trafikstyrelsen i dag godkender og fører tilsyn med, samt det ressourcetræk, der er i Trafikstyrelsen vedrørende reguleringsopgaven.

Tilsynsopgaver: Trafikstyrelsen estimerer, at der i alt er brugt ca. 2-2,5 årsværk årligt på tilsyn vedrørende Færøerne. Estimaterne baserer sig på data for de faktiske timer anvendt på tilsyn på Færøerne og en andel, der udgøres af indirekte tid (baseret på forholdet mellem direkte tilsynstid og indirekte tid for alle Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter på luftfartsområdet).

Godkendelsesopgaver: Godkendelser er efterspørgselsdrevet, og aktivitetsniveauet afhænger derfor af, om der i et givet år skal foretages godkendelser af fx infrastruktur eller et nyt luftfartsselskab. Trafikstyrelsen har på den baggrund ikke opgjort ressourceanvendelsen relateret til Færøerne, idet der alene skønnes anvendt begrænsede ressourcer i de seneste år.

Reguleringsopgaver: Trafikstyrelsen har i 2022-2023 brugt ca. 25-28 årsværk årligt på opgaver vedrørende dialog om og indførelse af nye regler, ministerbetjening, internationale møder mv., som Færøerne forventeligt vil skulle løse fremover, hvis hele luftfartsområdet overgår til Færøerne.

Doc 7300/9



Convention on International Civil Aviation

Convention relative à l'aviation civile internationale

Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Конвенция о международной гражданской авиации

This document supersedes Doc 7300/8.
Le présent document annule et remplace le Doc 7300/8.
Este documento reemplaza el Doc 7300/8.
Настоящий документ заменяет Doc 7300/8.

Ninth Edition – Neuvième édition – Novena edición – Издание девятое — 2006

**International Civil Aviation Organization
Organisation de l'aviation civile internationale
Organización de Aviación Civil Internacional
Международная организация гражданской авиации**

FOREWORD

This document contains the text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the "Convention"), in the English, French, Russian and Spanish languages. Each of these texts is equally authentic. The English text is the text adopted and signed at Chicago on 7 December 1944, amended as indicated below. The French and Spanish texts are the texts adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention, signed at Buenos Aires on 24 September 1968 (hereinafter referred to as the "Buenos Aires Protocol"), amended as indicated below. The text of the Buenos Aires Protocol is reproduced in this document at pages 45 to 47. This Protocol came into force on 24 October 1968. The Russian text is the text adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention, signed at Montreal on 30 September 1977 (hereinafter referred to as the "Protocol on the Authentic Quadrilingual Text"), amended as indicated below. This Protocol came into force on 16 September 1999. The text of the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text is reproduced in this document at pages 48 to 51.

In the body of the above-mentioned texts of the Convention, in English, French, Russian and Spanish, as presented in this document, are incorporated all the amendments made to the Convention which were in force on 1 January 2006, namely in respect of:

- a) Article 3 *bis* (non-use of weapons against civil aircraft in flight);
- b) Article 45 (permanent seat of the Organization);
- c) Article 48 *a*) (frequency of Assembly Sessions);
- d) Article 49 *e*) (powers of Assembly relating to annual budgets);
- e) Article 50 *a*) (composition and election of Council);
- f) Article 56 (membership of Air Navigation Commission);
- g) Article 61 (budget and apportionment of expenses);
- h) Article 83 *bis* (transfer of certain functions and duties in cases of lease, charter or interchange of aircraft);
- i) Article 93 *bis* (expulsion from the International Civil Aviation Organization or suspension of membership in it); and
- j) the final paragraph, adding Russian to the authentic texts of the Convention.

AVANT-PROPOS

Le présent document comporte le texte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944 (appelé ci-après la «Convention»), en langues française, anglaise, espagnole et russe. Chacun de ces textes fait également foi. Le texte anglais est celui qui a été adopté et signé à Chicago le 7 décembre 1944, amendé de la manière indiquée ci-dessous. Les textes français et espagnol sont ceux qui ont été adoptés au moyen du Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention, et qui sont annexés à ce protocole, signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968 (appelé ci-après le «Protocole de Buenos Aires»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Le texte du Protocole de Buenos Aires est reproduit dans le présent document aux pages 45 à 47. Ce protocole est entré en vigueur le 24 octobre 1968. Le texte russe est celui qui a été adopté au moyen du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention, et qui est annexé à ce protocole, signé à Montréal le 30 septembre 1977 (appelé ci-après le «Protocole concernant le texte authentique quadrilingue»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Ce protocole est entré en vigueur le 16 septembre 1999. Le texte du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue est reproduit dans le présent document aux pages 48 à 51.

Les textes français, anglais, espagnol et russe précités de la Convention, tels qu'ils figurent dans le présent document, comportent tous les amendements apportés à la Convention qui étaient en vigueur le 1^{er} janvier 2006, et qui concernaient:

- a) l'article 3 *bis* (non-utilisation d'armes contre des aéronefs civils en vol);
- b) l'article 45 (siège permanent de l'Organisation);
- c) l'article 48 *a*) (fréquence des sessions de l'Assemblée);
- d) l'article 49 *e*) (pouvoirs de l'Assemblée en matière de budgets annuels);
- e) l'article 50 *a*) (composition et élection du Conseil);
- f) l'article 56 (membres de la Commission de navigation aérienne);
- g) l'article 61 (budget et répartition des dépenses);
- h) l'article 83 *bis* (transfert de certaines fonctions et obligations en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs);
- i) l'article 93 *bis* (exclusion d'un État de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou suspension de sa qualité de membre de l'Organisation);
- j) le dernier paragraphe (ajout du russe aux textes authentiques de la Convention).

Attention is invited to the footnotes to the above-mentioned amendments.

Further amendments to the Convention have been adopted but have not been incorporated in this document as they have not yet entered into force, namely in respect of:

a) the final paragraph of the Convention, adding Arabic to the authentic texts of the Convention, adopted by the 31st Session of the Assembly; and

b) the final paragraph of the Convention, adding Chinese to the authentic texts of the Convention, adopted by the 32nd Session of the Assembly.

On voudra bien se reporter aux notes de bas de page relatives aux amendements précités.

D'autres amendements de la Convention ont été adoptés mais n'ont pas été incorporés au présent document du fait qu'ils ne sont pas encore entrés en vigueur. Il s'agit:

a) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute l'arabe aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 31^e session;

b) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute le chinois aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 32^e session.

TABLE OF CONTENTS**TABLE DES MATIÈRES**

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Chicago, 7 December 1944)	1
PREAMBLE	1
PART I.— AIR NAVIGATION	2
CHAPTER I.— General principles and application of the Convention	2
CHAPTER II.— Flight over territory of contracting States	4
CHAPTER III.— Nationality of aircraft	9
CHAPTER IV.— Measures to facilitate air navigation . .	10
CHAPTER V.— Conditions to be fulfilled with respect to aircraft	13
CHAPTER VI.— International standards and recommended practices	16
PART II.— THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION	20
CHAPTER VII.— The Organization	20
CHAPTER VIII.— The Assembly	22
CHAPTER IX.— The Council	24
CHAPTER X.— The Air Navigation Commission	28
CHAPTER XI.— Personnel	29
CHAPTER XII.— Finance	30
CHAPTER XIII.— Other international arrangements . . .	31
PART III.— INTERNATIONAL AIR TRANSPORT	32
CHAPTER XIV.— Information and reports	32

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Chicago, le 7 décembre 1944) . .	1
PRÉAMBULE	1
PREMIÈRE PARTIE.— NAVIGATION AÉRIENNE	2
CHAPITRE I.— Principes généraux et application de la Convention	2
CHAPITRE II.— Vol au-dessus du territoire des États contractants	4
CHAPITRE III.— Nationalité des aéronefs	9
CHAPITRE IV.— Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne	10
CHAPITRE V.— Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs	13
CHAPITRE VI.— Normes et pratiques recommandées internationales	16
DEUXIÈME PARTIE.— L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	20
CHAPITRE VII.— L'Organisation	20
CHAPITRE VIII.— L'Assemblée	22
CHAPITRE IX.— Le Conseil	24
CHAPITRE X.— La Commission de navigation aérienne	28
CHAPITRE XI.— Personnel	29
CHAPITRE XII.— Finances	30
CHAPITRE XIII.— Autres arrangements internationaux	31
TROISIÈME PARTIE.— TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	32
CHAPITRE XIV.— Renseignements et rapports	32

CHAPTER XV. — Airports and other air navigation facilities	32	CHAPITRE XV.— Aéroports et autres installations et services de navigation aérienne	32
CHAPTER XVI. — Joint operating organizations and pooled services	35	CHAPITRE XVI.— Organisations d'exploitation en commun et services en pool	35
PART IV. — FINAL PROVISIONS	36	QUATRIÈME PARTIE.— DISPOSITIONS FINALES	36
CHAPTER XVII. — Other aeronautical agreements and arrangements	36	CHAPITRE XVII.— Autres accords et arrangements aéronautiques	36
CHAPTER XVIII. — Disputes and default	38	CHAPITRE XVIII.— Différends et manquements	38
CHAPTER XIX. — War	40	CHAPITRE XIX.— Guerre	40
CHAPTER XX. — Annexes	40	CHAPITRE XX.— Annexes	40
CHAPTER XXI. — Ratifications, adherences, amendments, and denunciations	40	CHAPITRE XXI.— Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations	40
CHAPTER XXII. — Definitions	43	CHAPITRE XXII.— Définitions	43
SIGNATURE OF CONVENTION	44	SIGNATURE DE LA CONVENTION	44
PROTOCOL ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Buenos Aires, 24 September 1968)	45	PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Buenos Aires, le 24 septembre 1968)	45
PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Montreal, 30 September 1977)	48	PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Montréal, le 30 septembre 1977)	48

CONVENTION¹

**ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION**

**Signed at Chicago,
on 7 December 1944**

PREAMBLE

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

CONVENTION¹

**RELATIVE À L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE**

**Signée à Chicago,
le 7 décembre 1944**

PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

1. Came into force on 4 April 1947, the thirtieth day after deposit with the Government of the United States of America of the twenty-sixth instrument of ratification thereof or notification of adherence thereto, in accordance with Article 91 *b*).

1. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, trentième jour après le dépôt auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique du vingt-sixième instrument de ratification ou notification d'adhésion, conformément à l'article 91 *b*).

PART I
AIR NAVIGATION

CHAPTER I
GENERAL PRINCIPLES
AND APPLICATION OF THE CONVENTION

Article 1

Sovereignty

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Article 2

Territory

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Article 3

Civil and state aircraft

a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

PREMIÈRE PARTIE
NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I
PRINCIPES GÉNÉRAUX
ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'État

a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Article 3 bis*

a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

* The 25th (Extraordinary) Session of the Assembly on 10 May 1984 amended the Convention by adopting the Protocol introducing Article 3 bis. This amendment came into force on 1 October 1998.

d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Article 3 bis*

a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies.

b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

* Le 10 mai 1984, à sa 25^e session (extraordinaire), l'Assemblée a amendé la Convention en adoptant le Protocole concernant l'article 3 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1998.

d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph *a)* or derogate from paragraphs *b)* and *c)* of this Article.

Article 4

Misuse of civil aviation

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

CHAPTER II

FLIGHT OVER TERRITORY OF CONTRACTING STATES

Article 5

Right of non-scheduled flight

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa *a)* et ne déroge pas aux alinéas *b)* et *c)* du présent article.

Article 4

Usage indu de l'aviation civile

Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article 6

Scheduled air services

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Article 7

Cabotage

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

Article 8

Pilotless aircraft

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

Article 9

Prohibited areas

a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des

prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs *a)* or *b)* above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

Article 10

Landing at customs airport

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

Article 11

Applicability of air regulations

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to

services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas *a)* et *b)* ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'État et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres États contractants.

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à

or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

Article 12

Rules of the air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

Article 13

Entry and clearance regulations

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

Article 14

Prevention of spread of disease

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall

la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les États contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet État.

Article 12

Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie

from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

Article 15

Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization, provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be

contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État

imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

Article 16

Search of aircraft

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

CHAPTER III

NATIONALITY OF AIRCRAFT

Article 17

Nationality of aircraft

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

Article 18

Dual registration

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

Article 19

National laws governing registration

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des États contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Display of marks

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

Article 21

Report of registrations

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

CHAPTER IV

MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION

Article 22

Facilitation of formalities

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

Article 23

Customs and immigration procedures

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État. De plus, chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 23

Formalités de douane et d'immigration

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et

affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

Article 24

Customs duty

a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

Article 25

Aircraft in distress

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un État contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'État intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque État contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

Article 26

Investigation of accidents

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

Article 27

Exemption from seizure on patent claims

a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

b) The provisions of paragraph a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi

in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either 1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or 2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

Article 28

Air navigation facilities and standard systems

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

CHAPTER V

CONDITIONS TO BE FULFILLED WITH RESPECT TO AIRCRAFT

Article 29

Documents carried in aircraft

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents

entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention;

b) à adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention;

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS À REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions

in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- a) Its certificate of registration;
- b) Its certificate of airworthiness;
- c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- d) Its journey log book;
- e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

Aircraft radio equipment

a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

Article 31

Certificates of airworthiness

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30

Équipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.

Article 32

Licenses of personnel

a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Article 33

Recognition of certificates and licenses

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Article 34

Journey log books

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

Article 35

Cargo restrictions

a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine

munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph a): provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

Article 36

Photographic apparatus

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

CHAPTER VI

INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

Article 37

Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary,

par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36

Appareils photographiques

Tout État contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures internationales

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

À cette fin, l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques

international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- b) Characteristics of airports and landing areas;
- c) Rules of the air and air traffic control practices;
- d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- e) Airworthiness of aircraft;
- f) Registration and identification of aircraft;
- g) Collection and exchange of meteorological information;
- h) Log books;
- i) Aeronautical maps and charts;
- j) Customs and immigration procedures;
- k) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Article 38

Departures from international standards and procedures

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or

recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38

Dérogation aux normes et aux procédures internationales

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou

indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

Article 39

Endorsement of certificates and licenses

a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

Article 40

Validity of endorsed certificates and licenses

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

Article 41

Recognition of existing standards of airworthiness

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted

indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 40

Validité des certificats et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 41

Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype

to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

Article 42

Recognition of existing standards of competency of personnel

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

PART II

THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

CHAPTER VII

THE ORGANIZATION

Article 43

Name and composition

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

Article 44

Objectives

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

- a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;
- b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;
- c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;
- d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;
- e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;
- f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;

g) Avoid discrimination between contracting States;

h) Promote safety of flight in international air navigation;

i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

Article 45*

Permanent seat

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council, and otherwise than temporarily by decision of the Assembly, such decision to be taken by the number of votes specified by the Assembly. The number of votes so specified will not be less than three-fifths of the total number of contracting States.

Article 46

First meeting of Assembly

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

g) éviter la discrimination entre États contractants;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45*

Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil, et autrement que de façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants.

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 16 May 1958. The original text read as follows:

“The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council.”

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 16 mai 1958. Le texte original se lisait comme suit:

«L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.»

Article 47

Legal capacity

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

CHAPTER VIII

THE ASSEMBLY

Article 48

Meetings of Assembly and voting

a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. An extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary General.*

b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each

* This is the text of the Article as amended by the 14th Session of the Assembly on 15 September 1962; it entered into force on 11 September 1975. The previous text of this Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954 and which entered into force on 12 December 1956 read as follows:

“a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.”

The original unamended text of the Convention read as follows:

“a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.”

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque État contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'État intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLÉE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États*.

b) Tous les États contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque État

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 14^e session de l'Assemblée, le 15 septembre 1962; il est entré en vigueur le 11 septembre 1975. Le texte précédent de cet article établi par l'Assemblée à sa 8^e session, le 14 juin 1954, et qui est entré en vigueur le 12 décembre 1956 se lisait comme suit:

«a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix États contractants.»

Le texte original de cet article se lisait comme suit:

«a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix États contractants.»

contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

Article 49

Powers and duties of Assembly

The powers and duties of the Assembly shall be to:

- a) Elect at each meeting its President and other officers;
- b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;
- c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;
- d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;
- e) Vote annual budgets and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII*;
- f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;
- g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

“e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;”.

contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les États contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants:

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) voter des budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII*;
- f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;
- g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

«e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;».

h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;

j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

CHAPTER IX

THE COUNCIL

Article 50

Composition and election of Council

a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of thirty-six contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.*

b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to 1) the States of chief importance in air transport; 2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and 3) the States not otherwise included whose designation will insure that all

* This is the text of the Article as amended by the 28th (Extraordinary) Session of the Assembly on 26 October 1990; it entered into force on 28 November 2002. The original text of the Convention provided for twenty-one members of the Council. That text was subsequently amended by the 13th (Extraordinary) Session of the Assembly on 21 June 1961; this amendment entered into force on 17 July 1962 and provided for twenty-seven members of the Council. A second amendment was adopted by the 17th (A) (Extraordinary) Session of the Assembly on 12 March 1971; this amendment entered into force on 16 January 1973 and provided for thirty members of the Council. A third amendment was adopted by the 21st Session of the Assembly on 16 October 1974; this amendment entered into force on 15 February 1980 and provided for thirty-three members of the Council.

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de trente-six États contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante*.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 28^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 26 octobre 1990; il est entré en vigueur le 28 novembre 2002. Le texte original de la Convention prévoyait 21 sièges au Conseil. Il a été modifié lors de la 13^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 21 juin 1961; cet amendement est entré en vigueur le 17 juillet 1962 et prévoyait 27 sièges au Conseil. Un deuxième amendement, adopté lors de la 17^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 12 mars 1971, est entré en vigueur le 16 janvier 1973 et prévoyait 30 sièges au Conseil. Un troisième amendement, adopté lors de la 21^e session de l'Assemblée, le 16 octobre 1974, est entré en vigueur le 15 février 1980 et prévoyait 33 sièges au Conseil.

the major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

Article 51

President of Council

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

- a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;
- b) Serve as representative of the Council; and
- c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

Article 52

Voting in Council

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

Article 53

Participation without a vote

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its

assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'État qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- a) convoquer le Conseil, le Comité du transport aérien et la Commission de navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout État contractant intéressé.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts.

interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

Article 54

Mandatory functions of Council

The Council shall:

- a) Submit annual reports to the Assembly;
- b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;
- c) Determine its organization and rules of procedure;
- d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;
- e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;
- f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;
- g) Determine the emoluments of the President of the Council;
- h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;
- i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;
- j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;
- k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;
- l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and

Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
- l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des

recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

Article 55

Permissive functions of Council

The Council may:

a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les États contractants les dispositions prises;

m) examiner les recommandations de la Commission de navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer des fonctions à la Commission de navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPTER X

THE AIR NAVIGATION COMMISSION

Article 56

Nomination and appointment of Commission

The Air Navigation Commission shall be composed of nineteen members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.*

Article 57

Duties of Commission

The Air Navigation Commission shall:

- a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;
- b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;
- c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

* This is the text of the Article as amended by the 27th Session of the Assembly on 6 October 1989; it entered into force on 18 April 2005. The original text of the Convention provided for twelve members of the Air Navigation Commission. That text was subsequently amended by the 18th Session of the Assembly on 7 July 1971; this amendment entered into force on 19 December 1974 and provided for fifteen members of the Air Navigation Commission.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de navigation aérienne se compose de dix-neuf membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de navigation aérienne est nommé par le Conseil*.

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 27^e session de l'Assemblée, le 6 octobre 1989; il est entré en vigueur le 18 avril 2005. Le texte original de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne. Il a été modifié lors de la 18^e session de l'Assemblée, le 7 juillet 1971; cet amendement est entré en vigueur le 19 décembre 1974 et prévoyait 15 sièges à la Commission de navigation aérienne.

CHAPTER XI

PERSONNEL

Article 58

Appointment of personnel

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

Article 59

International character of personnel

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

Article 60

Immunities and privileges of personnel

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout État contractant ou utiliser leurs services.

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPTER XII

FINANCE

Article 61*

Budget and apportionment of expenses

The Council shall submit to the Assembly annual budgets, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budgets with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

Article 62

Suspension of voting power

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

Article 63

Expenses of delegations and other representatives

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

“The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.”

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61*

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque État contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

«Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.»

CHAPTER XIII

OTHER INTERNATIONAL ARRANGEMENTS

Article 64

Security arrangements

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

Article 65

Arrangements with other international bodies

The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

Article 66

Functions relating to other agreements

a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement of the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements en matière de sécurité

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et l'Accord relatif au transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux ou l'Accord relatif au transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

PART III

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

CHAPTER XIV

INFORMATION AND REPORTS

Article 67

File reports with Council

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

CHAPTER XV

AIRPORTS AND OTHER AIR NAVIGATION FACILITIES

Article 68

Designation of routes and airports

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

Article 69

Improvement of air navigation facilities

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

**AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS
ET SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

*Amélioration des installations et services
de navigation aérienne*

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un État contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres

affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

Article 70

Financing of air navigation facilities

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

Article 71

Provision and maintenance of facilities by Council

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

Article 72

Acquisition or use of land

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun État contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

Un État contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'État peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'État, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un État contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques requis sur le territoire dudit État pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres États contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un État contractant, cet État doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73

Expenditure and assessment of funds

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

Article 74

Technical assistance and utilization of revenues

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

Article 75

Taking over of facilities from Council

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet État, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Article 75

Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un État contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'État estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Return of funds

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

CHAPTER XVI

JOINT OPERATING ORGANIZATIONS AND POOLED SERVICES

Article 77

Joint operating organizations permitted

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

Article 78

Function of Council

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions.

Article 79

Participation in operating organizations

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des États en vertu de l'article 73, restitués aux États pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un État peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.

PART IV

FINAL PROVISIONS

CHAPTER XVII

**OTHER AERONAUTICAL AGREEMENTS
AND ARRANGEMENTS**

Article 80

Paris and Habana Conventions

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

Article 81

Registration of existing agreements

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

Article 82

Abrogation of inconsistent arrangements

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall

QUATRIÈME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

**AUTRES ACCORDS ET
ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES**

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque État contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre États contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un État contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre État ou une entreprise de transport aérien de tout autre État, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un État contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant a assumé de telles obligations

use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83

Registration of new arrangements

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

Article 83 bis*

Transfer of certain functions and duties

a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council

incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

Article 83 bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à

* The 23rd Session of the Assembly on 6 October 1980 amended the Chicago Convention by introducing Article 83 bis. This amendment came into force on 20 June 1997.

* Le 6 octobre 1980, à sa 23^e session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 83 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 juin 1997.

and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

c) The provisions of paragraphs *a)* and *b)* above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

CHAPTER XVIII

DISPUTES AND DEFAULT

Article 84

Settlement of disputes

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an ad hoc arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

Article 85

Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal

l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas *a)* et *b)* ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

CHAPITRE XVIII

DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout État impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet État par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du

established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

Article 86

Appeals

Unless the Council decides otherwise any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

Article 87

Penalty for non-conformity of airline

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

Article 88

Penalty for non-conformity by State

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86

Appels

À moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Article 87

Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque État contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un État contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88

Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

CHAPTER XIX

WAR

Article 89

War and emergency conditions

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout État contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

CHAPTER XX

ANNEXES

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph 1), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPTER XXI

RATIFICATIONS, ADHERENCES, AMENDMENTS, AND DENUNCIATIONS

Article 91

Ratification of Convention

a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis

States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

Article 92

Adherence to Convention

a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

Article 93

Admission of other States

States other than those provided for in Articles 91 and 92 a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

Article 93

Admission d'autres États

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire.

Article 93 bis*

a) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;

2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.

b) A State which ceases to be a member of the International Civil Aviation Organization as a result of the provisions of paragraph a) above may, after approval by the General Assembly of the United Nations, be readmitted to the International Civil Aviation Organization upon application and upon approval by a majority of the Council.

c) Members of the Organization which are suspended from the exercise of the rights and privileges of membership in the United Nations shall, upon the request of the latter, be suspended from the rights and privileges of membership in this Organization.

Article 94

Amendment of Convention

a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

* The 1st Session of the Assembly on 27 May 1947 amended the Chicago Convention by introducing Article 93 bis. This amendment came into force on 20 March 1961.

Article 93 bis*

a) Nonobstant les dispositions des articles 91, 92 et 93 ci-dessus,

1) Tout État dont le gouvernement fait l'objet de la part de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies d'une recommandation tendant à le priver de sa qualité de membre d'institutions internationales, établies par l'Organisation des Nations Unies ou reliées à celle-ci, cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

2) Tout État qui est exclu de l'Organisation des Nations Unies cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale à moins que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies joigne à son acte d'exclusion une recommandation contraire.

b) Tout État qui cesse d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des dispositions du paragraphe a) ci-dessus, peut, avec l'accord de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, être admis à nouveau dans l'Organisation de l'aviation civile internationale sur sa demande, et avec l'approbation du Conseil votée à la majorité.

c) Les membres de l'Organisation qui sont suspendus de l'exercice des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de la présente Organisation.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

* Le 27 mai 1947, à sa 1^{re} session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 93 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 mars 1961.

b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

Article 95

Denunciation of Convention

a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

CHAPTER XXII

DEFINITIONS

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des États contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

CHAPITRE XXII

DÉFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention:

a) «Service aérien» signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) «Service aérien international» signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

c) «Entreprise de transport aérien» signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) «Escale non commerciale» signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE OF CONVENTION

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. The texts of this Convention drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the Governments of all the States which may sign or adhere to this Convention. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.*

SIGNATURE DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.)*.

* This is the text of the final paragraph as amended by the 22nd Session of the Assembly on 30 September 1977; it entered into force on 17 August 1999. The original text read as follows:

“DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. A text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.”

* Ce texte est celui du dernier paragraphe amendé par l'Assemblée à sa 22^e session, le 30 septembre 1977; il est entré en vigueur le 17 août 1999. Le texte original se lisait comme suit:

«FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.»

PROTOCOL¹

ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 *a*) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I²

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

1. Came into force on 24 October 1968.
2. The text of the Convention in the French and Spanish languages mentioned in this Article will be found in the second and third columns at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

PROTOCOLE¹

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, appelée ci-après «la Convention», stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature;

CONSIDÉRANT que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;

CONSIDÉRANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 *a*) de la Convention, qu'à l'égard de tout État qui l'a ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article I^{er 2}

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

1. Entré en vigueur le 24 octobre 1968.
2. Le texte en langues française et espagnole de la Convention, visé au présent article, figure dans les deuxième et troisième colonnes du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 *a*) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

a) signature without reservation as to acceptance, or

b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or

c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 *a*) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,

b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,

c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Government of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

Article V

L'adhésion future d'un État à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article VIII

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit.

PROTOCOL¹

ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Montreal on 30 September 1977

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the 21st Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization requested the Council of this Organization "to undertake the necessary measures for the preparation of the authentic text of the Convention on International Civil Aviation in the Russian language, with the aim of having it approved not later than the year 1977";

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (hereinafter called the Convention) was adopted in the French and Spanish languages and, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention;

CONSIDERING accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Russian language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, the texts of which are equally authentic and that, according to Article 94 *a*) of the Convention, any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

1. Came into force on 16 September 1999.

PROTOCOLE¹

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Montréal le 30 septembre 1977

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à sa vingt et unième session, a demandé au Conseil de cette Organisation «de prendre les mesures nécessaires pour que soit élaboré le texte authentique de la Convention relative à l'aviation civile internationale en langue russe, en vue de le faire approuver d'ici à 1977 au plus tard»;

CONSIDÉRANT que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT que, en vertu du Protocole signé à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, le texte de cette Convention (nommée ci-après «la Convention»), a été adopté en langues française et espagnole et constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans ces trois langues tel qu'il est prévu dans les dispositions protocolaires de la Convention;

CONSIDÉRANT en conséquence qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe un texte de la Convention en langue russe;

ESTIMANT que lors de l'adoption desdites dispositions il est nécessaire de tenir compte de l'existence d'amendements à la Convention en langues française, anglaise et espagnole, ces textes faisant également foi et chacun de ces amendements ne pouvant, en vertu de l'article 94 *a*) de la Convention, entrer en vigueur qu'à l'égard des États qui l'ont ratifié;

1. Entré en vigueur le 16 septembre 1999.

HAVE AGREED as follows:

Article I²

The text of the Convention and of the amendments thereto in the Russian language annexed to this Protocol, together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French and Spanish languages, constitutes the text equally authentic in the four languages.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 *a*) thereof, then the text of such amendment in the Russian, English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the four languages, which results from this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

a) signature without reservation as to acceptance, or

b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or

c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Montreal until the 5th of October 1977 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

2. The text of the Convention in the Russian language mentioned in this Article will be found in the fourth column at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article I^{r 2}

Le texte en langue russe de la Convention et des amendements annexé au présent Protocole, constitue, conjointement avec le texte en langues française, anglaise et espagnole de la Convention et des amendements à cette Convention, un texte faisant également foi dans les quatre langues.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 *a*) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les quatre langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,

b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,

c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Montréal jusqu'au 5 octobre 1977 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

2. Le texte en langue russe de la Convention, visé au présent article, figure dans la quatrième colonne du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the amendment to the final clause of the Convention, which provides that the text of the Convention in the Russian language is of equal authenticity.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article V

Any adherence of a State to the Convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the Convention.

Article VII

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VIII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article IX

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aurent signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III, et après que l'amendement à la disposition finale de la Convention, selon lequel le texte de la Convention en langue russe fait également foi, sera entré en vigueur.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

L'adhésion d'un État à la Convention après l'entrée en vigueur du présent Protocole vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

L'acceptation du présent Protocole par un État n'est pas considérée comme ratification par cet État d'un amendement quelconque à la Convention.

Article VII

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VIII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article IX

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;

b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

Article X

This Protocol, drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montreal this thirtieth day of September, one thousand nine hundred and seventy-seven.

— END —

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son Article IV, paragraphe 1.

Article X

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal, le trente septembre mil neuf cent soixante-dix-sept.

— FIN —

Doc 10070
AN/528



Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors

Notice to Users

This document is an unedited version of an ICAO publication and has not yet been approved in final form. As its content may still be supplemented, removed, or otherwise modified during the editing process, ICAO shall not be responsible whatsoever for any costs or liabilities incurred as a result of its use.

First Edition (advance unedited) — 2016

International Civil Aviation Organization

Published in separate Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish editions by the
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
999 Boulevard Robert-Bourassa, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents and booksellers, please go to the
ICAO website at www.icao.int.

Advance edition (unedited)

ICAO Doc 10070, *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors*
Order Number: 10070
ISBN [TBD]

© ICAO 2016

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, without prior permission in writing from the International Civil
Aviation Organization.

PURPOSE AND USE OF THIS MANUAL

This manual provides guidance to oversight Authorities and training organizations on the development and maintenance of a competent Civil Aviation Safety Inspectors (CASIs) workforce. It is one component of a suite of guidance materials and tools to support States in conducting effective oversight.

Effective Oversight guidance materials and tools

Available at: www.icao.int/Pages/default.aspx.....

<p>Manual</p>  <p>Manual on CASIs (Doc 10070)</p>	<p>Information</p>  <p>Organizational Structure Guidance</p> <p>Determine the organizational structure that suits you best</p>
<p>Tool</p>  <p>Benchmarking</p> <p>Compare what you've got with best practice</p>	<p>Tool</p>  <p>Resource Planning</p> <p>Determine how many CASIs you need</p>

TABLE OF CONTENTS

Purpose and Use of this Manual	ivv
Table of Contents.....	v
Table of Figures	viii
List of Tables	viii
Glossary.....	ix
Abbreviations/Acronyms	xi
Chapter 1. WHY WE NEED CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASIS).....	1-1
1.1. State Obligations	1-1
1.1.1. Fulfilling Regulatory Obligations to Support International Civil Aviation.....	1-1
Safety Oversight Audit Results for CE 4 and CE 5	1-2
1.1.2. CAA Obligations to Support an Effective Inspectorate.....	1-3
Policy and Procedures	1-3
Safe working environment	1-4
Workspace and equipment	1-4
Renumberation, Conditions of Service and Staffing	1-5
1.2. Recruiting and Selecting CASIs	1-6
1.3. Influencing Factors on the Regulatory Environment.....	1-7
Growth of the Industry	1-7
Emerging Technologies.....	1-8
Changing Business Models	1-8
Increasing Trend towards Performance-Based regulations	1-9
1.4. Preparing CASIs for the Future	1-10
Chapter 2. WHAT CASIS DO (DUTIES AND TASKS)	2-1
2.1. Areas of Activity of CASIs.....	2-1

2.2.	Inspector Roles, Typical Duties and Entry Qualifications	2-2
2.2.1.	Aerodrome & Heliport CASI.....	2-2
2.2.2.	Airworthiness CASI	2-3
	Continuing Airworthiness CASI, including oversight of manufacturers	2-3
2.2.3.	Flight Operations CASI.....	2-4
	Flight Dispatch CASI.....	2-4
2.2.4.	Air Navigation Services CASI.....	2-4
2.2.5.	Cabin Safety CASI.....	2-5
2.2.6.	Dangerous Goods CASI	2-6
2.3	ICAO tool to recognize civil aviation safety inspectors.....	2-6
Chapter 3.	HOW CASIS DO THEIR JOB (COMPETENCIES).....	3-1
3.1.	What Are CASI Competencies?.....	3-1
3.2.	Assumptions Underlying the ICAO CASI Competency Framework.....	3-2
3.3.	The ICAO CASI Competency Framework	3-2
Chapter 4.	CASI CAREER AND TRAINING LIFECYCLE.....	4-1
4.1.	CASI Career Lifecycle.....	4-1
4.2.	Supporting CASI Career Lifecycle through training	4-2
4.2.1.	Initial training.....	4-2
	Introduction.....	4-2
	Basic.....	4-3
	Specialization.....	4-3
	On-the-job training.....	4-4
4.2.2.	Continuation Training.....	4-4
4.2.3.	Requalification Training.....	4-5
4.2.4.	Advanced Training.....	4-5
Appendix A –	EXAMPLES OF POTENTIAL ADAPTATION TO THE ICAO COMPETENCY FRAMEWORKS FOR ENTRY AND INITIAL TRAINING COMPETENCIES	A-1

Appendix B – EXAMPLES OF TRAINING SPECIFICATIONS, ADAPTED COMPETENCY MODELS AND EVIDENCE GUIDES B-1

Appendix C – ICAO GUIDANCE RELATED TO OPERATIONAL PROCEDURES TO SUPPORT THE DEVELOPMENT OF INSPECTOR GUIDES C-1

Appendix D – ICAO TOOL TO RECOGNIZE CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS D-1

TABLE OF FIGURES

Figure 1. The Eight Critical Elements of a State Safety Oversight System	1
Figure 2. Global rate of Effective Implementation of the 8 Critical Elements of a State’s safety oversight system in the years 2012 and 2015.	2
Figure 3. Career Progression of a successful CASI with associated training	1

LIST OF TABLES

Table 1. Regional estimates of annual traffic growth rate for the period 2010 – 2030	8
--	---

GLOSSARY

When the following terms are used in this manual, they have the following meanings:

***Aerodrome.** A defined area on land or water (including any buildings, installations, and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

Air navigation services. Services provided to air traffic during all phases of operation including air traffic management (ATM), communication, navigation and surveillance (CNS), meteorological services for air navigation (MET), search and rescue (SAR) and aeronautical information services/aeronautical information management (AIS/AIM).

***Air traffic services.** A generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).

***Approved training organization (ATO).** An organization approved by and operating under the supervision of a Contracting State in accordance with the requirements of Annex 1 to perform approved training.

Note.— The Contracting State is required to ensure that the ATO is included in the State’s ongoing safety oversight programme.

Audit. A systematic and objective review of an entity’s operation to verify compliance with aviation regulations, conformity with or adherence to required standards as well as CAA-approved documented policies, processes, and procedures.

***Civil Aviation Authority (CAA).** The government entity or entities, however titled, that are directly responsible for the regulation of all technical (i.e. air navigation and aviation safety) and economic (i.e. the commercial aspects of air transport) aspects of civil air transport.

Civil aviation safety inspector (CASI). A qualified person authorized by the State to carry out safety oversight activities for civil aviation.

***Commercial air transport operation.** An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.

***Competency.** A dimension of human performance that is used to reliably predict successful performance on the job.

***Competency-based training and assessment.** Training and assessment that are characterized by a performance orientation, emphasis on standards of performance and their measurement, and the development of training to the specified performance standards.

***Compliance.** The state of meeting those requirements mandated through regulation.

***Conformity.** The state of meeting established criteria, standards, specifications and desired outcomes.

Contracting State. A State, which is a party to the *Convention on International Civil Aviation* and has agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically.

Director General of Civil Aviation. A designation that identifies the senior official who is the head of the State's Civil Aviation Authority.

Finding. A finding is a conclusion by audit personnel that demonstrates either non-compliance with a regulation or non-conformity with a specific standard.

***General aviation operation.** An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.

***Hazard.** A condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft accident or incident.

Human performance. Human capabilities and limitations which have an impact on the safety and efficiency of aeronautical operations.

Inspection. The basic activity of an audit, which involves detailed examination of specific activities, products or services.

Inspectorate. The grouping of all CASIs and their immediate operational managers regardless of where they are assigned within the CAA's organization.

***Instructional systems design (ISD).** A formal process for designing training which includes analysis, design and production, and evaluation processes.

***Operational control.** The exercise of authority over the initiation, continuation, diversion or termination of a flight in the interest of the safety of the aircraft and the regularity and efficiency of the flight.

***Operator.** A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

***Performance criteria.** Simple, evaluative statements on the required outcome of the competency element and a description of the criteria used to judge whether the required level of performance has been achieved. A performance criterion consists of an observable behaviour, condition(s) and a competency standard.

***Quality.** The totality of features and characteristics of a product or service that bear on its ability to satisfy stated or implied needs.

***Quality assurance (QA).** All the planned and systematic actions necessary to provide adequate confidence that all aviation activities satisfy given standards and requirements, including the ones specified by the organization in relevant manuals.

***Quality management.** A management approach focused on the means to achieve product or service quality objectives through the use of its four key components: quality planning; quality control; quality assurance; and quality improvement.

Risk assessment. The analysis of the consequences of the hazards that have been determined as threatening the capabilities of an organization or person(s). A safety risk analysis uses a conventional breakdown of risk into two components to define the level of safety risk: the probability of occurrence of a damaging event or condition, and the severity of the event or condition, should it occur to define the level of safety risk.

***Safety management system (SMS).** A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures.

Safety oversight. A function performed by a State to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety-related national laws and regulations.

***Safety risk.** The predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

***Significant safety concern.** Occurs when the State allows the holder of an authorization or approval to exercise the privileges attached to it, although the minimum requirements established by the State and by the Standards set forth in the Annexes to the Convention are not met, resulting in an immediate safety risk to international civil aviation.

***State safety programme (SSP).** An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

**These terms have been defined in other ICAO documents.*

ABBREVIATIONS/ACRONYMS

AIS	Aeronautical information services
AMO	Approved maintenance organization
AOC	Air operator certificate
ATM	Air traffic management
ATO	Approved training organization
CAA	Civil Aviation Authority
CASI	Civil Aviation Safety Inspector
CNS	Communication, navigation and surveillance
DGCA	Director General of Civil Aviation
EDTO	Extended diversion time operations
GANP	Global Air Navigation Plan
GASP	Global Aviation Safety Plan
ISD	Instructional systems design
MEL	Minimum equipment list
MET	Meteorological services for air navigation
OECD	Organization of Economic Cooperation and Development

OJT	On-job training
PANS	Procedures for Air Navigation Services
PANS-TRG	Procedures for Air Navigation Services — Training
PBR	Performance-based regulations or performance-based regulatory
QA	Quality assurance
RA	Risk assessment
SARPs	Standards and Recommended Practices
SME	Subject-matter-expert
SMS	Safety management system
SSP	State's safety programme



CHAPTER 1. WHY WE NEED CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASIS)

This chapter describes the State obligations regarding oversight emphasizing the role of civil aviation safety inspectors (CASIs), their recruitment, the changing regulatory environment in which they work and how a competency-based approach can prepare CASIs for the future.

A CASI is a qualified person authorized by the State to carry out safety oversight activities. Safety oversight is a function performed by a State to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety-related national laws and regulations. For the purpose of this manual, CASIs will be understood to exclude authority personnel involved exclusively in the oversight of product design and type certification.

1.1. STATE OBLIGATIONS

There are two types of States' obligations with regard to oversight: those that relate to supporting international civil aviation and those that relate to supporting CASIs to effectively perform safety oversight functions on behalf of the CAA.

1.1.1. FULFILLING REGULATORY OBLIGATIONS TO SUPPORT INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

The Convention and its supporting nineteen Annexes establish several key obligations for Contracting States. One of the obligations is oversight of various aviation entities and activities.

To accomplish these obligations, Annex 19 — *Safety Management*, Appendix 1 identifies eight critical elements (CE) (Figure 1):



Figure 1. The eight critical elements of a State safety oversight system

Critical elements 4 and 5 are particularly related to the qualification of CASIs and the implementation of critical elements 6, 7 and 8. Of particular interest are the Standards associated to these critical elements 4 and 5 in Annex 19, namely:

“CE-4 Qualified technical personnel

4.1 The State shall establish minimum qualification requirements for the technical personnel performing safety oversight functions and provide for appropriate initial and recurrent training to maintain and enhance their competence at the desired level.

4.2 The State shall implement a system for the maintenance of training records.

CE-5 Technical guidance, tools and provision of safety-critical information

5.1 The State shall provide appropriate facilities, comprehensive and up-to-date technical guidance material and procedures, safety-critical information, tools and equipment, and transportation means, as applicable, to the technical personnel to enable them to perform their safety oversight functions effectively and in accordance with established procedures in a standardized manner.”

States should ensure that their State Safety Programme manages the challenge of the growth of their aviation industry and maintains a safe operating environment. Each State should identify what investments need to be made in order for the State to continue to meet its international obligations under the Convention on International Civil Aviation and plan for the future air transportation system in accordance with Doc 10004, *2014-2016 Global Aviation Safety Plan (GASP)* and Doc 9750, *Global Air Navigation Plan (GANP)*.

SAFETY OVERSIGHT AUDIT RESULTS FOR CE 4 AND CE 5

According to the report of the Universal Safety Oversight Audit Programme and Continuous Monitoring Approach consulted at the time of writing this manual, CE-4 remains the CE with the lowest effective implementation (EI) rate at the global level. The report indicates that:

- In the December 2013 to December 2015 period, all CEs from CE-1 to CE-5 have seen an increase of their EI. However, all CEs related to the actual implementation of the State’s safety oversight system, i.e. CE-6, CE-7 and CE-8, have seen a decrease of their EI (Figure 2).

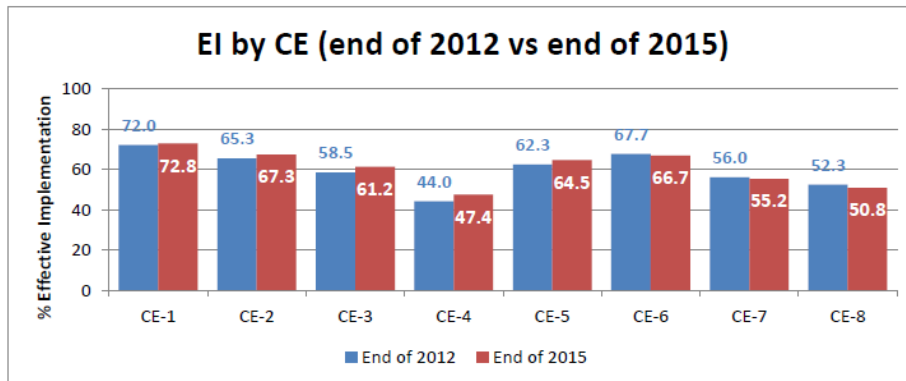


Figure 2. Global rate of effective implementation of the eight critical elements of a State’s safety oversight system in the years 2012 to 2015.

The EI decrease during this period resulted from a number of factors.

- One of them is the deterioration of the safety oversight system when the State had not been able to retain some of its qualified and experienced technical staff. In other States, the CAA had not been sufficiently staffed to effectively perform all necessary additional certification, surveillance and enforcement activities associated with a significant increase of their level of aviation activity. The limited qualified human resources available to States also impact the identification of differences with ICAO provisions. This requires sufficient understanding of the SARPs involved, which may be limited by the actual qualification and training of the State's personnel, by the complexity or formulation of some SARPs and by the inherent difficulty associated with the assessment of the level of compliance of national regulations and practices with SARPs.
- While some States manage to recruit adequately qualified experts, they may not be able to retain them. Once these experts receive significant training and accumulate experience, they are offered positions in the industry, in other States or in international or regional organizations which have more attractive employment conditions or compensation packages. The lack of or insufficient number of qualified inspectors remains the main obstacle to the implementation of an effective State safety oversight system, and is often the root cause of situations leading to the identification of Significant Safety Concerns (SSC) in the State by ICAO.
- Another difficulty for some States is to objectively estimate the CAA's staffing needs in the various aviation domains, based on the State's level of activity and complexity of the aviation system, as well as to estimate, obtain and train additional human resources when a significant increase in the State's level of aviation activity is observed or forecasted.
- Many States have not yet established a training policy. A training policy together with the availability of sufficient funds for the effective implementation of the training programmes are the building blocks of the CAA's training system. In the absence of such a policy, or when the training policy exists but is not comprehensive or appropriately implemented, States may lack or have insufficiently detailed training programmes for some or all of the CAA inspector positions; training records may be partially maintained (consisting mainly of a compilation of course completion certificates); and the on-the-job training (OJT) may not be performed by sufficiently qualified and experienced staff and/or may not be documented in the training records.
- The lack of sufficient financial resources remains the main obstacle to the provision of training, which results in the inspectorate and relevant staff not having the necessary qualifications.

1.1.2. CAA OBLIGATIONS TO SUPPORT AN EFFECTIVE INSPECTORATE

The State must establish conditions that allow CASIs to discharge their duties. This requires the State to delegate specific powers of authority to CASIs supporting the accomplishment of their tasks. Some States codify the CASI's power of authority and degree of accountability into aviation law to enable CASIs to effectively carry out their assignments. Creating the conditions that allow CASIs to discharge their duties also requires the DGCA to:

- establish clear and comprehensive workplace policies and procedures;
- provide a safe working environment; and
- supply CASIs with adequate workplace resources.

These are discussed further below.

POLICY AND PROCEDURES

The CAA must have comprehensive documented policies and procedures which establish expected standards of service for all inspector-related tasks. Policies and procedures should at least explain departmental values, codes of conduct, operational procedures, and internal reporting and recordkeeping requirements.

CASIs decisions and actions can have significant consequences. There need to be safeguards protecting the CASIs. Procedures and other regulatory provisions should provide guidance to CASIs in discharging their duties. Adherence to them protects CASIs in case an authority action or decision is challenged. Other safeguards could include documented government policies providing the individual inspector with the full legal support and representation of the government when circumstances could lead to the CASI facing judicial prosecution.

The CAA may consider implementing a condensed operational procedures guide, similar to a checklist to support a uniform level of service. The tool can take different forms. It can be generic and provide the critical steps in conducting activities such as an audit or approving a licence application or it can be more detailed. ICAO guidance related to these operational procedures to help CAAs develop their own inspector guides can be found in Appendix C. CAAs should customize them to ensure that they are consistent with State regulatory requirements and CAA procedures.

A CAA training policy should clearly address the initial training of CASIs, as well as the periodic recurrent and specialized training necessary for CASIs to perform the tasks for which they are responsible. The CASI training lifecycle is described in Chapter 4.

SAFE WORKING ENVIRONMENT

The day-to-day operation of an inspectorate involves the provision of civil aviation regulatory services to a law-abiding community. However, there will be occasions when some entities will wilfully attempt to operate outside the regulatory boundaries. For this reason, DGCAs should have adequate security procedures in place, which track the whereabouts of each inspector and confirm that their personal well-being is not jeopardized. Although not a frequent occurrence, inspector's field work can put the individual in harm's way. In particular, the CAA should manage with due care surveillance activity at remote locations. As per 1.1.2, CASIs are empowered to carry out their assigned responsibilities. Without such authority, unscrupulous entities are free to be uncooperative and even belligerent when dealing with CASIs carrying out their duties.

The DGCA must develop and maintain a good working relationship with judicial bodies and police forces to ensure adequate powers of enforcement. This enables each group to effectively fulfil its responsibilities and to collaborate in bringing about a just and proper resolution of any serious offences.

In addition, CASIs are expected to undertake tasks in operational hazardous environments. As part of managing the health, safety and welfare of CASIs in the workplace, the CAA should determine what might cause harm to its inspectors and risk assessments should be undertaken to identify sensible risk control measures.

WORKSPACE AND EQUIPMENT

Inspectors and supporting staff should have suitable workspaces in CAA offices. The main point of entry to the building should lead to a reception area where the general public can seek assistance. Inspectors and stakeholders should have access to a sufficient number of meeting rooms close to the reception area. Inspector workspaces should be in a secure

area of the building that does not permit access to non-authorized visitors to ensure confidential information is not compromised. Similar security arrangements should also apply for the recordkeeping area of the CAA. If data or correspondence is electronically managed, a firewall should be in place to safeguard against unauthorized access or deliberate tampering.

Since much of an inspector's workload involves field work, the CAA should issue each CASI with sufficient equipment to effectively function away from the office. Ideally, the CASI should have easy access to all applicable CAA rules and guidance material while in the field. At the very least, there should be communication arrangements so that inspectors are able to obtain specific details of a regulatory provision and/or consult with subject-matter experts (SMEs) while outside the office.

CASIs should be readily identifiable to the public, law enforcement officials and employees of other government agencies. They should be provided with appropriate government-issued outerwear identifying them as aviation safety inspectors. They should be provided with an official government-issued photo identification that attests their role as aviation safety inspectors.

For enhanced security, CAAs may provide credentials with embedded biometric data to prevent unauthorized entry to restricted areas by holders of forged documents.

All inspectors should have access to a library containing all CAA policy and operational procedure documents and up-to-date copies of all ICAO Annexes, PANS and relevant manuals as well as copies of the latest versions of national aviation laws, regulations and standards. The library is an essential reference centre for inspectors; the library facility and its material should be secure and well-maintained.

REMUNERATION, CONDITIONS OF SERVICE AND STAFFING

As stated in Annex 19, Appendix 1:

“3.3 States should take necessary measures, such as remuneration and conditions of service, to ensure that qualified personnel performing safety oversight functions are recruited and retained.

3.4 States shall ensure that personnel performing safety oversight functions are provided with guidance that addresses ethics, personal conduct and the avoidance of actual or perceived conflicts of interest in the performance of official duties.”

The Safety Oversight Manual (Doc 9734), paragraph 3.4.2.1 further indicates that CASIs should enjoy remuneration and conditions of service consistent with their education, technical knowledge and experience and comparable to the industry staff whose activities they will inspect and supervise.

A CAA must consider the staffing necessary to cover all the expertise required to fulfil its responsibilities. Chapter 6, Part 1 of the *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (Doc 8335) provides guidelines on the initial employment requirements for inspectors. However, these recommendations in the strictest sense may not be the most appropriate under all circumstances and other valuable qualifications or experiences for the position should also be taken into account.

As stated in Annex 19, Appendix 1:

“3.5 **Recommendation.**— States should use a methodology to determine their staffing requirements for personnel performing safety oversight functions, taking into account the size and complexity of the aviation activities in their State.”

For guidance on inspectorate manpower planning go to web.....

1.2. RECRUITING AND SELECTING CASIS

As the safety oversight audit results for CE 4 show, the ability of CAAs to recruit, train and retain an appropriate number of competent aviation professionals affects any State's capability to fulfil its obligations under the Convention. This includes conducting safety monitoring under a performance-based regulatory (PBR) approach or assessing safety assurance levels under a compliance approach system.

Traditionally, CASIs are technical specialists recruited from those sectors of the aviation industry that they will eventually oversee. While it is appreciated that some States with limited aviation activity have difficulty finding suitable CASI candidates, not acquiring the necessary competencies within the CAA inspectorate impacts safety. The DGCA should champion the acquisition and maintenance of a well-balanced CAA inspectorate suitably funded by the State to ensure aviation safety levels are not compromised.

When recruiting CASIs, the CAA should consider the factors that would attract an aviation professional to work for the CAA, beyond remuneration and conditions of service (See Annex 19, Appendix 1, paragraph 3.3). An additional recruitment strategy would be to highlight the benefits of belonging to a team of highly-trained professionals working towards creating a safer and more efficient air transportation system for the country and its citizens and the opportunity of further developing themselves professionally¹. This approach will appeal to those who have a strong sense of personal ethics and values and who wish to "serve" or "give something back" to society. Some aviation professionals may also desire the potentially more regular hours in a CAA compared to shift work in the industry.

CAAs are responsible for determining the suitability of candidates and must be mindful that strengths in one area cannot always counterweigh deficiencies in another. To eliminate biases and reduce errors in the selection process, it is recommended that the CAA develop job specifications in order to identify the entry-level requirements (in terms of competency and experience) for the particular job. For an example of potential entry-level competencies, go to Appendix A.

CASIs should have a thorough understanding of the areas in which they will assess safety oversight of organizations or individuals. This can be achieved either by selecting CASI personnel at least as qualified as the personnel to be inspected or supervised, or by ensuring that the inspecting team possesses the necessary competencies for a safety oversight activity. In addition, a CASI should have experience compatible with the activities to certify or supervise.

For example, CAAs may recruit or designate personnel in the following disciplines:

- licenced aviation professionals: pilots, aircraft maintenance (technicians/engineers/mechanics) and air traffic controllers; and/or
- personnel from other technical specialities (e.g. cabin crew, flight dispatchers², ground handlers, aerodrome operators, dangerous goods personnel, etc.); and/or
- other subject-matter-experts (e.g. medical specialists, civil/aeronautical/chemical/aerospace engineers/technicians, business process specialists and financial analysts).

¹ The CAA also needs to adopt internal policies that support this employment statement.

² Dispatchers may be licensed.

Increasing levels of responsibility should be delegated in recognition of the individual mastering competencies additional to those that a CAA considers necessary for the initial assignment as an inspector. New or enhanced competencies should be demonstrated prior to assuming increased responsibilities or being required to function within a performance-based regulatory environment.

In general, competent CASIs should be considered for openings of supervisors or operational managers of oversight activities. Ideally, CASIs who have demonstrated excellent performance within a CAA; who have the appropriate technical background; and who demonstrate the potential to master most of or all the competencies found in paragraph 3.3 should be appointed to supervisor or operational manager of oversight activities. If persons outside the inspectorate are also considered, they should have the technical background to supervise or operationally manage CASIs conducting oversight activities.

1.3 INFLUENCING FACTORS ON THE REGULATORY ENVIRONMENT

All stakeholders recognize the impact that the aviation industry has on global and national economies. The aviation industry supports \$2.7 trillion (3.5 per cent) of the world's gross domestic product (GDP)³. Safety deficiencies pose a challenge to the growth of civil aviation, which in turn, has a detrimental effect on economic development. Therefore, the commitment to comply with basic international standards supporting safety should not be undermined by competing interests within the State.

However, over the past twenty-five years the aviation sector has been and continues to be transformed by a variety of factors, including:

- growth of the industry
- emerging technologies
- emerging business models
- increasing trend towards performance-based regulations

These transformations place an enormous strain on Contracting States' ability to perform effective safety oversight and to support the aviation industry as a national economic driver. These are further described below.

GROWTH OF THE INDUSTRY

By 2006, as the commercial air transportation system began to recover from the effects of a major downturn in air travel, almost twenty-eight million scheduled flights transported over two billion passengers in that year alone. Since then, air travel has been experiencing an average 4 to 5 per cent growth rate annually with some minor fluctuations due to variable economic conditions. Overall, forecasts predict those annual growth rates will be maintained beyond 2030. As of 2013, almost thirty-two million people worldwide were employed within the aviation industry. During that year commercial aviation moved close to two and a half billion people around the globe, and transported \$6.4 trillion dollars of cargo representing 35 per cent of the annual world trade. By the year 2030 it is expected that over five billion passengers will be travelling on some fifty million scheduled flights annually. This represents close to a 100 per cent increase in the volume of commercial air travel within a sixteen-year period. The regional estimates of annual traffic growth rates reported by ICAO for the period 2010-2030 (*Global and Regional 20-year Forecasts* (Doc 9956)) presented in Table 1 below.

³ <http://aviationbenefits.org/economic-growth/value-to-the-economy/>

World traffic annual growth rates (%)			
	2010-2020	2020-2030	2010-2030
Africa	4.9%	4.5%	4.7%
Asia/Pacific	6.7%	5.8%	6.3%
Europe	4.3%	3.9%	4.1%
Latin America	6.0%	5.6%	5.8%
Middle East	5.4%	5.0%	5.2%
North America	2.9%	3.2%	3.0%
World	4.8%	4.6%	4.7%

Table 1. Regional estimates of annual traffic growth rate for the period 2010 – 2030

The importance of safety oversight is unquestionable. However, it is also important to consider how safety oversight should be conducted in order to maintain an acceptable level of safety given the growth of the industry and the competition for expertise that may result in a smaller pool of CASIs. The data concerning the growth of the industry combined with the USOAP data regarding critical element 4 strongly suggest that strategies are needed not only to increase the number of CASIs, but also to increase the efficiency and effectiveness of safety oversight activities carried out by CASIs. The need to enhance the efficiency of CASI resources underlies the recommendation in Annex 19, which states that “3.4.1.2 **Recommendation.**— States should establish procedures to prioritize inspections, audits and surveys towards those areas of greater safety concern or need”.

EMERGING TECHNOLOGIES

Rapidly evolving technology continues to introduce radical changes in all elements of the air transportation system. These often have a significant impact on current regulatory frameworks and procedures. These changes challenge CAAs as they attempt to effectively include them into their safety oversight programme. Consider for example how CASIs perform oversight of remotely piloted aircraft operators, remote tower services, increased automation and the integration of advanced capabilities on the ground and in the air.

CHANGING BUSINESS MODELS

There is a growing need for CASIs to carefully consider the business models of regulated entities as the delineation of roles, responsibilities and obligations become more complex and difficult to track and oversee. For example:

- An increasing number of pilots are not directly hired by the air operator, thus lacking employment protection and exposing them to retaliation or discrimination.
- An increasing number of air operators operate from bases not located in the State where they are certified, making it difficult for that State of the Operator to track and oversee their operations.
- There is an increased dependency on wet-lease.
- An increasing number of air operators belonging to the same owner exchange aircraft and crews, thereby creating interoperability/interchangeability of aircraft across operators.
- There is an increased use of contracting/subcontracting safety-critical or core business related services: an increasing number of service providers are outsourcing more and more activities under their responsibility to entities that are not approved/certified and that are located in other countries.

- The emergence of complex governance structures in organizations is making oversight more complicated. For example, a single air navigation service provider is responsible for the Functional Airspace Blocks (FABS) in the upper airspace of Europe, areas extending over several States. Authorities have to adapt and cooperate.

In order to compensate for a shortage of locally qualified people or the inability to acquire sufficient budgetary funding allocations, States may need to consider changing their own business model. For example, they may augment the core group of CASIs with designated personnel trained and qualified to perform inspection/audit duties that are acquired through consignment agreements with other States or selected aviation service providers. In these instances, States must take special precautions to mitigate any likelihood of conflicts-of-interest when assigning inspection duties to temporary employees coming from organizations outside of the CAA. Regardless of the circumstances surrounding the CAA's level of funding or staffing, the State continues to assume full responsibility for meeting its safety obligations enshrined in the Chicago Convention and its Annexes.

INCREASING TREND TOWARDS PERFORMANCE-BASED REGULATIONS

Many States face regulatory oversight issues because of the high volume of regulations, the complexity of regulations, the heterogeneity of the regulated entities and the regulatory costs to aviation stakeholders and service providers. Research by the Organization of Economic Co-operation and Development (OECD) indicates that several of its member countries are implementing strategies to simplify their regulatory frameworks and reduce the impact of regulations on businesses in many sectors, including aviation.

Industry and regulators are examining existing provisions for civil aviation to determine if:

- they effectively address the issues that confront them;
- the original assumptions underlying them are still applicable; and
- there are more effective and efficient ways of achieving a regulatory outcome with limited resources.

Like any other regulatory tools, civil aviation regulations consist of rules that, if not complied with, can lead to consequences. All regulations share four dimensions: a regulator, a target, a command and a consequence.

The difference between a civil aviation regulation that is prescriptive or one that is performance-based lies in the nature of the command embedded in it. In a prescriptive approach, the command focuses on the "how things must be done" and on the means to achieve an outcome. Typically, compliance with the command is verified through measurable indicators. In a performance-based approach, the command focuses on "what needs to be achieved" or on the outcomes. This focus gives service providers flexibility in determining how they will achieve this outcome. This can in turn lead to better and less costly regulatory solutions. For example, performance-based regulations can improve the understanding of risks and the identification of mitigation measures; and can focus oversight activities on the areas of greater concern or need and make more effective use of inspectorate resources.

Compliance with the performance-based regulations cannot be verified only through quantitative indicators and a "one size fits all" approach. The effectiveness of the different components of the system(s) supporting the achievement of the outcome(s) identified in the regulation also needs to be assessed and verified.

With the introduction of performance-based regulations, CASIs will need to adopt a systemic approach to assessments. For example they will need to assess how safety accountabilities are discharged, how businesses are structured, how interfaces among service providers are managed, how safety risks are mitigated, how robust are a service provider's risk management and safety assurance processes. CASIs will require competencies that are transferable across a wide variety of contexts.

Below is a simple example illustrating the differences between a prescriptive regulation and a performance-based regulation:

Record keeping

Prescriptive: the following records [list] shall be kept for five years in a secure manner that ensures that they are protected from theft and alteration.

Performance-based: Records must be stored in a manner that ensures preservation and traceability throughout the entire lifecycle of the aircraft or component they refer to.

For the performance-based regulation for record-keeping above, CASIs would need to assess, among other things, the effectiveness of the systems a service provider has put in place to ensure traceability of the aircraft components. This assessment would go beyond verifying that records have been kept for five years in a secure place. In this case, CASIs have to make context-specific assessments about how the service provider manages record-keeping.

1.4 PREPARING CASIs FOR THE FUTURE

In order to comply with their oversight obligations, States need to ensure that: a) they have enough CASIs (tools are available on website xxx to support States in their CASI manpower planning process); and b) their CASIs are qualified and competent. This manual focuses on the latter in order to enhance the effectiveness of a State's oversight activities today and to better prepare for their oversight needs of the future.

The data collected through the USOAP protocol questions related to critical element 4 provides evidence about how well a CAA establishes and implements a training policy, maintains training records, ensures that inspectors meet minimum requirements, and if entities to whom CASI duties have been delegated achieve and maintain competency. Regardless of whether the CASIs are employed by the CAA or CASI functions are subcontracted out, the person performing the function of a CASI should be able to perform the required duties and tasks competently. Chapter 2 of this manual describes the duties and tasks of CASIs.

The authority needs to be able to train CASIs to perform these duties and tasks. There are two approaches to training:

1. Traditional approaches to training development involve the decomposition of jobs into tasks. A limitation of this approach is that each task must be taught and assessed. In complex systems or when jobs are evolving rapidly, as in the case of CASIs, it may not be possible to teach and assess each task. Moreover, trainees may demonstrate the ability to perform tasks in isolation without being competent in their job.
2. Competency-based training and assessment is a concept and methodology that was developed during the 1950s, became a mainstream concept during the 1980s and has been applied in many different contexts and professions. It is based on the concept that competencies are transferable across multiple and varied contexts. Typically, a limited number of competencies will be defined (as opposed to task lists which are comprehensive). These competencies will be demonstrated in the performance of a variety of tasks. Competencies can also be used to identify root causes of failure in the performance of a task. Competencies for CASIs associated with meeting the challenges of conducting oversight duties and tasks in increasingly complex and dynamic environments are discussed in Chapter 3.

Competency-based training and assessment can yield the following benefits:

- It ensures that CASIs achieve a level of performance that enables them to work independently and effectively.
- It supports decision-makers/managers in monitoring the ongoing competence of CASIs through the identification and collection of assessment evidence.
- It supports the early identification of performance gaps and the design of more effective training to close the performance gap.
- It supports the development of effective recruitment and selection tools.
- It supports a more accurate analysis of how CASIs tasks, techniques and methods will be affected by changes which, in turn, will support the development of more effective continuation training.

For more information concerning competency-related provisions refer to the *Procedures for Air Navigation Services – Training* (PANS-TRG, Doc 9868). The implementation of CASI competency-based training should only be envisaged once a functioning and adequately sized inspectorate is established.

Chapter 4 provides information on how competency-based training and assessments can support the different stages in a CASI career lifecycle.

CHAPTER 2. WHAT CASIs DO (DUTIES AND TASKS)

This chapter describes the CASIs' duties and tasks as they are presently structured and provides a brief description of the typical entry qualifications of CASI applicants and those required to perform CASI duties. A CASI is a qualified person authorized by the State to carry out safety oversight activities for civil aviation. CASIs' duties will necessarily evolve in order to adapt to the changing regulatory environment and the specific needs of their oversight organization. As a consequence, it is not possible to identify a standardized list of tasks for each CASI role as these are specific to the structure and the context of the oversight organization. For more information regarding an inspectorate organizational structure and examples of CASI tasks list, go to web [address].

2.1. AREAS OF ACTIVITY OF CASIs

CASIs are technical specialists traditionally recruited from those sectors of the aviation industry that they will eventually oversee, and who possess the appropriate technical qualifications and competencies. While not exhaustive and dependent upon the size and complexity of a State's aviation sector, CAAs will frequently be required to oversee some of the following areas of activities⁴ or persons:

- air operators and general aviation operations;
- aerodromes and heliports;
- licensed personnel (e.g. pilots, air traffic controllers, maintenance engineer) and other aviation personnel (e.g. cabin crew, dispatchers⁵, ATSEPs);
- manufacture and maintenance of aeronautical products;
- continuing airworthiness of aircraft;
- approved organizations and their approved services/programmes;
- provision of air navigation services (including meteorological services, aeronautical telecommunications, search and rescue services, navigation aids and airspace infrastructure, charts and the distribution of aeronautical information); and
- dangerous goods.

Within each of the relevant areas of activity, CAAs need CASIs who possess the appropriate technical qualifications and competencies to manage oversight activities associated with the State's air transportation system to a level dependent on its complexity. Normally, inspectors are assigned tasks according to their areas of technical expertise, experience levels and inspector qualifications. CASIs' principal operational duties will normally be focused on inspection, certification and on-going surveillance. For the purpose of this manual, CASIs will be understood to exclude authority personnel involved exclusively in the oversight of product design and type certification.

⁴ While CASIs may be assigned/seconded to assist in an accident or incident investigation as an adviser or an accredited representative, the State's requirement to investigate aircraft accidents or incidents is usually not included in this list of activities since typically investigative activities do not normally fall under the purview of the CAA, but are a function of the independent accident investigation authority of the State.

⁵ Dispatchers may be licensed.

2.2. INSPECTOR ROLES, TYPICAL DUTIES AND ENTRY QUALIFICATIONS

In many domains involving complex certification, surveillance and audit activities, the CAA will appoint an inspection team led by a CASI to conduct the work on its behalf. The qualifications of the inspectors leading inspection teams, referred to as CASIs, are described in this manual. Generally, an inspection team consists of trained personnel, including CASIs authorized to assess the conformity and compliance of the organization or individual being inspected. For example, the team conducting the certification of an applicant for an air operator certificate would include at least an airworthiness CASI and a flight operations CASI, assisted by other team members (depending on the complexity of the proposed operations).

Although some of the inspection team members may have less experience and qualifications or not be licensed in the area they are inspecting, they will have successfully completed the appropriate CAA training to assist the team leader(s). For instance, these inspection team members may review documents submitted by an applicant for certification, in accordance with established procedures and checklists, and report to the CASI leading the team.

While States with a mature civil aviation oversight capability may have established their own inspectorate qualification background, the following examples provide a reasonable expectation of the various areas of activities of CASIs along with the associated qualifying experience desirable from applicants before they are trained as CASIs by the CAA.

The lists of duties reported below are to be considered non-exhaustive, as they largely depend on the internal organization of the CAA and on the size of the regulated industry.

However, the management of remediation and enforcement should be mentioned as it is a critical duty of CASIs and inspection teams. Depending on the scope of their delegated authority, CASIs will have varying levels of responsibility regarding remediation and enforcement. While all CASIs will address remediation in some shape or form, not all CASIs will address enforcement. In some CAAs, specialized senior inspectors manage enforcement and are trained in their national civil aviation enforcement policies and regulations as well as in their national judicial system. They must understand the escalation paths and the full range of available enforcement actions to reach the desired safety outcomes. Enforcement actions are implemented based on the recommendation of those specialized senior inspectors. When an enforcement decision is challenged or contested, these specialized inspectors are part of the team that represents the CAA in legal and court proceedings. See Figure 3 for an illustration of a CASI's progression to senior inspector.

2.2.1. AERODROME AND HELIPORT CASI

For an aerodrome and heliport CASI, typical duties will include (anytime “aerodrome” is mentioned, it also includes “heliport”):

- verification of the aerodrome data in the aerodrome manual and aeronautical information publications;
- on-site verification and audits of aerodrome operating procedures;
- on-site checking and testing of aerodrome facilities and equipment;
- flying assessments and aeronautical studies at aerodromes in coordination with other inspectors;
- aerodrome development oversight;
- assessment of aerodrome emergency plans and associated testing;
- on site checking and testing of rescue and fire fighting services; and
- certification of aerodromes and heliports.

Qualifying experience should include a broad exposure to aerodrome ground operations. The applicant may be an engineer (civil or electrical) with adequate experience in aerodrome/heliport planning, operation or maintenance and should possess a sound knowledge of Annex 14 — *Aerodromes*, Volume I — *Aerodrome Design and Operations* and Volume II — *Heliports*, relevant ICAO manuals and national regulations and practices. Aerodrome/heliport management experience and knowledge of safety management systems are desirable. Other qualifications, experience and knowledge suitable for carrying out the duties of an aerodrome/heliport inspector may be considered, subject to any conditions that the CAA may have regarding the person's qualifications, experience and knowledge.

2.2.2. AIRWORTHINESS CASI

Note.— For the sake of completeness, this section deals also with the design and certification of aviation products, which will not be covered elsewhere in this manual.

For an airworthiness inspector, there are two specialities:

1. continuing airworthiness CASI, including oversight of manufacturers; and
2. airworthiness inspector in charge of aircraft and aviation products design and certification.

This manual considers only the continuing airworthiness inspector as a CASI. The second speciality is mentioned for reference only.

CONTINUING AIRWORTHINESS CASI, INCLUDING OVERSIGHT OF MANUFACTURERS

For a continuing airworthiness CASI, typical duties may include:

- oversight of commercial air transport operators' maintenance control, including inspections/audits;
- oversight of general aviation operators' maintenance control;
- approval of MEL and specific approvals for special operations authorizations (e.g. extended diversion time operations (EDTO), low visibility operations (e.g. CAT II/III) - in coordination with flight operations inspectors);
- aircraft maintenance programme approval and surveillance;
- issuance and renewal of certificates of airworthiness;
- support for aircraft export/import and registration;
- approval of modifications and repairs, either based on a supplemental type certificate or involving minor repairs;
- approval and surveillance of maintenance organizations;
- approval and surveillance of manufacturing organizations;
- approval and surveillance of maintenance training organizations;
- assessment of training programmes; and
- assessment of applicants for an aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence or rating.

The airworthiness CASI applicant should generally hold an aircraft maintenance technician licence or a similar qualification in an approved maintenance organization. Knowledge of quality and safety management systems is desirable, as is relevant experience in the provision of maintenance training and checking.

2.2.3. FLIGHT OPERATIONS CASI

Flight dispatch CASI duties may be undertaken by a flight operations CASI or by a CASI dedicated to flight dispatch. For a flight operations CASI, typical duties may include the list below:

- oversight of commercial air transport operators' flight operations, including in-flight inspections;
- inspection of general aviation operations;
- approval of MEL and specific approvals for special operations authorizations (e.g. EDTO, CAT II/III - in coordination with airworthiness CASIs);
- approval and inspection of training organizations;
- approval and inspection of flight crew training programmes;
- qualification and approval of flight simulation training devices; and
- assessment of applicants for a flight crew licence or rating.

The flight operations inspector applicant should hold or have held a pilot licence/rating at least equal to the licence/rating for which assessments are conducted and have relevant experience in the aircraft operations subject to oversight. Knowledge of safety management systems is desirable, as is relevant experience in the provision of flight training and checking.

FLIGHT DISPATCH CASI

For a flight dispatch CASI, typical duties may include:

- inspection of the air operators' operational control, flight preparation, support and following, as well as post flight support, in coordination with flight operations CASIs;
- acceptance and inspection of flight operations officer/flight dispatcher training programmes; and
- assessment of applicants for a flight operations officer/flight dispatcher licence or qualification.

The flight dispatch inspector applicant should hold or have held a flight operations officer/flight dispatcher licence (or equivalent qualification) and have relevant flight dispatch experience in international commercial air transport operations. Experience in the provision of flight operations officer/flight dispatcher training and checking is desirable.

2.2.4. AIR NAVIGATION SERVICES CASI

For an Air Navigation Services CASI, typical duties may include:

- oversight of air traffic services providers, including acceptance of their SMS;
- oversight of meteorological services providers within the State, and of the provision of meteorological services by providers from other States (e.g. the world area forecast system or the tropical cyclone advisory centres);
- oversight of aeronautical information service providers and their management of information;
- inspection of the communication, navigation and surveillance (CNS) infrastructure and its effectiveness;
- approval of airspace structure changes and flight procedures conceived by a design organization;
- oversight of search and rescue coordination;
- approval of air traffic control training organizations and programmes;
- approval of other air traffic services training programmes;
- qualification and approval of air traffic control simulation training devices; and
- assessment of applicants for an air traffic controller licence or rating (or equivalent qualification).

The air navigation services inspector applicant should hold or have held an air traffic controller licence (or equivalent qualification) and have relevant experience in the duties assigned by the CAA. Knowledge of safety management systems is desirable, as is relevant experience in the provision of air traffic services training and checking. Depending on the airspace complexity in the State, other technical qualifications may be relevant for inspectors charged with the evaluation of the aeronautical information management, CNS infrastructure, the airspace structure and the design of flight procedures.

2.2.5. CABIN SAFETY CASI

For a cabin safety CASI, typical duties may include:

- review and approval of the air operators' cabin emergency equipment and procedures, in coordination with flight operations CASIs;
- approval and inspection of cabin crew members' safety training programmes, including procedures, facilities and equipment; and
- conduct of en-route inspections for cabin safety.

The cabin safety inspector applicant should have relevant cabin crew experience in international commercial air transport operations. Experience in the provision of cabin crew safety training and knowledge of safety management systems as related to cabin safety is desirable.

2.2.6. DANGEROUS GOODS CASI

For a dangerous goods CASI, typical duties may include:

- specific approval for the transport of dangerous goods by commercial air transport operators, including the dangerous goods procedures and training programmes;
- approval of the dangerous goods procedures and training programmes of commercial air transport operators that are not approved to transport dangerous goods;
- inspection of the conformity of operations with regard to dangerous goods; and
- investigation of dangerous goods incidents and accidents.

The dangerous goods inspector applicant should have relevant experience in commercial air transport operations involving dangerous goods. Experience in the provision of dangerous goods training is desirable.

2.3. ICAO TOOL TO RECOGNIZE CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS

An ICAO initiative is being developed to recognize civil aviation safety inspectors at a global level to help States carry out their safety obligations as required by the Convention and its supporting nineteen Annexes. When available, the programme would ensure that the civil aviation safety inspectors who have successfully gone through the programme are identified by ICAO to be proficient in describing the intent of relevant ICAO provisions and are familiar with related ICAO guidance material and tools that support them.

The programme to be identified as an ICAO civil aviation safety inspector is outlined in Appendix D of this document.

CHAPTER 3. HOW CASIs DO THEIR JOB (COMPETENCIES)

Part I, paragraph 6.2.6 of Doc 8335, *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (5th edition), describes the sensitive environment in which CAA inspectors perform their duties. On the selection process, the manual advises:

“The satisfactory execution of the various functions of the CAA inspectorate depends on the qualifications, experience, competence and dedication of individual inspectors. In addition to the crucial importance of technical competency in performing certification, inspection and surveillance functions, it is likewise critical that inspectors possess a high degree of integrity, are impartial in carrying out their tasks, are tactful, have a good understanding of human nature and are able to get along well with people. Persons subject to oversight by inspectors are often apprehensive and sensitive to perceived intrusions by CAA representatives into what they consider their own domain. Such apprehension or resentment can usually be reduced or overcome when the inspectors responsible for oversight take care to explain that their objective is to assist rather than hinder and that their oversight activities are being carried out in the interest of enhancing safety. Considering the specialized and sensitive nature of the CAA inspector’s mission, it is essential that the qualifications, previous experience and personal characteristics of each person to be employed to perform inspection and oversight duties be verified and carefully evaluated before selections and appointments are made.”

This chapter describes the competencies that CASIs should demonstrate in performing the functions of “the specialized and sensitive nature of the CAA inspector’s mission”. The CASI competencies are a means for assisting the authority to choose the best people for the job now and in the future and in determining acceptable levels of performance for CASIs during different stages of their careers.

3.1. WHAT ARE CASI COMPETENCIES?

The CASI competencies are used to reliably predict successful performance of CASIs in the performance of their duties and tasks. This is especially useful as CASIs need to adapt to a changing regulatory environment. Over the course of their careers, CASIs will find themselves in unusual and frequently complex situations. Depending upon the circumstances, they can be called upon to act as an observer, analyst, investigator⁶, auditor, mediator, negotiator, technical expert, judge or even as a witness. Technical expertise alone does not prepare a person to function competently in such an environment.

The concept of competencies is helpful in several human resource planning processes, including selection and recruitment; training and assessment; and career and succession planning. In this manual, we focus on selection and recruitment, and training and assessment. More information on general provisions on how to design and develop competency-based training and assessment can be found in Part I, Chapter 2 of the PANS-TRG (Doc 9868).

⁶ investigation resulting from a finding or an observation of an infraction.

3.2. ASSUMPTIONS UNDERLYING THE ICAO CASI COMPETENCY FRAMEWORK

The CASI competency framework in paragraph 3.3 below presents the ICAO competency framework for CASIs. ICAO competency frameworks are developed by ICAO and present a set of competencies for a given aviation discipline. Each competency has an associated description and observable behaviours. It is a generic blueprint to guide the development and maintenance of a strong inspectorate workforce. The ICAO CASI competency framework should be adapted to the context of the oversight organization in which the CASIs work. A methodology for CAAs to adapt the ICAO competency framework into the adapted competency model for use in the development of the components of competency-based training and assessment for CASIs is provided in Part I, Chapter 2 of the PANS-TRG (Doc 9868).

The competency framework describes the competencies and associated observable behaviours that a very experienced CASI, leading multi-disciplinary inspection (or certification) teams addressing complex oversight issues, will demonstrate at the highest competency standards as determined by the CAA. This competency framework conforms to the provisions of Doc 9868. This manual does not address competencies required in a management role as these are specific to each organization and beyond the scope of responsibilities of a CASI. As they pursue their career, CASIs should progress in demonstrating as many competencies as possible and to progressively higher competency standards as determined by the CAA.

While CASI applicants cannot demonstrate all the competencies below, they can provide evidence that they demonstrate some of them during the recruitment process. Although the evidence they provide cannot be directly linked to the inspectorate context in which they will eventually work, it can be indicative of future successful performance.

When hired, CASI candidates go through initial qualification training. Once initial training is successfully completed, CASIs will perform duties and tasks independently or as part of an inspection team. They should demonstrate the set of competencies and performance criteria that the CAA has determined to be the minimum level acceptable. It is understood that competencies demonstrated at the recruitment phase will be built upon and reinforced during the initial qualification training phase. As they gain experience and go through continuation training, it is expected that CASIs maintain and expand the competencies required for their role at increasingly demanding standards. In Appendix A, an example is provided of the competencies and associated observable behaviours that CASI candidates can demonstrate at the entry level. Appendix A also contains an example of the competencies and associated observable behaviours that CASIs should demonstrate at the completion of initial training.

Once initial training has been successfully completed, the CASI will need to receive periodic recurrent and specialized training on tasks for which the CASI is responsible. This is further discussed in Chapter 4.

Note.— In the ICAO CASI competency framework below, the term “stakeholder” refers to individuals and organizations as well as other interested parties performing an aviation activity.

3.3. THE ICAO CASI COMPETENCY FRAMEWORK

CAAs and training organizations electing to implement competency-based training and assessment for CASIs should use this ICAO competency framework as a basis to develop their adapted competency model to suit their context.

COMPETENCY: ETHICS AND VALUES

Description **Demonstrates integrity, transparency, openness, respect and fairness and considers the consequences when making a decision or taking action. Acts consistently in accordance with fundamental values of the civil aviation authority.**

- Observable Behaviours**
- Treats others respectfully, fairly and objectively regardless of differences.
 - Answers questions truthfully without embellishment or attempt to cover up a lack of knowledge.
 - Maintains privacy and confidentiality when appropriate.
 - Manages professional relationships with appropriate role boundaries.
 - Adheres to professional codes of conduct when taking action and making decisions.
 - Takes responsibility for own actions.
 - Identifies and mitigates conflict of interest situations.
 - Acts with integrity.
 - Uses resources of the CAA and aviation entities in a cost-conscious manner.
 - Demonstrates the values of the CAA.

COMPETENCY: COMMUNICATION

Description **Effectively conveys, receives and understands information in oral, written and non-verbal modes.**

- Observable Behaviours**
- Verifies that the recipient is prepared to receive information.
 - Confirms that information conveyed was received and accurately understood.
 - Listens actively and objectively without interrupting.
 - Checks own understanding of other's communication (e.g. repeats or paraphrases, asks additional questions).
 - Presents appropriate and accurate information in a clear, concise and compelling manner in all media.
 - Adapts content, style, tone and media of communication to suit the target audience including cultural considerations and to promote dialogue.
 - Understands other people's concerns.
 - Maintains open lines of communication with management, stakeholders and colleagues.
 - Communicates complex issues clearly and credibly with diverse audiences.
 - Delivers difficult or unpopular messages with clarity, tact and diplomacy.

COMPETENCY: PROBLEM SOLVING AND DECISION MAKING

Description	Solves issues of varied levels of complexity, ambiguity and risk. Makes timely decisions that take into account relevant facts, tasks, goals, constraints, risks and conflicting points of view.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Collects related and sufficient information from a variety of sources in a timely manner. • Breaks down complex tasks into manageable parts. • Considers multiple possible causes of problems. • Identifies risks involved for different solutions to a problem. • Identifies interdependencies between various components of a problematic situation. • Develops solutions that address the situation in its entirety. • Takes steps to mitigate medium- to long-term impact of solutions when developing solutions to fix immediate issues. • Provides a rationale behind each decision. • Makes timely decisions based on applicable rules and procedures. • Responds decisively when inappropriate conduct is identified to affect positive change without delay.* • Recognizes scope of own authority for decision making and escalates to the appropriate level if necessary. • Demonstrates decisiveness when under pressure or faced with complex or sensitive situations. • Incorporates lessons learnt in future decisions.

COMPETENCY: INITIATIVE

Description	Identifies and addresses issues independently, proactively and persistently to achieve objectives.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Seizes opportunities that arise. • Acts promptly in a crisis situation. • Deals with obstacles effectively. • Looks for ways to enhance efficiency and effectiveness. • Looks for resources to support objectives. • Anticipates and acts on potential issues. • Organizes personal workload to ensure excellence in productivity and quality of service.

COMPETENCY: TECHNICAL EXPERTISE

Description **Applies and improves technical knowledge and skills to perform safety oversight duties in a specific aviation discipline.**

- Observable Behaviours
- Applies technical knowledge and skills to correctly address a situation.
 - Accurately answers complex technical questions.
 - Keeps up to date on specialized technical knowledge and skills.
 - Recognizes trends in practice of one's own technical area and anticipates changes.
 - Interprets correctly and explains the intent of the applicable statute, regulation, or standard for a given context.
 - Evaluates efforts by stakeholders to demonstrate initial compliance with the regulations.
 - Develops and implements an effective programme to monitor continuing compliance of the regulations by stakeholders.
 - Contributes as a subject-matter expert to the development of regulations and guidance.
 - Consistently provides appropriate guidance to stakeholders and colleagues on how to implement performance-based regulations.
 - Applies appropriate procedures in accordance with the CAA standards.
 - Applies enforcement measures when necessary and in accordance with applicable regulations.*

COMPETENCY: SYSTEMS THINKING

Description **Understands and determines how the various components of management systems interact and affect the overall system safety performance.**

- Observable Behaviours
- Accurately evaluates the inter-relationship between policies, processes and procedures of the stakeholder's systems.
 - Accurately evaluates the inter-relationship between various systems including quality planning, quality control, and quality assurance of the stakeholder.
 - Determines the effectiveness of the implementation of continuous improvement, reactive and proactive processes.
 - Recognizes the essential components of a functional safety management system and their interoperability.
 - Determines whether the stakeholder's management systems are appropriate for the size and scope of the operation.
 - Accurately evaluates the inter-relationships between the management systems across various stakeholders.
 - Uses the appropriate set of metrics to measure and monitor regulatory and stakeholder safety performance.
 - Interprets findings from analysis of performance data.
 - Assesses if the stakeholder safety performance objectives achieve the desired safety performance.
 - Provides feedback on potential deficiencies of the regulatory framework.
 - Accurately determines whether the root cause(s) of deficiencies results from a single-point or systemic failure(s).*

COMPETENCY: RISK MANAGEMENT

Description **Demonstrates an effective approach to the oversight of a stakeholder considering its business model, risk profile and its availability of resources.**

- Observable Behaviours
- Carries out comprehensive risk assessments of service providers using appropriate methodologies.
 - Makes strategic decisions based on risk assessment, principles, values and business cases.
 - Accurately determines on a timely basis trends, problem areas or hazards that may negatively impact safety.
 - Recognizes business practices or organizational cultures that are potential indicators of increased levels of risk.
 - Applies appropriate certification requirements and surveillance techniques according to changing levels of risk.
 - Evaluates appropriateness of safety cases submitted by service providers.
 - Evaluates appropriateness of risk assessments performed by stakeholders and actions taken to manage hazards to an acceptable level.
 - Identifies if appropriate remedial or enforcement action is required to address an issue at its root cause.*
 - Ensures that stakeholders implement remediation measures.*

COMPETENCY: LEADERSHIP AND TEAMWORK

Description **Collaborates up, down and across the organization to foster and promote a clear vision and common goals. Energizes others to achieve the goals and positive results.**

- Observable Behaviours
- Gains the trust and confidence of others.
 - Promotes positive working relationships.
 - Encourages open discussion.
 - Facilitates resolution of conflicts.
 - Inspires others to collaborate and strive towards excellence.
 - Actively solicits constructive feedback.
 - Willingly adopts suggestion for improvement from others.
 - Directs the work of the team to adapt to circumstances.
 - Empowers team members to make decisions.
 - Identifies the required resources to support the team.

COMPETENCY: CRITICAL THINKING

Description	Analyses information in order to consistently achieve desired outcomes.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none">• Accurately analyses stakeholder performance data for trends.• Evaluates information with accuracy and objectivity.• Seeks additional detail or clarification from colleagues or stakeholders.• Synthesises data from a variety of sources appropriately.• Applies procedures appropriately.• Recognizes that different processes and procedures can lead to similar outcomes.• Analyses the thoroughness and effectiveness of all documented processes.• Determines if CAA employees understand and adhere to processes.• Determines if stakeholders understand and adhere to processes.• Assesses the efficiency and effectiveness of the implementation and maintenance of mandatory system-based programmes against operational requirements.• Distinguishes between lapses, negligence and reckless action.*

* Observable behaviours considered particularly important for remediation and enforcement tasks.

CHAPTER 4. CASI CAREER AND TRAINING LIFECYCLE

This chapter describes the different phases of a CASI’s career lifecycle and associated training. A generic methodology to design competency-based training and assessment is described in the PANS-TRG and will therefore not be repeated in this manual. However, to support the development of CASI competency-based training and assessment (CBT&A) programmes, examples of the following components of a CBT&A can be found in Appendix B of this manual: training specifications, adapted competency model and evidence guide.

4.1. CASI CAREER LIFECYCLE

As CASIs progress in their career, they develop and achieve a wider spectrum of the competencies identified in their CAA’s adapted competency model. We can identify three phases in a CASI’s career, on the understanding that not all CASIs achieve or wish to carry out duties and tasks as a principal inspector. Training associated with these four different phases of a CASI’s career supports the acquisition and maintenance of the competencies CASIs need to effectively perform their job. The four phases are depicted in Figure 3 below and are: recruitment, authorization, senior inspector and principal inspector.

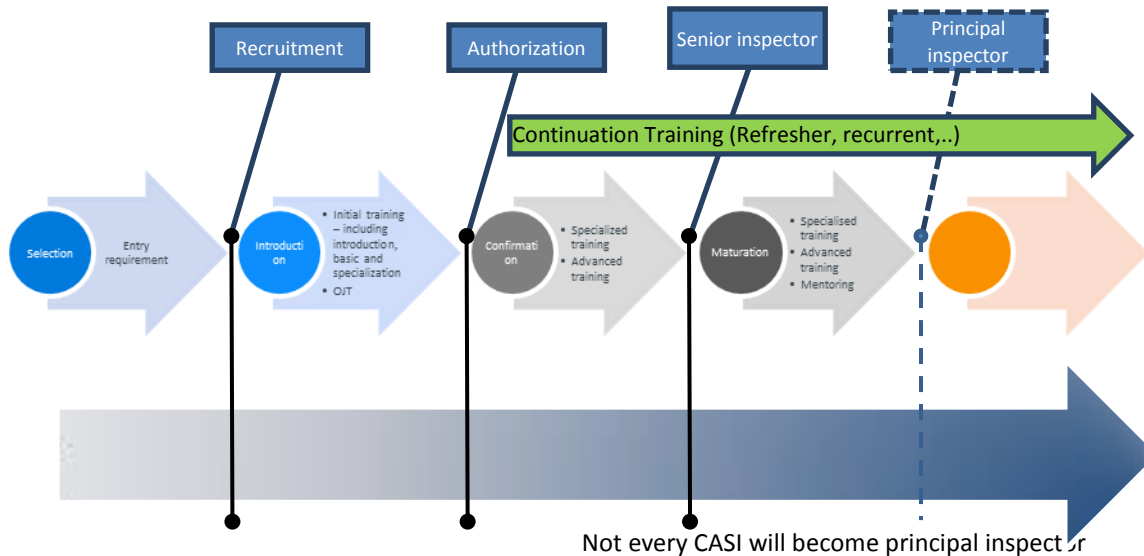


Figure 3. Career progression of a successful CASI with associated training

Once CASI candidates have been recruited and have successfully completed their initial training, they enter the authorization phase and can perform basic authorization and inspection duties and tasks demonstrating the competencies that the CAA has identified and expects from a beginner CASI. As the qualified CASIs gain experience in the authorization phase, they may carry out the same duties and tasks but in increasingly complex operational contexts.

At the senior inspector phase, CASIs will demonstrate the full spectrum of the competencies described in Chapter 3. Senior inspectors will lead inspection teams, carry out duties and tasks associated with a highly complex operational context, and mentor other CASIs to support them in the acquisition and maintenance of competencies.

Principal inspectors perform duties and tasks that go beyond the scope of activities of CASIs as described in this manual. They are for example, directly involved in rule making and the resolution of complex regulatory issues.

4.2. SUPPORTING CASI CAREER LIFECYCLE THROUGH TRAINING

As outlined in Figure 3 above, CASIs go through different types of training to support the acquisition and maintenance of competencies and to learn the evolving knowledge and skills they required to perform their job. These different types of training are described below.

4.2.1. INITIAL TRAINING

At the end of the initial training, CASIs should have acquired the competencies identified by the CAA as necessary to perform the authorization phase duties and tasks. Initial training is typically organized as follows:

- a) *Introduction.* At the end of this part of initial training, CASI candidates should have acquired the necessary underpinning knowledge of their State government, the CAA and its rulemaking processes as well as a common reference point necessary to support the acquisition of skills and knowledge in basic and specialization training.
- b) *Basic.* By the end of the basic part of initial training, CASI candidates will have acquired the knowledge and skills necessary to perform the duties and tasks generic to CASIs regardless of their assigned area of specialization.
- c) *Specialization.* By the end of specialization training, CASI candidates will be ready to undertake on-the-job training and will have acquired all knowledge and skills necessary to perform the duties and tasks within their assigned area of specialization. They will also have demonstrated all the competencies identified by the CAA to perform successfully as a CASI.
- d) *On-the-job training.* By the end of on-the-job training, CASIs will have demonstrated that they consistently apply all the competencies identified by the CAA and can work independently.

More detail on the content of the different initial training components is provided below.

INTRODUCTION

Ideally, the initial training programme for CASIs should commence soon after the new employees have had a chance to familiarize themselves with the workplace⁷ and to establish a basic rapport with their new colleagues. In order to provide the trainees with a common baseline of knowledge of the working environment, the initial training programme should begin with an introduction, which covers:

- a) general structure of the State's government (i.e. executive and legislative branches);
- b) role of the public service;
- c) mandate and current objectives of the CAA;
- d) internal structure and functionality of the various CAA departments;
- e) overview of ICAO's role and its Annexes; and
- f) overview of aviation law and regulations (specific to the State).

The content of the introduction of the initial training programme will vary depending upon the complexities existing within the State and its CAA. At the end of this part of initial training, trainees should have an appropriate level of comprehension

⁷ Gaining insight into such things as employee benefits, hours of work, labour agreements and travel policies.

of the workings of the government, the CAA and the suggested topics listed above. This will ensure that trainees share a common perspective in order to assimilate CASI-specific knowledge and skills. For those who undergo specialization training outside of their home State, a well-structured introduction is particularly helpful in keeping the remainder of the training in the correct context.

BASIC

The basic component of initial training should be generic. At the end of this part of initial training, trainees should be able to understand, know and demonstrate use of a common set of principles, methodologies and service standards. This will benefit the CAA because it will facilitate the creation of effective multi-disciplinary task forces and audit teams whenever needed.

The basic component of initial training should address the following topics:

- a) departmental ethics/conduct and discipline;
- b) security aspects of the CASI work;
- c) the role of CASIs, their codified level of authority and degree of responsibility;
- d) overview of CAA-regulated entities and associated challenges⁸;
- e) basics of human factors;
- f) certification and authorization policies, processes and procedures;
- g) surveillance and inspection policies, processes and procedures;
- h) audit policies, processes, and procedures;
- i) investigations and enforcement policies, processes and procedures;
- j) risk assessments;
- k) State safety programme;
- l) safety management systems; and
- m) quality assurance.

SPECIALIZATION

Finally, each trainee should complete the remainder of their training with colleagues that will have similar assignments (e.g. airworthiness inspector, air navigation services inspector or flight operations inspector). At this point, the material covered becomes very specific to the area of specialization and is normally starting from the recruitment competencies in the CASI's field of experience.

During specialization training, CASI candidates apply the knowledge and skills acquired during the basic phase. Often this can best be accomplished by introducing realistic, but hypothetical, scenario-based exercises, such as:

Scenario: The CAA has received an application for an AOC from a new air operator that intends to operate a mixed fleet of aeroplanes for carrying both passengers and freight. The operator intends to have its own maintenance operation and to have a third-party conduct the training of all its personnel.

This scenario lends itself to many training exercises. For example, CASI candidates could demonstrate the knowledge and skills required to perform one or a combination of the following duties and tasks:

⁸ This raises CASI's awareness of the scope of the State's oversight responsibilities, the past, present and future challenges/risks to safety and the general well-being of the aviation industry.

- review and approve manuals;
- approve training programmes, including the approval of a third-party ATO;
- conduct an inspection;
- conduct a realistic risk assessment;
- approve a maintenance organization;
- assess an SMS or a QA programme;

Other topics may be addressed during specialization depending on the CASI's assignment, such as: dangerous goods, performance-based navigation, instructional systems design methodologies or personnel licensing. Course designers and training providers should review the applicable job specifications to ensure that the initial training programme meets the needs of each inspector.

During specialization training, the instructor should assess if the trainees demonstrate all the competencies at the level determined by the CAA for a CASI undertaking authorization phase duties and tasks.

ON-THE-JOB TRAINING

CAAs must institute an on-the-job training (OJT) programme for CASIs and assign experienced inspectors as guides and mentors. During OJT, the CAA should document and retain in the OJT trainee's file the achievement of competencies and their associated performance criteria. If well managed, OJT often results in growing levels of confidence, respect amongst colleagues and better standardization of service levels within the inspectorate.

OJT should be properly conducted requiring the input of significant CAA resources. The trainee is normally paid a salary during OJT and initially observes the CASI conducting the OJT performing inspections. The trainee gradually becomes more active in the inspections before finally conducting inspections under supervision. The CASI mentoring the OJT trainee will spend a significant portion of his time mentoring rather than performing inspection duties.

4.2.2. CONTINUATION TRAINING

CAAs should develop and implement a well thought-out continuation training plan to ensure their inspectorate can effectively respond to the needs of the industry, particularly when rapid improvements in technology and methodologies arise, while making sure CASIs are effective in their safety oversight duties. The continuation training phase encompasses refresher and recurrent training that CASIs undertake to maintain and enhance their expertise and competencies.

Recognizing that knowledge and skills acquired during initial qualification training erode, as do the trade-related knowledge and skills that qualified the applicant for a CASI position, continuation training is necessary to maintain those knowledge and skills and also covers additional specialized topics/changes/improvements within the industry relevant to the CASI's assigned area of responsibility.

4.2.3. REQUALIFICATION TRAINING

The DGCA must establish policies regarding the maintenance of inspector competencies and qualifications. This policy must address extended periods of absence from the inspectorate or from performing a specific function (e.g. audits or qualification checks) along with the re-training requirements to achieve and maintain the competencies to the level required. This is particularly important for those individuals who represent the temporary workforce that is brought in under service agreements.

4.2.4. ADVANCED TRAINING

The goal of advanced training is to enhance the competencies of experienced CASIs so they can effectively address challenging and complex oversight issues. These are competencies essential to effectively supervise the delivery of oversight programmes or lead multi-disciplinary inspection teams, including in performance-based regulatory environments.

There are significant differences between conducting a technical compliance audit and assessing the effectiveness of a system. While CASIs build knowledge during initial training regarding SMS and QA, this is insufficient to accurately assess an organization's system-based programmes. CASIs require a deep understanding of and exposure to organizational cultures, business practices and workforce dynamics in order to effectively conduct a process/outcomes assessment. This understanding comes from experience in the field and training. Individuals selected for senior inspector assignments should receive training that builds on their experience and competencies to lead detailed risk assessment exercises and determine effective risk control measures. At the end of advanced training, CASI senior inspectors should be able to analyze business governance processes and procedures and accurately assess their effectiveness in ensuring the highest levels of compliance and conformity in meeting outcome goals. Such CASIs should be able to determine a systemic or single-point failure that is preventing an organization from meeting requirements. Finally, at the successful completion of advanced training, the CASI should consistently be able to recommend mitigation and remediation measures that will have a lasting positive impact upon safety levels⁹.

Training in the following areas can support the acquisition of competencies that CASIs should demonstrate as senior inspectors:

- programme management;
- organizational cultures and change management;
- quality management system implementation and audit techniques;
- dispute resolution;
- root cause analysis;
- corrective and preventive action plans; and
- conducting investigations and enforcement procedures.

There are many organizations that offer courses in these areas. The key is to find the right one that provides the quality of training that inspectors deserve since, ultimately, the competency levels of CASIs will determine the quality of the State's safety programme.

⁹ Only highly-experienced CASIs with successfully completed advanced training should be considered for investigative and/or enforcement duties.

APPENDIX A – EXAMPLES OF POTENTIAL ADAPTATION TO THE ICAO COMPETENCY FRAMEWORKS FOR ENTRY AND INITIAL TRAINING COMPETENCIES

When a CAA elects to use a competency-based approach for selection and training, it should use the ICAO competency framework to develop its *CASI adapted competency model* so that it suits its particular context. For more information on how to develop an adapted competency model, refer to Part I, Chapter 2 of the PANS-TRG (Doc 9868). The adapted competency model would include additional elements to the ICAO competency framework (i.e. the conditions and competency standards associated with the competencies and performance criteria) and may also include additional competencies or observable behaviours for the specific training context. The tables below present examples that do not include these additional elements as these would need to be included by the CAA when they carry out the adaptation process of the ICAO competency framework.

The items of the ICAO competency framework considered for an entry level CASI candidate or at the completion of initial training are in black. The items not used are shaded out.

EXAMPLE OF COMPETENCIES THAT A CASI CANDIDATE SHOULD DEMONSTRATE AT ENTRY LEVEL

COMPETENCY: ETHICS AND VALUES

Description **Demonstrates integrity, transparency, openness, respect and fairness and considers the consequences when making a decision or taking action. Acts consistently in accordance with fundamental values of the civil aviation authority.**

- Observable Behaviours**
- Treats others respectfully, fairly and objectively regardless of differences.
 - Answers questions truthfully without embellishment or attempt to cover up a lack of knowledge.
 - Maintains privacy and confidentiality when appropriate.
 - Manages professional relationships with appropriate role boundaries.
 - Adheres to professional codes of conduct when taking action and making decisions.
 - Takes responsibility for own actions.
 - Identifies and mitigates conflict of interest situations.
 - Acts with integrity.
 - Uses resources of the CAA and aviation entities in a cost-conscious manner.
 - Demonstrates the values of the CAA.

COMPETENCY: COMMUNICATION

Description **Effectively conveys, receives and understands information in oral, written and non-verbal modes.**

- Observable Behaviours**
- Verifies that the recipient is prepared to receive information.
 - Confirms that information conveyed was received and accurately understood.
 - Listens actively and objectively without interrupting.
 - Checks own understanding of other's communication (e.g. repeats or paraphrases, asks additional questions).
 - Presents appropriate and accurate information in a clear, concise and compelling manner in all media.
 - Adapts content, style, tone and media of communication to suit the target audience including cultural considerations and to promote dialogue.
 - Understands other people's concerns.
 - Maintains open lines of communication with management, stakeholders, and colleagues.
 - Communicates complex issues clearly and credibly with diverse audiences.
 - Delivers difficult or unpopular messages with clarity, tact and diplomacy.

COMPETENCY: PROBLEM SOLVING AND DECISION MAKING

Description Solves issues of varied levels of complexity, ambiguity and risk. Makes timely decisions that take into account relevant facts, tasks, goals, constraints, risks and conflicting points of view.

- Observable Behaviours**
- Collects related and sufficient information from a variety of sources in a timely manner.
 - Breaks down complex tasks into manageable parts.
 - Considers multiple possible causes of problems.
 - Identifies risks involved for different solutions to a problem.
 - Identifies interdependencies between various components of a problematic situation.
 - Develops solutions that address the situation in its entirety.
 - Takes steps to mitigate medium- to long-term impact of solutions when developing solutions to fix immediate issues.
 - Provides a rationale behind each decision.
 - Makes timely decisions based on applicable rules and procedures.
 - Responds decisively when inappropriate conduct is identified to affect positive change without delay.*
 - Recognizes scope of own authority for decision-making and escalates to the appropriate level if necessary.
 - Demonstrates decisiveness when under pressure or faced with complex or sensitive situations.
 - Incorporates lessons learnt in future decisions.

COMPETENCY: INITIATIVE

Description Identifies and addresses issues independently, proactively and persistently to achieve objectives.

- Observable Behaviours**
- Seizes opportunities that arise.
 - Acts promptly in a crisis situation.
 - Deals with obstacles effectively.
 - Looks for ways to enhance efficiency and effectiveness.
 - Looks for resources to support objectives.
 - Anticipates and acts on potential issues.
 - Organizes personal workload to ensure excellence in productivity and quality of service.

COMPETENCY: TECHNICAL EXPERTISE

Description **Applies and improves technical knowledge and skills to perform safety oversight duties in a specific aviation discipline.**

- Observable Behaviours**
- Applies technical knowledge and skills to correctly address a situation.
 - Accurately answers complex technical questions.
 - Keeps up to date on specialized technical knowledge and skills.
 - Recognizes trends in practice of one's own technical area and anticipates changes.
 - Interprets correctly and explains the intent of the applicable statute, regulation, or standard for a given context.
 - Evaluates efforts by stakeholders to demonstrate initial compliance with the regulations.
 - Develops and implements an effective programme to monitor continuing compliance of the regulations by stakeholders.
 - Contributes as a subject-matter expert to the development of regulations and guidance.
 - Consistently provides appropriate guidance to stakeholders and colleagues on how to implement performance-based regulations.
 - Applies appropriate procedures in accordance with the CAA standards.
 - Applies enforcement measures when necessary and in accordance with applicable regulations.*

COMPETENCY: SYSTEMS THINKING

Description **Understands and determines how the various components of management systems interact and affect the overall system safety performance.**

- Observable Behaviours**
- Accurately evaluates the inter-relationship between policies, processes and procedures of the stakeholder's systems.
 - Accurately evaluates the inter-relationship between various systems including quality planning, quality control, and quality assurance of the stakeholder.
 - Determines the effectiveness of the implementation of continuous improvement, reactive and proactive processes.
 - Recognizes the essential components of a functional safety management system and their interoperability.
 - Determines whether the stakeholder's management systems are appropriate for the size and scope of the operation.
 - Accurately evaluates the inter-relationships between the management systems across various stakeholders.
 - Uses the appropriate set of metrics to measure and monitor regulatory and stakeholder safety performance.
 - Interprets findings from analysis of performance data.
 - Assesses if the stakeholder safety performance objectives achieve the desired safety performance.
 - Provides feedback on potential deficiencies of the regulatory framework.
 - Accurately determines whether the root cause(s) of deficiencies results from a single-point or systemic failure(s). *

COMPETENCY: RISK MANAGEMENT

Description **Demonstrates an effective approach to the oversight of a stakeholder considering its business model, risk profile and its availability of resources.**

- Observable Behaviours**
- Carries out comprehensive risk assessments of service providers using appropriate methodologies.
 - Makes strategic decisions based on risk assessment, principles, values and business cases.
 - Accurately determines on a timely basis trends, problem areas or hazards that may negatively impact safety.
 - Recognizes business practices or organizational cultures that are potential indicators of increased levels of risk.
 - Applies appropriate certification requirements and surveillance techniques according to changing levels of risk.
 - Evaluates appropriateness of safety cases submitted by service providers.
 - Evaluates appropriateness of risk assessments performed by stakeholders and actions taken to manage hazards to an acceptable level.
 - Identifies if appropriate remedial or enforcement action is required to address an issue at its root cause.*
 - Ensures that stakeholders implement remediation measures.*

COMPETENCY: LEADERSHIP AND TEAMWORK

Description **Collaborates up, down and across the organization to fosters and promote a clear vision and common goals. Energizes others to achieve the goals and positive results.**

- Observable Behaviours**
- Gains the trust and confidence of others.
 - Promotes positive working relationships.
 - Encourages open discussion.
 - Facilitates resolution of conflicts.
 - Inspires others to collaborate and strive towards excellence.
 - Actively solicits constructive feedback.
 - Willingly adopts suggestion for improvement from others.
 - Directs the work of the team to adapt to circumstances.
 - Empowers team members to make decisions.
 - Identifies the required resources to support the team.

COMPETENCY: CRITICAL THINKING

Description	Analyses information in order to consistently achieve desired outcomes.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Accurately analyses stakeholder performance data for trends. • Evaluates information with accuracy and objectivity. • Seeks additional detail or clarification from colleagues or stakeholders. • Synthesises data from a variety of sources appropriately. • Applies procedures appropriately. • Recognizes that different processes and procedures can lead to similar outcomes. • Analyses the thoroughness and effectiveness of all documented processes. • Determines if CAA employees understand and adhere to processes. • Determines if stakeholders understand and adhere to processes. • Assesses the efficiency and effectiveness of the implementation and maintenance of mandatory system-based programmes against operational requirements. • Distinguishes between lapses, negligence and reckless action.*

* Observable behaviours considered particularly important for remediation and enforcement tasks.

**EXAMPLE OF COMPETENCIES THAT A CASI SHOULD DEMONSTRATE
AT THE SUCCESSFUL COMPLETION OF INITIAL TRAINING**

COMPETENCY: ETHICS AND VALUES

Description **Demonstrates integrity, transparency, openness, respect and fairness and considers the consequences when making a decision or taking action. Acts consistently in accordance with fundamental values of the civil aviation authority.**

- Observable Behaviours**
- Treats others respectfully, fairly and objectively regardless of differences.
 - Answers questions truthfully without embellishment or attempt to cover up a lack of knowledge.
 - Maintains privacy and confidentiality when appropriate.
 - Manages professional relationships with appropriate role boundaries.
 - Adheres to professional codes of conduct when taking action and making decisions.
 - Takes responsibility for own actions.
 - Identifies and mitigates conflict of interest situations.
 - Acts with integrity.
 - Uses resources of the CAA and aviation entities in a cost-conscious manner.
 - Demonstrates the values of the CAA.

COMPETENCY: COMMUNICATION

Description **Effectively conveys, receives and understands information in oral, written and non-verbal modes.**

- Observable Behaviours**
- Verifies that the recipient is prepared to receive information.
 - Confirms that information conveyed was received and accurately understood.
 - Listens actively and objectively without interrupting.
 - Checks own understanding of other's communication (e.g. repeats or paraphrases, asks additional questions).
 - Presents appropriate and accurate information in a clear, concise and compelling manner in all media.
 - Adapts content, style, tone and media of communication to suit the target audience including cultural considerations and to promote dialogue.
 - Understands other people's concerns.
 - Maintains open lines of communication with management, stakeholders, and colleagues.
 - Communicates complex issues clearly and credibly with diverse audiences.
 - Delivers difficult or unpopular messages with clarity, tact and diplomacy.

COMPETENCY: PROBLEM SOLVING AND DECISION MAKING

Description Solves issues of varied levels of complexity, ambiguity and risk. Makes timely decisions that take into account relevant facts, tasks, goals, constraints, risks and conflicting points of view.

- Observable Behaviours**
- Collects related and sufficient information from a variety of sources in a timely manner.
 - Breaks down complex tasks into manageable parts.
 - Considers multiple possible causes of problems.
 - Identifies risks involved for different solutions to a problem.
 - Identifies interdependencies between various components of a problematic situation.
 - Develops solutions that address the situation in its entirety.
 - Takes steps to mitigate medium- to long-term impact of solutions when developing solutions to fix immediate issues.
 - Provides a rationale behind each decision.
 - Makes timely decisions based on applicable rules and procedures.
 - Responds decisively when inappropriate conduct is identified to affect positive change without delay.*
 - Recognizes scope of own authority for decision-making and escalates to the appropriate level if necessary.
 - Demonstrates decisiveness when under pressure or faced with complex or sensitive situations.
 - Incorporates lessons learnt in future decisions.

COMPETENCY: INITIATIVE

Description Identifies and addresses issues independently, proactively and persistently to achieve objectives.

- Observable Behaviours**
- Seizes opportunities that arise.
 - Acts promptly in a crisis situation.
 - Deals with obstacles effectively.
 - Looks for ways to enhance efficiency and effectiveness.
 - Looks for resources to support objectives.
 - Anticipates and acts on potential issues.
 - Organizes personal workload to ensure excellence in productivity and quality of service.

COMPETENCY: TECHNICAL EXPERTISE

Description **Applies and improves technical knowledge and skills to perform safety oversight duties in a specific aviation discipline.**

- Observable Behaviours**
- Applies technical knowledge and skills to correctly address a situation.
 - Accurately answers complex technical questions.
 - Keeps up to date on specialized technical knowledge and skills.
 - Recognizes trends in practice of one's own technical area and anticipates changes.
 - Interprets correctly and explains the intent of the applicable statute, regulation, or standard for a given context.
 - Evaluates efforts by stakeholders to demonstrate initial compliance with the regulations.
 - Develops and implements an effective programme to monitor continuing compliance of the regulations by stakeholders.
 - Contributes as a subject-matter expert to the development of regulations and guidance.
 - Consistently provides appropriate guidance to stakeholders and colleagues on how to implement performance-based regulations.
 - Applies appropriate procedures in accordance with the CAA standards.
 - Applies enforcement measures when necessary and in accordance with applicable regulations.*

COMPETENCY: SYSTEMS THINKING

Description **Understands and determines how the various components of management systems interact and affect the overall system safety performance.**

- Observable Behaviours**
- Accurately evaluates the inter-relationship between policies, processes and procedures of the stakeholder's systems.
 - Accurately evaluates the inter-relationship between various systems including quality planning, quality control, and quality assurance of the stakeholder.
 - Determines the effectiveness of the implementation of continuous improvement, reactive and proactive processes.
 - Recognizes the essential components of a functional safety management system and their interoperability.
 - Determines whether the stakeholder's management systems are appropriate for the size and scope of the operation.
 - Accurately evaluates the inter-relationships between the managements systems across various stakeholders.
 - Uses the appropriate set of metrics to measure and monitor regulatory and stakeholder safety performance.
 - Interprets findings from analysis of performance data.
 - Assesses if the stakeholder safety performance objectives achieve the desired safety performance.
 - Provides feedback on potential deficiencies of the regulatory framework.
 - Accurately determines whether the root cause(s) of deficiencies results from a single-point or systemic failure(s).*

COMPETENCY: RISK MANAGEMENT

Description **Demonstrates an effective approach to the oversight of a stakeholder considering its business model, risk profile and its availability of resources.**

- Observable Behaviours**
- Carries out comprehensive risk assessments of service providers using appropriate methodologies.
 - Makes strategic decisions based on risk assessment, principles, values and business cases.
 - Accurately determines on a timely basis trends, problem areas or hazards that may negatively impact safety.
 - Recognizes business practices or organizational cultures that are potential indicators of increased levels of risk.
 - Applies appropriate certification requirements and surveillance techniques according to changing levels of risk.
 - Evaluates appropriateness of safety cases submitted by service providers.
 - Evaluates appropriateness of risk assessments performed by stakeholders and actions taken to manage hazards to an acceptable level.
 - Identifies if appropriate remedial or enforcement action is required to address an issue at its root cause.*
 - Ensures that stakeholders implement remediation measures.*

COMPETENCY: LEADERSHIP AND TEAMWORK

Description **Collaborates up, down and across the organization to fosters and promote a clear vision and common goals. Energizes others to achieve the goals and positive results.**

- Observable Behaviours**
- Gains the trust and confidence of others.
 - Promotes positive working relationships.
 - Encourages open discussion.
 - Facilitates resolution of conflicts.
 - Inspires others to collaborate and strive towards excellence.
 - Actively solicits constructive feedback.
 - Willingly adopts suggestion for improvement from others.
 - Directs the work of the team to adapt to circumstances.
 - Empowers team members to make decisions.
 - Identifies the required resources to support the team.

COMPETENCY: CRITICAL THINKING

Description	Analyses information in order to consistently achieve desired outcomes.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none">• Accurately analyses stakeholder performance data for trends.• Evaluates information with accuracy and objectivity.• Seeks additional detail or clarification from colleagues or stakeholders.• Synthesizes data from a variety of sources appropriately.• Applies procedures appropriately.• Recognizes that different processes and procedures can lead to similar outcomes.• Analyses the thoroughness and effectiveness of all documented processes.• Determines if CAA employees understand and adhere to processes.• Determines if stakeholders understand and adhere to processes.• Assesses the efficiency and effectiveness of the implementation and maintenance of mandatory system-based programmes against operational requirements.• Distinguishes between lapses, negligence and reckless action.*

* Observable behaviours considered particularly important for remediation and enforcement tasks.

APPENDIX B – EXAMPLES OF TRAINING SPECIFICATIONS, ADAPTED COMPETENCY MODELS AND EVIDENCE GUIDES

Example of Training Specification and Adapted Competency Model for an ATM/ANS Audit Team Leader course

This example is for a classroom-based course that prepares already qualified ATM/ANS inspectors to start their OJT as an Audit Team Leader. This course is based on the European environment and regulations applicable to ATM/ANS. It could however apply in other environments and domains provided that the appropriate regulations are included. The trainee will be required to demonstrate an integrated performance of the competencies described in the model below. The course is designed so that all ATM/ANS inspectors, irrespective of their specialisation (e.g. ATS, CNS, Meteorology, AIS, ATFM and/or ASM) are able to complete the course.

As this is the specialisation 'team leader', it is expected that on successful completion of the course, the trainee will progress to OJT in the real environment. The competency model below takes into account that the course is both time- and classroom-based therefore only a limited number of performance criteria can be demonstrated. The adapted competency model for the OJT phase of this specialisation will include the complete set of competencies/performance criteria required for an audit team leader as the trainee will be exposed to considerably more conditions and consequently will be able to demonstrate the full range of competencies.

Training Specification

Purpose	
What is the purpose of the training?	Prepare qualified ATM/ANS inspectors to start OJT as Audit Team Leaders in their respective specialisations
State the phase/s of training.	Initial training – Specialization as an Audit Team Leader
What qualification, if any, will the trainee achieve on	Certificate of successful completion of the course, which enables the trainee to start the OJT phase

successful completion of the training?	
Tasks	
Describe the tasks associated with the purpose of the training	<p>Develop Audit Plan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Define the audit plan (audit objectives, scope, audit criteria, resources, etc.) • Select audit team • Communicate the audit plan to the audit team and the audited Service Provider or Training Organization and/or Aeromedical Centre <p>Develop Audit Programme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Define the roles and responsibilities of individual team members • Develop audit timetable • Confirm the logistics of audit • Communicate roles and responsibilities to the audit team and the audited organization <p>Carry out the Audit Programme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitor the progress of the audit programme • Manage audit team • Manage deviations from the audit programme • Manage immediate safety concerns • Conducts opening meeting • Conduct debriefing sessions with audited organization, when required • Conducts audit team meetings • Conducts closing meeting including issuance of a summary statement <p>Develop Draft Audit Report</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manages the development of the draft audit report • Prepare draft audit report • Finalize the audit report
Operational requirements	
Which procedures will be applied?	XYZ National Supervisory Authority (NSA) Handbook - Chapter 4 - Management of Audits
Describe the operational (or simulated) environment required to successfully achieve the purpose of the training	<p>Simulated audit environment with the following operational characteristics -</p> <ul style="list-style-type: none"> • One country with three ATM/ANS service providers • Separate met service provider • Separate CNS Provider • AIS provision is linked to the largest ATM/ANS provider • One military provider • CAA has full pool of inspectors with appropriate qualifications

Describe the nature of the audit necessary to achieve the training outcome	<p>Comprehensive Audit of one ATM/ANS service provider with 4 units</p> <p>Configuration of Audit Team: 1 Team Leader + 3 team members</p> <p>Size of audited organization team: 2</p> <p>Document available during training:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Previous audit reports (list of open findings prior to the audit) • List of occurrences reported in last 6 months • List of main changes implemented in last 6 months and to be implemented in the next 6 months • Organizational chart • Organizations Procedures Handbook/Manual • Completed Pre-audit questionnaire <p>Templates available:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Audit Plan • Timetable • Audit Report
Which non-routine situations are necessary for successful completion of the training?	<p>Training to include the following scenarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Significant number of ATCOs have medical certificates that have expired • Disagreement in the wording of a finding/non-conformity arises between two of the audit team members during audit team meeting • Audited organization challenges some of the findings/non-conformity of one of the team members • Conflict between audit team member and auditee (team member is acting outside of the scope of the regulations) • Audited organization delays proceeding so as to reduce the amount of auditing time (team is invited for long lunch during audit time) • Audited organization offers a 'gift' to the team to remove some findings/non-conformities • Audit Report will contain non-conformities that need to be communicated to audited organization. • Some team member interviews take more time than scheduled • Opening meeting starts 30 minutes late
Describe the working position configuration	Classroom or office environment

Technical requirements	
List any specific operational (or simulated operation) systems and/or equipment that are necessary to achieve the training outcome	Availability of computers with word processing and spreadsheet applications (e.g. MS –Word and Excel)
Regulatory requirements	
Which rules and regulations are applicable?	Regulation 1035/2011 Common requirements for ANS Regulation 1034/2011 Safety Oversight Regulation 923/2012 Common Rules of the Air Regulation 2015/340 ATCO Licences and Certificates Regulation 482/2008 Software Safety Assurance System Regulation 1207/2011 Surveillance Performance & Interoperability (SPI) Regulation 73/2010 Aeronautical Data Quality
Are there any regulatory requirements that will affect the following aspects of the training: <ul style="list-style-type: none"> • Duration • Content • Assessment procedures • Course approval • Any other 	<ul style="list-style-type: none"> • Assessment is to be carried out by at least one qualified ATM/ANS Senior Inspector and Assessor. • Assessment Procedures defined in XYZ NSA Training Manual Chapter 3 - Practical assessment to be applied
Organizational requirements	
Describe any organizational requirements that may impact the training?	Organization requires the training to include a customer-focused orientation
Other requirements	
Other constraints	None

Adapted Competency Model

COMPETENCY: ETHICS AND VALUES	
Description	Demonstrates integrity, transparency, openness, respect and fairness and considers the consequences when making a decision or taking action. Acts consistently in accordance with fundamental values of the civil aviation authority.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Treats others respectfully, fairly and objectively regardless of differences. • Answers questions truthfully without embellishment or attempt to cover up a lack of knowledge. • Maintains privacy and confidentiality when appropriate. • Manages professional relationships with appropriate role boundaries. • Adheres to professional codes of conduct when taking action and making decisions. • Takes responsibility for own actions. • Identifies and mitigates conflict of interest situations. • Acts with integrity. • Uses resources of the CAA and aviation entities in a cost-conscious manner. • Demonstrates the values of the CAA.

Possible support that would be included in the **Evidence Guide** for assessing the Ethics & Values competency:

- Speaks politely even during situations that require firm and decisive discussions
- Thanks auditors and audited organization for the work they have done
- Allocates assignments to the audit team in a balanced way
- Seeks advice from all members of the team
- Ensures that they do not duplicate or overlap their work with the role they have assigned to another team member
- Acknowledges own mistakes (if they happen)
- Doesn't blame others if there is a mistake during the audit
- Doesn't accept 'bribes'
- Doesn't give in to audited organization when undue pressure is applied (e.g. pressure to remove a finding when there is no good rationale to do so).

COMPETENCY: COMMUNICATION	
Description	Effectively conveys, receives and understands information in oral, written and non-verbal modes.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Verifies that the recipient is prepared to receive information. • Confirms that information conveyed was received and accurately understood. • Listens actively and objectively without interrupting. • Checks own understanding of other's communication (e.g. repeats or paraphrases, asks additional questions). • Presents appropriate and accurate information in a clear, concise and compelling manner in all media using verbal communication. • Adapts content, style and tone and media of communication to suit the target audience including cultural considerations and to promotion of dialogue. • Understands other people's concerns. • Maintains open lines of communication with management, stakeholders and colleagues. • Communicates complex issues clearly and credibly with diverse audiences. • Delivers difficult or unpopular messages with clarity, tact and diplomacy.

COMPETENCY: PROBLEM SOLVING AND DECISION MAKING	
Description	Solves issues of varied levels of complexity, ambiguity and risk. Makes timely decisions that take into account relevant facts, tasks, goals, constraints, risks and conflicting points of view.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Collects related and sufficient information from a variety of sources in a timely manner. • Breaks down complex tasks into manageable parts. • Considers multiple possible causes of problems. • Identifies risks involved for different solutions to a problem. • Identifies interdependencies between various components of a problematic situation. • Develops solutions that address the situation and root causes in its entirety. • Takes steps to mitigate medium to long term impact of solutions when developing solutions to fix immediate issues. • Provides a rationale behind each decision, if appropriate. • Makes timely decisions based on applicable rules and procedures. • Responds decisively when inappropriate conduct is identified to affect positive change without delay.* • Recognizes scope of own authority for decision making and escalates to the appropriate level if necessary. • Demonstrates decisiveness when under pressure or faced with complex or sensitive situations. • Incorporates lessons learnt in future decisions.

COMPETENCY: INITIATIVE	
Description	Identifies and addresses issues independently, proactively and persistently to achieve objectives.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Seizes opportunities that arise. • Acts promptly in a crisis situation. • Deals with obstacles effectively. • Looks for ways to enhance efficiency and effectiveness. • Looks for resources to support objectives. • Anticipates and acts on potential issues. • Organizes personal workload to ensure excellence in productivity and quality of service.

COMPETENCY: TECHNICAL EXPERTISE	
Description	Applies and improves technical knowledge and skills to perform safety oversight duties in a specific aviation discipline.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Applies technical knowledge and skills to correctly address a situation, including knowledge of the regulations for which the audit is being conducted • Accurately answers complex technical questions. • Keeps up to date on specialized technical knowledge and skills. • Recognizes trends in practice of one's own technical area and anticipates changes. • Interprets correctly and explains the intent of the applicable statute, regulation, or standard and/or procedures for a given context. • Evaluates efforts by stakeholders to demonstrate initial compliance with the regulations. • Develops and implements an effective programme to monitor continuing compliance of the regulations by stakeholders. • Contributes as a subject-matter expert to the development of regulations and guidance. • Consistently provides appropriate guidance to stakeholders and colleagues on how to implement performance-based regulations. • Applies appropriate procedures in accordance with the CAA standards. • Applies enforcement measures when necessary and in accordance with applicable regulations.*

COMPETENCY: SYSTEMS THINKING	
Description	Understands and determines how the various components of management systems interact and affect the overall system safety performance.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> ● Accurately evaluates the inter-relationship between policies, processes and procedures of the stakeholder's systems. ● Accurately evaluates the inter-relationship between various systems including quality planning, quality control, and quality assurance of the stakeholder. ● Determines the effectiveness of the implementation of continuous improvement, reactive and proactive processes. ● Recognizes the essential components of a functional safety management system and their interoperability. ● Determines whether the stakeholder's management systems are appropriate for the size and scope of the operation. ● Accurately evaluates the inter-relationships between the management systems across various stakeholders. ● Uses the appropriate set of metrics to measure and monitor regulatory and stakeholder safety performance. ● Interprets findings from analysis of performance data. ● Assesses if the stakeholder safety performance objectives achieve the desired safety performance. ● Provides feedback on potential deficiencies of the regulatory framework. ● Accurately determines whether the root cause(s) of deficiencies results from a single point or systemic failure(s).*

COMPETENCY: RISK-MANAGEMENT	
Description	Demonstrates an effective approach to the oversight of a stakeholder considering its business model, risk profile and its availability of resources.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Carries out comprehensive risk assessments of service providers using appropriate methodologies. • Makes strategic decisions based on risk assessment, principles, values and business cases. • Accurately determines on a timely basis trends, problem areas or hazards that may negatively impact safety. • Recognizes business practices or organizational cultures that are potential indicators of increased levels of risk. • Applies appropriate certification requirements and surveillance techniques according to changing levels of risk. • Evaluates appropriateness of safety cases submitted by service providers. • Evaluates appropriateness of risk assessments performed by stakeholders and actions taken to manage hazards to an acceptable level. • Identifies if appropriate remedial or enforcement action is required to address an issue at its root cause.* • Ensures that stakeholders implement remediation measures.*

COMPETENCY: LEADERSHIP AND TEAMWORK	
Description	Collaborates up, down and across the organization to foster and promote a clear vision and common goals. Energizes others to achieve the goals and positive results.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Gains the trust and confidence of others. <ul style="list-style-type: none"> • Promotes positive working relationships. • Encourages open discussion. • Facilitates resolution of conflicts. • Inspires others to collaborate and strive towards excellence. • Actively solicits constructive feedback. <ul style="list-style-type: none"> • Willingly adopts suggestion for improvement from others. • Directs the work of the team to adapt to circumstances. • Empowers team members to make decisions. • Identifies the required resources to support the team.

COMPETENCY: CRITICAL THINKING	
Description	Analyses information in order to consistently achieve desired outcomes.
Observable Behaviours	<ul style="list-style-type: none"> • Accurately analyses stakeholder performance data for trends. • Evaluates information with accuracy and objectivity. • Seeks additional detail or clarification from colleagues or stakeholders. • Synthesises data from a variety of sources appropriately. • Applies procedures appropriately. • Recognizes that different processes and procedures can lead to similar outcomes. • Analyses the thoroughness and effectiveness of all documented processes. • Determines if CAA employees understand and adhere to processes. • Determines if stakeholders understand and adhere to processes. • Assesses the efficiency and effectiveness of the implementation and maintenance of mandatory system-based programmes against operational requirements. • Distinguishes between lapses, negligence and reckless action.*

Conditions and Standards

The conditions and standards for this course apply to all the competencies:

Conditions:	<p>The following conditions shall apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Simulated audit environment with the following operational characteristics - <ul style="list-style-type: none"> ○ One country with three ATM/ANS service providers ○ Separate met service provider ○ Separate CNS Provider ○ AIS provision is linked to the largest ATM/ANS provider ○ One military provider ○ CAA has full complement of inspectors with appropriate qualifications • Comprehensive Audit of one ATM/ANS service provider with 4 units to be conducted • Configuration of Audit Team: 1 Team Leader + 3 team members • Size of audited organization team: 2 • Training to include the following scenarios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Significant number of ATCOs have medical certificates that have expired ○ Disagreement in the wording of a finding/non-conformities arises between two of the audit team members during audit team meeting ○ Audited organization challenges some of the findings/non-conformities of one of the team members ○ Conflict between audit team member and auditee (team member is acting outside of the scope of the regulations) ○ Audited organization delays proceeding so as to reduce the amount of auditing time (team is invited for long lunch during audit time) ○ Audited organization offers a 'gift' to the team to remove some findings ○ Audit Report will contain non-conformities that need to be communicated to audited organization. ○ Some team member interviews take more time than scheduled ○ Opening meeting starts 30 minutes late
Standards:	<p>The performance shall comply with the procedures, rules and regulations described in the following documents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • XYZ NSA Handbook (Chapter 4 - Management of Audits) • Regulation 1035/2011 Common requirements for ANS • Regulation 1034/2011 Safety Oversight • Regulation 923/2012 Common Rules of the Air • Regulation 2015/340 ATCO Licences and Certificates • Regulation 482/2008 Software Safety Assurance System • Regulation 1207/2011 Surveillance Performance & Interoperability (SPI) • Regulation 73/2010 Aeronautical Data Quality

APPENDIX C – ICAO GUIDANCE RELATED TO OPERATIONAL PROCEDURES TO SUPPORT THE DEVELOPMENT OF INSPECTOR GUIDES

CASI	ICAO guidance that includes procedures and/or checklists for CASIs
Aerodromes	9137 – <i>Airport Services Manual</i> 9150 – <i>Stolport Manual</i> 9157 – <i>Aerodrome Design Manual</i> 9184 – <i>Airport Planning Manual</i> 9261 – <i>Helicopter Manual</i> 9683 – <i>Human Factors Training Manual</i> 9774 – <i>Manual on Certification of Aerodromes</i> 9859 – <i>Safety Management Manual (SMM)</i> 9974 – <i>Flight Safety and Volcanic Ash</i> 9977 – <i>Manual on Civil Aviation Jet Fuel Supply</i> 9981 – <i>Procedures for Air Navigation Services – Aerodromes (PANS-Aerodromes)</i> 10019 – <i>Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)</i>
Airworthiness <ul style="list-style-type: none"> • Continuing Airworthiness • Oversight of Manufacturers 	<i>Air Operator Certification and Surveillance Handbook</i> (ICAO Public Website) 9760 – <i>Airworthiness Manual</i> 9683 – <i>Human Factors Training Manual</i> 9824 – <i>Human Factors Guidelines for Aircraft Maintenance Manual</i> 9859 – <i>Safety Management Manual (SMM)</i> 10019 – <i>Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)</i> 10020 – <i>Manual of Electronic Flight Bags (EFBs)</i> Doc XXXXX – <i>Manual on Article 83 bis</i>
Flight Operations including Flight Dispatch	<i>Air Operator Certification and Surveillance Handbook</i> (ICAO Public Website) 4444 – <i>Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM)</i> 8168 – <i>Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS)</i> 8335 – <i>Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance</i> 9365 – <i>Manual of All-Weather Operations</i> 9625 – <i>Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices</i> 9683 – <i>Human Factors Training Manual</i> 9803 – <i>Line Operations Safety Audit (LOSA)</i> 9835 – <i>Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements</i> 9841 – <i>Manual on the Approval of Training Organizations</i> 9859 – <i>Safety Management Manual (SMM)</i> 9868 – <i>Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG)</i> 9966 – <i>Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches</i> 9976 – <i>Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual</i> 9995 – <i>Manual of Evidence-based Training</i> 9997 – <i>Performance-Based Navigation (PBN) Operational Approval Manual</i> 10000 – <i>Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP)</i> 10011 – <i>Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training</i>

	<p>10019 – <i>Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)</i> 10020 – <i>Manual of Electronic Flight Bags (EFBs)</i> Doc XXXXX – <i>Manual on Article 83 bis</i></p>
Air Navigation Services	<p>4444 – <i>Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (PANS-ATM)</i> 7383 – <i>Aeronautical Information Services Provided by States</i> 8071 – <i>Manual on Testing of Radio Navigation Aids</i> 8168 – <i>Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (PANS-OPS)</i> 8896 – <i>Manual of Aeronautical Meteorological Practice</i> 9377 – <i>Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services</i> 9643 – <i>Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)</i> 9683 – <i>Human Factors Training Manual</i> 9841 – <i>Manual of the Approval of Training Organizations</i> 9859 – <i>Safety Management Manual (SMM)</i> 9868 – <i>Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG)</i> 9910 – <i>Normal Operations Safety Survey (NOSS) Manual</i> 9966 – <i>Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches</i> 9974 – <i>Flight Safety and Volcanic Ash</i> 10019 – <i>Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)</i> 10056 – <i>Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment</i> 10057 – <i>Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment</i> Cir 314 – <i>Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control</i> http://www.icao.int/airnavigation/Pages/default.aspx</p>
Cabin Safety	<p>10002 – <i>Cabin Crew Safety Training Manual</i> http://www.icao.int/safety/airnavigation/ops/cabinsafety/Pages/default.aspx</p>
Dangerous Goods	<p>9284 – <i>Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> 9284SU – <i>Supplement to the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i> 9375 – <i>Dangerous Goods Training Manual</i> http://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/default.aspx</p>

APPENDIX D – ICAO TOOL TO RECOGNIZE CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS

(Reserved)

— END —



**ICAO CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTOR (CASI) COMPETENCY BUILDING
FRAMEWORK (ICBF) REFERENCES
(Updated 11 May 2020)**

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Documents.aspx>

Training system for the State CAA: Training Policy of the State organization; Training Programme for each technical staff position; Training Plan for each technical staff member; Training Records

Training types: Initial training (e.g. induction and basic training); on-the-job training (OJT); recurrent training; specialized or advanced training

Annex 1 - Personnel Licensing

Doc 9868 – PANS Training

Doc 9734 - Safety Oversight Manual - Part A - The Establishment and Management of a State Safety Oversight System

DRAFT Doc 10070 - Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors

Aviation Training and Capacity-Building Roadmap for States

<https://www.icao.int/training/Pages/GAToverview.aspx>

RASG-APAC Standardised Capacity Building Programme

<https://www.icao.int/APAC/RASG/eDocs/Forms/AllItems.aspx>

COSCAP-SEA Inspector Competency Building Framework (ICBF)

<https://www.icao.int/coscap/Pages/Training.aspx>

Manpower Planning Tool (iSTARS)

<https://portal.icao.int/space/Pages/CAA-HR-Toolkit.aspx>

ICAO Training Needs Analysis

<https://www.icao.int/training/TNA/Pages/About-TNA.aspx>

Government Safety Inspector (GSI) Training Programme

<https://www.icao.int/training/pages/gsi%20courses%20and%20centers.aspx>

Doc 7192 - Training Manual

Doc 8168 - PANS Aircraft Operations

Doc 8335 - Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance

Doc 8984 - Manual of Civil Aviation Medicine

Doc 9284 - Technical Instructions for the safe Transport of Dangerous Goods by Air

Doc 9376 - Preparation of an Operations Manual



Doc 9379 - Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System

Doc 9625 - Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices

Doc 9654 - Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace

Doc 9683 - Human Factors Training Manual

Doc 9760 - Airworthiness Manual

Doc 9774 - Manual on Certification of Aerodromes

Doc 9835 - Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements

Doc 9841 - Manual on the Approval of Training Organizations

Doc 9859 – Safety Management Manual

Doc 9906 - Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design

Doc 9966 - Fatigue Risk Management Systems (FRMS) Manual for Regulators

Doc 9981 – PANS Aerodromes

Doc 9995 - Manual of Evidence-based Training

Doc 10002 - Cabin Crew Safety Training Manual

Doc 10011 - Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training

Doc 10019 - Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)

Doc 10056 - Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment

Doc 10057 - Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment

Doc 10072 - Manual on the Establishment of Minimum Cabin Crew Requirements

FUTURE Doc 10098 – Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel

Circular 298 - Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators

Circular 323 - Guidelines for Aviation English Training Programmes

Circular 344 - Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events

Circular 352 - Guidelines for Training Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons

Circular 356 - Guidelines on Digital Learning for Cabin Crew Training

Bilag 4

Øversigt over de internationale forpligtelser, Færøerne er underlagt

- **ICAO**

- *Chicago-konventionen af 7. december 1944*
- *Annexer til konventionen*
 - Annex 1, Personnel Licensing
 - Annex 2, Rules of the Air
 - Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation
 - Annex 4, Aeronautical Charts
 - Annex 5, Units of Measurements
 - Annex 6, Operation of Aircraft
 - Annex 7, Aircraft Nationality and Registrations Marks
 - Annex 8, Airworthiness of Aircraft
 - Annex 9, Facilitation
 - Annex 10, Aeronautical Telecommunications
 - Annex 11, Air Traffic Services
 - Annex 12, Search and Rescue
 - Annex 13, Aircraft Accident and Incident Investigation
 - Annex 14, Aerodromes
 - Annex 15, Aeronautical information Services
 - Annex 16, Environmental Protection
 - Annex 17, Security
 - Annex 18, Safe Transport of Dangerous Goods by Air
 - Annex 19, Safety Management

Bilag 5

Samlet oversigt over love mv. for luftfart – Færøerne

1. Love

- Bekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart
- Anordning nr. 1042 af 28. november 2000 om ikrafttræden for Færøerne af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (på baggrund af rettighedsregistreringsloven, som den fremgår af lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986, som ændret ved lov nr. 396 af 13. juni 1990), som ændret ved § 2 i anordning nr. 1315 af 16. november 2015 om ikrafttræden for Færøerne af ændringslov til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer

2. Bekendtgørelser

- Bekendtgørelse nr. 113 af 31. januar 2024 for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer
- Bekendtgørelse nr. 527 af 17. maj 2023 om psykisk arbejdsmiljø på luftfartsområdet
- Det danske Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart, 13. udgave, april 2023 (NASP)
- Bekendtgørelse nr. 1619 af 8. december 2023 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 1782 af 7. september 2021 for Danmark og Færøerne om eftersøgning og redning på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 670 af 31. maj 2018 om grænseværdier for stoffer og materialer på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 161 af 27. februar 2018 om brug af personlige værnemidler på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 1466 af 9. oktober 2020 om biologiske agenser og arbejdsmiljø på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 159 af 27. februar 2018 om foranstaltninger til forebyggelse af kræfttrikoen ved arbejde med stoffer og materialer på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 158 af 27. februar 2018 om arbejde med stoffer og materialer på luftfartsområdet
- Bekendtgørelse nr. 157 af 27. februar 2018 om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere
- Bekendtgørelse nr. 855 af 23. juni 2011 om kaldesignaler og identifikationsnumre til luftfartsradiotjenester i dansk indregistrerede luftfartøjer eller på jordstationer
- Bekendtgørelse nr. 91 af 26. januar 2023 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v.
- Bekendtgørelse nr. 763 af 11. juli 2008 om lufttransport af farligt gods
- Bekendtgørelse nr. 271 af 15. april 2005 om forsikring for luftfartøjer og minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og på Færøerne
- Bekendtgørelse nr. 387 af 29. maj 2000 om firmaflyvning

- Bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser
- Bekendtgørelse nr. 340 af 28. april 1997 om arbejdsmedicinske undersøgelser efter lov om luftfart
- Bekendtgørelse nr. 527 af 23. juni 1995 om transport af våben, eksplosivstoffer, krigsmateriel og krigsammunion m.v. med civile luftfartøjer

3. Bestemmelser for Civil Luftfart

BL 1-serien - luftfartøjer og luftfartøjsmateriel

- BL 1-1, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer, der anvendes til militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandslukning, kystvagts- eller lignende aktiviteter og tjenester, 6. udgave af 28. oktober 2021
- BL 1-3, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer (Bilag II luftfartøjer), 1. udgave af 2. juli 2012
- BL 1-5, Bestemmelser om amatørbygning af luftfartøjer, 2. udgave af 1. oktober 1980
- BL 1-7, Bestemmelser for flyvehåndbøger for Bilag II luftfartøjer, 2. udgave af 18. maj 2017
- BL 1-10, Bestemmelser om nødradiopejlsendere (ELT og PLB), 4. udgave af 30. november 2020
- BL 1-11, Bestemmelser om driftsstatistik, 2. udgave af 7. december 2006
- BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis om flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav, 5. udgave af 23. juni 2011
- BL 1-17, Bestemmelser om radioudstyr i dansk registrerede luftfartøjer, 2. udgave af 23. juni 2009
- BL 1-19, Bestemmelser om luftfartøjsdokumenter mv. for luftfartøjer, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig luftransport, 3. udgave af 4. december 2009
- BL 1-20, Bestemmelser om flyvning med udstyr ude af funktion, 1. udgave af 1. februar 1986
- BL 1-23, Bestemmelser om nationalitets- og registreringsmærker m.m. for luftfartøjer, 1. udgave af 1. januar 1987

BL 2-serien - værksteder

- BL 2-1, Bestemmelser om virksomheders autorisation til vedligeholdelse af luftfartøjer, 2. udgave af 6. december 2006
- BL 2-2, Bestemmelser om godkendelse af foreninger til konstruktion, fremstilling, opbygning, reparation, restaurering og vedligeholdelse af luftfartøjer på amatørbasis, 2. udgave af 18. december 2009

- BL 2-4, Bestemmelser om gennemførelse af forordning nr. 1324/2014 om vedvarende luftdygtighed, -dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver på Færøerne og i Grønland, 4. udgave af 30. november 2020
- BL 2-6, Bestemmelser om tilladelse til taxi af luftfartøjer, 1. udgave af 4. december 2009

BL 3-serien - flyvepladser

- BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave af 10. marts 1993
- BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, 2. udgave af 10. marts 1993
- BL 3-3, Bestemmelser om NAV-anlæg (radionavigations- og radiolandingsanlæg på jorden), 5. udgave af 21. maj 2008
- BL 3-4, Bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden, 1. udgave af 31. maj 2022
- BL 3-5, Bestemmelser om helikopteranlæg på havanlæg, 4. udgave af 18. december 2006
- BL 3-6, Bestemmelser om tankning af luftfartøjer, tankningspersonale/tanknings-tjeneste og tankningsanlæg, 3. udgave af 6. december 2010
- BL 3-7, Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser, 2. udgave af 24. november 2009
- BL 3-8, Bestemmelser om etablering drift og tekniske krav af helikopterflyvepladser, 3. udgave af 13. maj 2020
- BL 3-9, Bestemmelser om brand- og redningstjeneste, 3. udgave af 4. juli 1995
- BL 3-10, Bestemmelser om luftfartshindringer, 2. udgave af 22. januar 2010
- BL 3-11, Bestemmelser om luftfartsafmærkning af vindmøller, 2. udgave af 28. februar 2014
- BL 3-12, Bestemmelser om arbejdsaktiviteter på offentlige flyvepladser, 1. udgave af 1. september 1984

- BL 3-13, Bestemmelser om godkendelse og drift af baner, der skal anvendes til starter med en banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m og præcisionslandingsbaner kategori II og III, 2. udgave af 23. juni 2011
- BL 3-15, Bestemmelser om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, 2. udgave af 1. juni 1994
- BL 3-16, Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser, 4. udgave af 31. januar 2005
- BL 3-18, Bestemmelser om etablering af flyvepladsledelse på godkendte flyvepladser mv., 3. udgave af 12. oktober 2006
- BL 3-22, Bestemmelser om rundflyvningsflyvepladser, flyvemaskine, 2. udgave af 26. marts 1990
- BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, 1. udgave af 1. juli 1987
- BL 3-36, Bestemmelser om flyvepladser på vandområder for søflyvemaskiner mv., 2. udgave af 18. april 1990
- BL 3-38, Bestemmelser om anvendelse af geografiske koordinater, 1. udgave af 23. januar 1997
- BL 3-41, Bestemmelser om benyttelse af laserlysdstyr til udendørs formål, 1. udgave af 25. september 2003

BL 5-serien - flyvevirksomhed

- BL 5-00, Bestemmelser vedrørende definitioner for flyveoperationer (BL 5-serien), 1. udgave af 16. december 2009
- BL 5-1, Bestemmelser om erhvervmæssig ambulanceflyvning og sygetransport, 5. udgave af 10. marts 1993
- BL 5-2, Bestemmelser om landbrugsflyvning, 6. udgave af 16. december 2009
- BL 5-3, Bestemmelser om civile flyveopvisninger, 4. udgave af 31. januar 1990
- BL 5-4, Bestemmelser om rundflyvning, 6. udgave af 16. december 2009
- BL 5-5, Bestemmelser om standardmasser til brug for planlægning af flyvning med luftfartøjer, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervmæssig lufttransport, 5. udgave af 29. oktober 2010

- BL 5-8, Bestemmelser om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-10, Bestemmelser om EU-selskabers udøvelse af anden erhvervsmæssig luftfart i Danmark, 1. udgave af 16. december 2009
- BL 5-18, Bestemmelser om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hviletid for besætningsmedlemmer under erhvervsmæssig lufttransport, 3. udgave af 15. november 2017
- BL 5-24, Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland samt for transitflyvning af Nuuk flyveinformationsregion (FIR), 3. udgave af 6. december 2017
- BL 5-25, Bestemmelser om generelle operationelle krav vedrørende luftfartøjers udstyr og instrumenter, 1. udgave af 21. januar 2005
- BL 5-34, Bestemmelser om erhvervsmæssig fotograferingsflyvning, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-35, Bestemmelser om helikopterflyvning med hængende last, 2. udgave af 2. marts 1993
- BL 5-36, Bestemmelser om ledningsinspektion udført fra helikopter, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-39, Bestemmelser om civil overlydsflyvning, 1. udgave af 1. juli 1983
- BL 5-42, Bestemmelser om generelle krav til støjemission ved start og landing med subsoniske jetflyvemaskiner, 3. udgave af 15. februar 1999
- BL 5-45, Bestemmelser om meddelelsespligt i forbindelse med forvaring, afsætning og overlevering af personer ombord på luftfartøjer, 1. udgave af 5. februar 1997
- BL 5-46, Bestemmelser om forretningsorden for Arbejdsmiljørådet for luftfart, 2. udgave af 21. december 2010
- BL 5-50, Bestemmelser om luftfartsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS, 6. udgave af 25. november 2020
- BL 5-55, Bestemmelser om flyvning i MNPS- og RVSM-luftrum, 1. udgave af 19. december 2000
- BL 5-60, Bestemmelser om IFR-flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 2. udgave af 12. december 2008

- BL 5-61, Bestemmelser om flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 1. udgave af 12. december 2008
- BL 5-65, Bestemmelser om VFR-flyvning med helikopter, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 1. udgave af 22. december 2010

BL 6-serien – uddannelse

- BL 6-01, Bestemmelser om flyvebesætninger i civil luftfart, som ikke er omfattet af EU-FCL, 2. udgave af 25. maj 2020
- BL 6-02, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om flyveledercertifikater mv., 1. udgave af 31. oktober 2018
- BL 6-03, Bestemmelser om certificering, generelt, 6. udgave af 9. november 2004
- BL 6-04, Bestemmelser om føring af flyvetid, 3. udgave af 29. januar 1999
- BL 6-05, Bestemmelser om helbreds krav, 6. udgave af 16. december 2022
- BL 6-06, Bestemmelser om indsigelse mod teoretiske prøver afholdt af Statens Luftfartsvæsen, 1. udgave af 12. november 2002
- BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiostationer, 4. udgave af 15. november 2017
- BL 6-11, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL 4 (flyvemaskinistcertifikat, flyvemaskine), 1. udgave af 11. oktober 2002
- BL 6-19, Bestemmelser om balloncifikat, varmluftsballon, 2. udgave af 18. juni 1990
- BL 6-46, Bestemmelser om landbrugsflyvningsbevis, 1. udgave af 1. januar 1978
- BL 6-65, Bestemmelser om nationale certifikatrettigheder, der ikke er omfattet af forordning (EU) No 1321/2014, Part-66, AML, 5. udgave 19. august 2022
- BL 6-66, Bestemmelser om flyveklarercertifikat, K-certifikat, 3. udgave af 16. juni 1999
- BL 6-68, Bestemmelser om godskrivning af viden, kunnen og erfaring opnået under tjeneste som pilot i det danske forsvar, 3. udgave af 25. maj 2020
- BL 6-71, Bestemmelser om FIS- og FIS-elevcertifikat, 5. udgave af 9. november 2004
- BL 6-96, Bestemmelser om teoretisk uddannelse til FIS-elevcertifikat m.m., 4. udgave af 9. november 2004

- BL 6-97, Bestemmelser om praktisk uddannelse til FIS-certifikat m.m., 3. udgave af 9. november 2004
- BL 6-99, Bestemmelser om godkendte personer ved ATS-uddannelser, 1. udgave af 9. november 2004

BL 7-serien – luftveje og sikringsanlæg

- BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, 16. udgave af 27. september 2017
- BL 7-2, Bestemmelser om luftfartsinformationstjeneste, 3. udgave af 15. februar 2008
- BL 7-3, Bestemmelser om krav til leverandører af lufttrafiktjeneste vedrørende procedurer om misbrug m.m., 1. udgave af 29. april 2008
- BL 7-5 Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., 1. udgave af 7. marts 2022
- BL 7-6, Bestemmelser om udøvelse af lufttrafiktjeneste, 7. udgave af 3. oktober 2014
- BL 7-7, Bestemmelser om skyflyvning med svæveplaner, 1. udgave af 13. maj 1982
- BL 7-8, Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland, 6. udgave, 27. oktober 2016
- BL 7-9, Bestemmelser om ubemandede friballoner, 3. udgave af 3. oktober 2014
- BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 11. udgave af 8. juni 2022
- BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk vejrobservations- og formidlingstjeneste, 3. udgave af 12. december 2008
- BL 7-18, Bestemmelser om meteorologisk udstyr på flyvepladser, 3. udgave af 12. december 2008
- BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart inden for visse områder, 6. udgave af 16. december 2022
- BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 6. udgave af 16. december 2022
- BL 7-22, Bestemmelser om COM-anlæg (radiokommunikationsanlæg på jorden), 2. udgave af 21. maj 2008
- BL 7-23, Bestemmelser om automatisk rekordering af talekommunikation og data, 2. udgave af 18. september 2013

BL 8-serien

- BL 8-1, Bestemmelser om kontrolmåling af luftfartsanlæg m.m. fra luften m.v., 1. udgave af 10. juli 2001
- BL 8-2, Bestemmelser om etablering og drift af kontrolorganisation (FCO), der må udføre kontrolmålinger af luftfartsanlæg med luftfartøj m.v., 1. udgave af 10. juli 2001
- BL 8-10, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse, 4. udgave af 18. november 2016

BL 9-serien - Diverse

- BL 9-1, Bestemmelser om faldskærmsspring, 10. udgave af 19. januar 2006
- BL 9-5, Bestemmelser om dragefly og glideskærme, 4. udgave af 8. december 2004
- BL 9-6, Bestemmelser om ultralette flyvemaskiner, 5. udgave af 2. juni 2008
- BL 9-9, Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig svæveflyvning, 2. udgave af 28. august 2002
- BL 9-11, Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig flyvning med bemanded varmluftsballon, 1. udgave af 9. august 1993
- BL 9-12, Bestemmelser om ultralette gyroplaner, 1. udgave af 15. maj 1995

BL 10-serien – charterflyvning og taxaflyvning m.v.

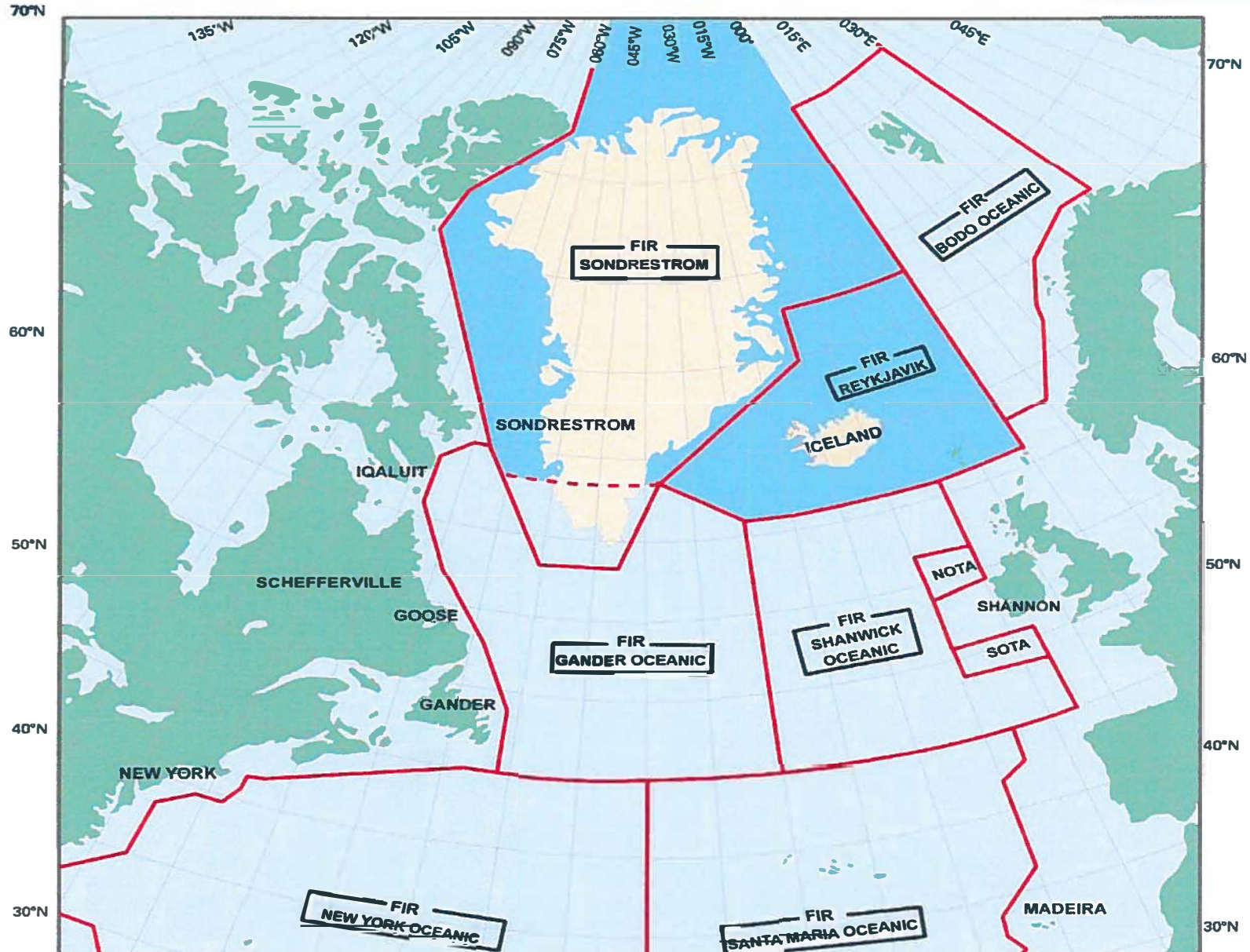
- BL 10-1, Bestemmelser om charterflyvning og taxaflyvning til/fra Danmark, 7. udgave af 13. januar 1999
- BL 10-2, Bestemmelser om flyvning med udenlandske statsluftfartøjer, 3. udgave af 22. marts 2013
- BL 10-5, Bestemmelser om udlejning af luftfartøjer uden fører til privatflyvning, 1. udgave af 17. februar 1988

BL 11-serien - flyvepladsreglementer

- BL 11-5, Bestemmelser om flyvepladsreglement for Vágar Lufthavn, 1. udgave af 21. januar 1993



New ATC Charging Area



LETTER OF AGREEMENT

between

CAA Iceland
Air Traffic Management
Reykjavik OACC

and

CAA DENMARK
Air Navigation Services
Vagar AFIS

Effective date: 26 June 2001

Revised:

1. PURPOSE

- 1.1 To define procedures to be applied between Reykjavik OACC and Vagar AFIS in respect of Air Traffic being within the areas of responsibility as defined in this Letter of Agreement and relevant parts of the Icelandic and Faeroe Islands AIPs.
- 1.2 These procedures are supplementary to those specified in ICAO documents, as modified by notified differences that are agreed to by Iceland and Denmark.

2. AREAS OF RESPONSIBILITY

- 2.1 The areas of responsibility are as depicted in the Iceland and Faeroe Islands AIPs.
- 2.2 Reykjavik OACC is responsible for the provision of Air Traffic Services within Reykjavik FIR/CTA, including Vagar TIZ, with the limitations as listed below.
- 2.3 Vagar AFIS is responsible for the provision of Air Traffic Services within Vagar TIZ whenever AFIS is established at Vagar Aerodrome.

SLV/AX SAGSNR. 51-3001/BIRD-1	
AKT NR.: 1	BILAG:

3. AIRSPACE CLASSIFICATIONS AND TYPES

3.1 Reykjavik FIR/CTA

3.1.1 Airspace classification:

Vertical limits	Classification	Air Traffic Service
UNL • Outside the lateral limits of Vagar TIZ: FL 055. • Within the lateral limits of Vagar TIZ: TA (7500 ft EKVG QNH)	Class A	IFR flights only permitted. All flights are subject to air traffic control service and are separated from each other.
• Outside the lateral limits of Vagar TIZ: FL 55. • Within the lateral limits of Vagar TIZ: TA (7500 ft EKVG QNH) MSI	Class G Note: Within Vagar TIZ: G*, ref. § 3.2.1	IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested Note: Air Traffic Service within Vagar TIZ, ref. § 3.2.1. * 2-way radiocommunication is required, ref. AIP Faroe Islands

3.2 Vagar TIZ

3.2.1 Airspace classification:

Vertical limits	Classification	Air Traffic Service
TA (7500 ft EKVG QNH) MSI	Class G *	IFR and VFR flights are permitted. Flight Information Service and Aerodrome Flight Information Service will be provided. * 2-way radiocommunication is required, ref. AIP Faroe Islands.

4. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

- 4.1 The appropriate AIS authority in Denmark is responsible for the provision of AIS within the territorial boundaries of the Faroe Islands. The responsible AIS authority in Iceland is responsible for the provision of AIS for those parts of Vagar TIZ which are located outside Faroes territorial waters. The AIS authorities in Iceland and Faroe Islands/Denmark shall, before publication, coordinate changes which may affect the other party to this Letter of Agreement.

5. ALERTING SERVICE

- 5.1 Reykjavik OACC is responsible for Alerting Service within Vagar TIZ.
- 5.2 Responsibility for Alerting Service is delegated to Vagar AFIS for Vagar TIZ whenever Vagar AFIS is operational.

6. MODIFICATIONS

- 6.1 Instances may arise when deviations from these procedures may be necessary. In such events the personnel are expected to exercise their best judgement to ensure the safety of air traffic.
- 6.2 Where special occasions or short notice developments require immediate action, the Chiefs of both units concerned may, by mutual agreement, effect temporary provisions to cover requirements. However, such provisions shall not become permanent until they have been confirmed by the respective approving authorities.
- 6.3 Permanent revisions or entire cancellation of this agreement shall only be effected by mutual consent of the authorities signing and approving this agreement.

7. PROCEDURES

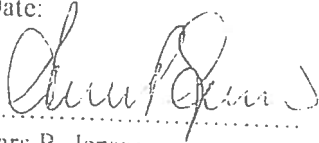
- 7.1 The detailed procedures to be applied by the units concerned are detailed in Annex A to this Letter of Agreement.
- 7.2 Procedures for specific offshore helicopter operations outside the Vagar TIZ are detailed in Annex B to this Letter of Agreement. The Validity of Annex B is detailed in the Annex. Annex B can be cancelled/or revised by the Chief Controller of Reykjavik OACC or the Head of AFIS Vagar at any time.

8 VALIDITY

8.1 This Letter of Agreement becomes effective on 26 June 2001, and supersedes previous Letter of Agreement dated 3 January 2000.

Copenhagen

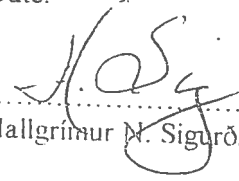
Date:



Lars P. Jensen
2nd Safety Inspection Department
Chief of Air Navigation Services

Reykjavik

Date:

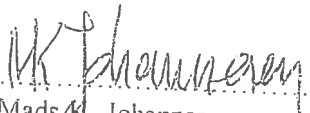


Hallgrímur N. Sigurðsson

Deputy Director ATSATM
Air Traffic Management

Vagar

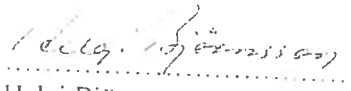
Date: 17.07.01



Mads K. Johannesen
Head of AFIS Vagar

Reykjavik

Date: 21.06.01



Helgi Björnsson
Chief Controller
OACC Reykjavik

Annex A

Procedures for coordination, handling of traffic etc.

Effective date: 3 January 2000.

Revised:

A.1 COORDINATION

A.1.1 Vagar AFIS shall keep Reykjavik OACC informed about:

- a) establishment of Vagar AFIS outside published operational hours;
- b) runway in use at Vagar;
- c) current Transition Level calculated using actual QNH for EKV G;
- d) operational status of facilities and navigational aids;
- e) irregularities in aerodrome conditions which may affect the safe operation of aircraft;
- f) moderate/severe turbulence reported inside Vagar TIZ;
- g) arriving aircraft holding or intending to hold inside Vagar TIZ;
- h) flight plan data for all flights planning to operate within/depart Vagar TIZ, except for flights remaining inside the territorial boundary of the Faeroe Islands or military flights operating as OAT;
- i) all information available about any aircraft in/suspected to be in any type of emergency including communication failure.

A.1.2 Reykjavik OACC shall keep Vagar AFIS informed about;

- a) flight plan data for all flights planning to operate within Vagar TIZ except military flights operating as OAT;
- b) flight plan data (callsign, type and point of departure) for arriving aircraft;
- c) estimated time overhead MY or NL for arriving aircraft. This time shall be passed not later than 30 minutes prior to ETO MY/NL. For IFR traffic, time revision shall be passed if a new estimated time overhead differs with 5 minutes or more.

A.1.3 Exchange of data, clearances and other information shall normally take place via commercial telephone systems. AFTN shall be used as a backup in case of communication problems via commercial lines.

A.2 PROCEDURES.

A.2.1 Transition Altitude (TA)

A.2.1.1 The transition altitude (TA) applicable to Vagar Aerodrome is 7500 feet based on Vagar QNH. This will ensure that even under extreme combination of low temperature, high winds and turbulence at least one level will be available for Vagar AFIS without coordination with Reykjavik OACC.

A.2.2 Transition Level (TL)

A.2.2.1 The transition level (TL) shall be determined according to following table. TL will at least coincide with the flight level corresponding to TA.

QNH EKVG	TL
1031 or above	FL 70
996 to 1030	FL 80
961 to 995	FL 90
960 or below	FL 100

A.2.4 Arriving traffic

A.2.4.1 Reykjavik OACC shall initially clear arriving aircraft to the appropriate navigational aid, in accordance with the following:

- a) Eastbound aircraft: MY
- b) Westbound aircraft: NL

note: Aircraft intending to perform cloud penetration procedure shall use PENTON HOLDING.

A.2.4.2 For arriving aircraft, descending below CTA, transfer of communication to Vagar AFIS shall take place no later than TL.

A.2.4.3 Reykjavik OACC may descend succeeding aircraft below CTA, provided that traffic information received from Vagar AFIS is passed prior to the aircraft leaving CTA.

A.2.4.4 In case of Missed Approach, aircraft shall follow the prescribed Missed Approach procedure. In case of subsequent holding, aircraft may hold at 7000 feet or lower based on Vagar QNH. Further climb into CTA is subject to prior coordination with Reykjavik OACC.

A.2.5 Departing Aircraft

A.2.5.1 Vagar AFIS shall request clearance from Reykjavik OACC and relay the clearance to all aircraft requesting clearance for controlled flight within Reykjavik FIR.

- A.2.5.2 Vagar AFIS shall request clearance from Scottish ACC via Reykjavik OACC and relay the clearance to all aircraft requesting clearance for controlled flight within Scottish FIR.
- A.2.5.3 Vagar AFIS shall inform Reykjavik OACC about Estimated Departure Time (ETD) or estimated time for entering controlled airspace when requesting clearance. Clearances issued by Reykjavik OACC shall be valid for the passed estimated time plus/minus 4 minutes. If there is a change in estimated time of 5 minutes or more, the clearance is automatically canceled and Vagar AFIS shall request a new clearance from Reykjavik OACC.
- A.2.5.4 Vagar AFIS shall inform Reykjavik OACC about actual time of departure/actual time of arrival for all flights for which Reykjavik OACC will become/have been responsible for providing with Alerting Service.
- A.2.5.4.1 For VFR departures with destination outside Vagar TIZ, Vagar AFIS shall inform Reykjavik OACC about actual time of departure by direct telephone/public telephone as well as by AFTN.

A.3 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

- A.3.1 The appropriate AIS authority in the countries concerned shall keep each other advised about any activities which may affect both areas mentioned in paragraph 2.1 of this Letter of Agreement. In such instances the concerned units shall keep each other advised of the nature and progress of the activities.

Annex B

Procedures for specific offshore helicopter operations outside Vagar TIZ

Effective date: 26. June 2001
Valid until: 01. December 2001
Revised:

1. General.

The procedures in this Annex effects off-shore helicopter operations outside Vagar TIZ intended to operate between Vagar Airport (EKVG) and the oil-/gas-exploration area within the Faroese Continental Shelf Boundary (attachment 1).

2. Responsibilities for provision of ATS

2.1 Whenever AFIS is established at EKVG, Vagar AFIS is responsible for the provision of ATS to helicopters operating between the Faroe Islands (EKVG) and the oil-/gas-exploration area south-east of the Faroes.

3. Service provided.

3.1 Services provided by Vagar AFIS when established:

- Flight Information Service (FIS).
- Aerodrome Flight Information Service (AFIS).
- Alerting Service*). This includes en-route alerting service and alerting service concerning arrival at destination (closing of flight-plan).

*) Detailed procedure for special alerting service as described in AIP Faroe Islands, ENR chapter 1.8.

4. Procedures.

4.1 Coordination.

4.1.1 Vagar AFIS shall obtain clearance from Reykjavik OACC for flights intending to operate within controlled airspace.

- 4.2 Exchange of Flight Plan Data.
- 4.2.1 Vagar AFIS shall provide and update as necessary limited flight plan data to Reykjavik OACC for helicopters operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1).
- 4.2.2 Reykjavik OACC shall provide and update as necessary flight plan data to Vagar for aircraft operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1).
- 4.3 Communication.
- 4.3.1 Vagar AFIS is responsible for the communication, unless otherwise requested by Reykjavik OACC.
- 4.3.2 The aircraft shall confirm two-way radio contact with the next unit, prior to leaving frequency of the current unit.
- 4.4 Search and Rescue.
- 4.4.1 One SAR-helicopter at EKVG on stand by for daylight operations when off-shore helicopter-operations are taking place.
- 4.4.2 When Search and Rescue is required, Vagar AFIS shall notify Reykjavik OACC, regardless of position of the helicopter. Reykjavik OACC is responsible for further co-ordination.
- 4.5 Positions of off-shore installations with a helideck.
- 4.5.1 Vagar AFIS shall notify and update Reykjavik OACC, as required, of the current positions of offshore installations operating within the defined area.
- Note: Off-shore installations shall be considered as any Rig, platform or vessel with a helideck, engaged in off-shore activities in the defined area.*
- 4.6 SSR Codes.
- 4.6.1 Reykjavik OACC will provide Vagar AFIS with fixed SSR Codes for helicopter operations.

5. Attachments

Attachment 1 - Description of the Continental shelf boundary.

Attachment 2 - Map of planned oil exploration area.

Attachment 3 - Memorandum of Understanding between NATS and Vagar AFIS.

Continental Shelf Boundary between Britain and Faroe Islands

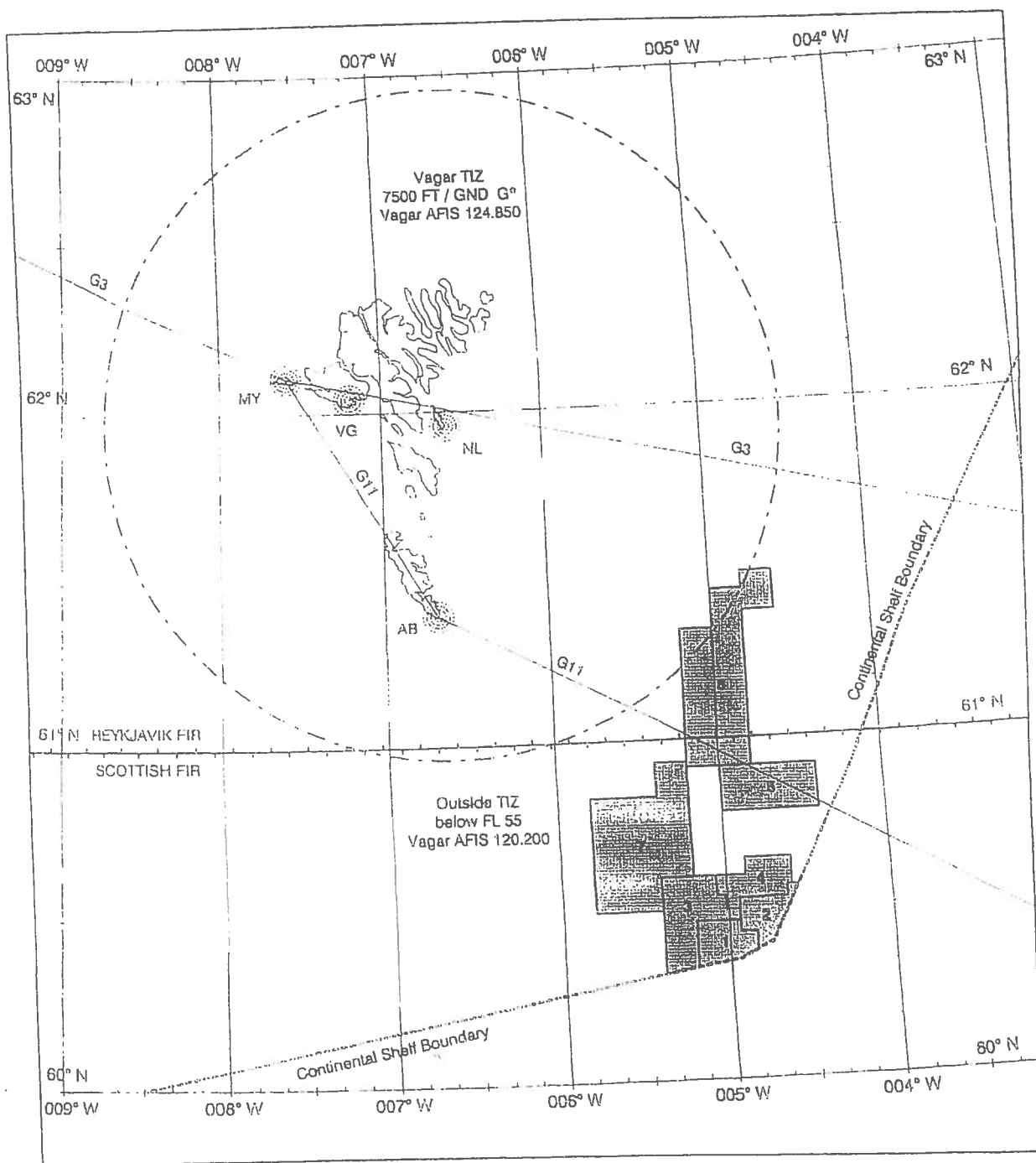
1. Reference

Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark together with the Home Government of the Faroe Islands, on the one hand, and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, on the other hand, relating to the Maritime Delimitation in the area between the Faroe Islands and the United Kingdom.

2. Continental Shelf Boundary - Coordinates:

A 53° 53'.225 N	00° 29'.451 W (ETRS89)
B 53° 40'.649 N	00° 47'.736 W
C 61° 59'.233 N	03° 03'.325 W
D 61° 52'.114 N	03° 11'.729 W
E 61° 21'.611 N	03° 47'.898 W
F 61° 07'.551 N	03° 59'.619 W
G 61° 04'.449 N	04° 02'.425 W
H 61° 02'.757 N	04° 03'.859 W
I 60° 54'.976 N	04° 10'.497 W
J 60° 51'.809 N	04° 14'.008 W
K 60° 47'.717 N	04° 18'.541 W
L 60° 24'.077 N	04° 44'.272 W
M 60° 21'.101 N	04° 56'.672 W
N 60° 18'.754 N	05° 24'.195 W
O 59° 56'.450 N	09° 00'.660 W
P 60° 00'.951 N	10° 20'.853 W
Q 60° 02'.137 N	10° 50'.778 W
R 60° 02'.833 N	11° 16'.458 W
S 60° 07'.306 N	12° 17'.622 W
T 60° 09'.031 N	13° 16'.199 W

The points are defined by geographic latitude and longitude in accordance with European Terrestrial Reference System 1989 (ETRS89)



Faroe exploration area
29 MAY 2001

Memorandum of Understanding

between NATS (Aberdeen and ScACC) and Vagar AFIS

1. Purpose:

- 1.1 To define procedures by which VAGAR AFIS will provide Air Traffic Services with the Scottish FIR to helicopters operating in support of Offshore Oil and Gas exploration.

2. Scope:

- 2.1 This MoU is supplementary to the existing LOA between Reykjavik OACC and the Scottish ACC and to procedures specified in ICAO, Eurocontrol and/or National documents.
- 2.2 This MoU affects helicopters operating below FL 55 between the Vagar Airport (EKVG) and the oil-/gas-exploration area south-east of the Faeroes to the north and north-west of the Continental Shelf Boundary (attachment 1).
- 2.3 This MoU is designed to accommodate very low traffic volumes (averaging 20 round trip movements per week, approx.) and within these conditions exceptionally negate the possible need for airspace delegation.

3. Responsibilities for provision of ATS:

- 3.1 Whenever AFIS is established at EKVG, Vagar AFIS is responsible for the provision of ATS to helicopters operating between the Faeroe Islands (EKVG) and the oil-/gas exploration area south-east of the Faeroes.
- 3.2 The specified Units shall immediately advise of any changes in their operational status and of any other factors which may affect the procedures detailed herein.

4. Procedures:

- 4.1 Services provided by Vagar AFIS when established:

- Flight Information Service (FIS)
- Aerodrome Flight Information Service (AFIS)
- Alerting Service*). This includes en-route alerting service and alerting service concerning arrival at destination (closing of flight-plan).

*) Detailed procedure for special alerting service described in AIP Faeroe Islands, ENR chapter 1.8.

4.2 Exchange of Flight Plan Data.

Vagar AFIS shall provide and update as necessary limited flight plan data to NATS for helicopters operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1)

NATS Aberdeen and ScACC shall also provide and update as necessary flight plan data to Vagar for aircraft operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1)

4.3 Communication.

Vagar AFIS is responsible for the communication with helicopters operating between The Faeroe Islands and the oil-/gas-exploration area south-east of the Faeroes.

4.4 Search and Rescue.

(No supplement to existing LoA's).

One SAR-helicopter at EKVG on stand by for daylight operations when off-shore helicopter-operations are taking place.

4.4.1 When Search and Rescue is required, Vagar AFIS shall notify Reykjavik OACC, regardless of position of the helicopter. Reykjavik OACC is responsible for further co-ordination

4.5 Rig Positions

Vagar AFIS shall notify and update NATS, as required, of the current positions of offshore installations operating within the defined area. (nb a Rig shall be considered as meaning variously any Rig, platform or vessel to which a helicopter may be carrying out an approach to land.)

4.6 NATS Aberdeen shall notify and update Vagar AFIS, as required, of the current positions of offshore installations known to be operating within 10 nm of the southern and eastern boundary of the defined area.

5. Special Procedures

5.1 Purpose

To define notification procedures to be applied between Vagar AFIS and NATS in respect of traffic carrying out airborne radar approaches or NDB approaches to destinations (Rigs) located 10nm or less from the common boundary. This traffic may be in confliction if aircraft are carrying out simultaneous approaches to Rigs within their respective areas.

5.2 Procedures for notification

Notification of flights shall take place for any helicopter intending to carry out an airborne radar or NDB approach to destinations situated within 10nm of the common boundary.

The receiving unit is responsible for dissemination of this information to affected aircraft within their area of responsibility.

6. Revision.

- 6.1 Amendment or cancellation of this MoU, by either party, is possible at any time but in any case shall be reviewed within twelve calendar months of acceptance of the document by both parties.

7. Validity:

- 7.1 This MoU becomes effective at 0001hrs GMT on 14th June '01.

Name: Martyn Jeffery

Representing General Manager NATS Aberdeen

Signature M W Flaherty p.p. M Jeffery

Name:

Representing

Signature

Name:

Representing

Signature