

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1035/2011

ze dne 17. října 2011,

**kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a mění nařízení
(ES) č. 482/2008 a (EU) č. 691/2010**

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 271, 18.10.2011, s. 23)

Ve znění:

Úřední věstník

		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012	L 281	1	13.10.2012
► <u>M2</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 448/2014 ze dne 2. května 2014	L 132	53	3.5.2014



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1035/2011

ze dne 17. října 2011,

kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a mění nařízení (ES) č. 482/2008 a (EU) č. 691/2010

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) ⁽¹⁾, a zejména na články 4, 6 a 7 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽²⁾, a zejména na čl. 8b odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle nařízení (ES) č. 216/2008 má Komise ve spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) přijmout prováděcí pravidla pro poskytování služeb uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb (ANS) v celé Unii. Podle čl. 8b odst. 6 uvedeného nařízení (ES) č. 216/2008 mají být tato prováděcí pravidla přijata regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámecové nařízení) ⁽³⁾.
- (2) Poskytování letových navigačních služeb v Unii by mělo podléhat osvědčení, které je vydáváno členskými státy nebo agenturou. Poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří splňují společné požadavky, by mělo být uděleno osvědčení v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 550/2004 a čl. 8b odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (3) Uplatňováním společných požadavků stanovených podle článku 6 nařízení (ES) č. 550/2004 a článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008 by neměla být dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany, jak je uvedeno v článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004. Společné požadavky by se podle čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 neměly vztahovat na vojenské činnosti a výcvik.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (4) Při vymezování společných požadavků pro poskytování letových navigačních služeb by mělo být řádně zohledněno právní postavení poskytovatelů letových navigačních služeb v členských státech. Pokud navíc organizace vykonává i jiné činnosti než poskytování letových navigačních služeb, pak by se společné požadavky neměly vztahovat na tyto jiné činnosti nebo na zdroje vyčleněné na činnosti mimo oblast poskytování letových navigačních služeb, pokud není stanoveno jinak.
- (5) Uplatňování společných požadavků na poskytovatele letových navigačních služeb by mělo být přiměřené rizikům spojeným se specifickými znaky jednotlivých činností, jako je počet a/nebo povaha a vlastnosti realizovaných pohybů. Pokud se někteří poskytovatelé letových navigačních služeb rozhodnou, že nevyužijí příležitosti poskytování přeshraničních služeb v rámci jednotného evropského nebe, příslušný úřad by měl být oprávněn těmto poskytovatelům umožnit dodržet přiměřeným způsobem určité všeobecné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a určité specifické požadavky pro poskytování letových provozních služeb. V důsledku toho by měly podmínky připojené k osvědčení odrážet povahu a rozsah odchylky.
- (6) Aby bylo zajištěno správné fungování programu osvědčování, členské státy by měly v rámci svých výročních zpráv poskytnout Komisi a agentuře všechny relevantní informace o odchylkách udělených jejich příslušným úřadem.
- (7) Na různé typy činností letových navigačních služeb se nemusejí vztahovat stejné požadavky. Proto je nezbytné přizpůsobit společné požadavky zvláštním vlastnostem jednotlivých typů činností.
- (8) Důkazní břemeno dodržování požadavků by měli nést poskytovatelé letových navigačních služeb po dobu platnosti osvědčení a pro všechny služby, na které se vztahuje.
- (9) Pro zajištění účinného uplatňování společných požadavků by měl být vytvořen systém pravidelného dozoru a inspekce dodržování těchto společných požadavků a podmínek stanovených v osvědčení. Příslušný úřad by měl před vydáním osvědčení přezkoumat vhodnost poskytovatele a každoročně posuzovat soustavné dodržování požadavků poskytovateli letových navigačních služeb, kterým vydal osvědčení. Proto by měl vytvořit a každoročně aktualizovat předběžný program inspekci založený na posouzení rizik a zahrnující všechny poskytovatele, kterým udělil oprávnění. Program by měl umožňovat inspekci všech příslušných částí poskytovatelů letových navigačních služeb ve vhodném časovém rámci. Při posuzování, zda určení poskytovatelé letových provozních služeb a meteorologických služeb dodržují požadavky, by měl příslušný úřad být oprávněn kontrolovat příslušné požadavky vyplývající z mezinárodních závazků dotyčného členského státu.

▼B

- (10) Vzájemná hodnocení vnitrostátních dozorových orgánů by mohla podporovat společný přístup k dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb v celé Unii. Komise by mohla ve spolupráci s členskými státy a agenturou zajistit tato vzájemná hodnocení, která by měla být koordinována s činnostmi prováděnými v rámci článků 24 a 54 nařízení (ES) č. 216/2008 a dalších mezinárodních programů pro sledování a dohled. Tím by se zabránilo duplicitě činností. Aby byla při vzájemném hodnocení umožněna výměna zkušeností a osvědčených postupů, měli by odborníci být nejlépe z příslušného úřadu.
- (11) Organizace Eurocontrol vytvořila regulační požadavky na provozní bezpečnost (ESARR), které mají pro bezpečné poskytování letových provozních služeb zcela zásadní význam. V souladu s nařízením (ES) č. 550/2004 by Komise měla určit a jako součást nařízení Unie přijmout příslušná ustanovení požadavků ESARR. Požadavky ESARR zahrnuté v nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb ⁽¹⁾ tvoří základ těchto prováděcích pravidel.
- (12) V souvislosti s přijímáním nařízení (ES) č. 2096/2005 Komise dospěla k závěru, že není vhodné opakovat ustanovení požadavků ESARR 2 o hlášení a vyhodnocování událostí v ATM související s provozní bezpečností, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES ⁽²⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví ⁽³⁾. Měla by však být zavedena nová ustanovení o událostech souvisejících s provozní bezpečností, která by od příslušného úřadu vymezeného tímto nařízením vyžadovala, aby kontroloval, zda poskytovatelé letových provozních služeb, jakož i poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb splňují ujednání, která jsou vyžadována pro hlášení a vyhodnocování takových událostí.
- (13) Je nutno zejména uznat, že zaprvé řízení provozní bezpečnosti je tou funkcí letových navigačních služeb, která zajišťuje, že všechna rizika provozní bezpečnosti jsou určena, vyhodnocena a uspokojivě zmírněna, a že zadruhé formální a systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti a systémům řízení směřující k celkovému systémovému přístupu viditelným a sledovatelným způsobem co nejvíce zvýší výhody pro provozní bezpečnost. Agentura by dále měla vyhodnotit požadavky na provozní bezpečnost tohoto nařízení a začlenit je do společné předpisové struktury v oblasti provozní bezpečnosti civilního letectví.
- (14) Dokud agentura nevypracuje prováděcí opatření, která zajistí provedení příslušných standardů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) do prováděcích opatření Unie, přijatelných způsobů prokazování shody, certifikačních specifikací a poradenského materiálu, měli by poskytovatelé letových navigačních

⁽¹⁾ Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13.

⁽²⁾ Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

služeb provozovat svou činnost v souladu s příslušnými standardy ICAO. S cílem usnadnit přeshraniční poskytování letových navigačních služeb a do doby, než agentura dokončí práci na příslušných opatřeních na provádění standardů ICAO, by měly členské státy, Komise a agentura případně v úzké spolupráci s organizací Eurocontrol usilovat o minimalizaci rozdílů oznámených členskými státy v používání standardů ICAO v oblasti letových navigačních služeb, aby byl vytvořen společný soubor standardů platných ve všech členských státech v rámci jednotného evropského nebe.

- (15) Různá vnitrostátní ujednání týkající se odpovědnosti by neměla poskytovatelům letových navigačních služeb bránit v uzavírání dohod o přeshraničním poskytování služeb, pokud poskytovatelé letových navigačních služeb přijali opatření na krytí ztrát v důsledku náhrady škody na základě odpovědnosti podle platného práva. Používaný postup by se měl řídit požadavky vnitrostátního práva. Členské státy, které umožňují poskytování letových navigačních služeb v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v jeho části bez osvědčení v souladu s nařízením (ES) č. 550/2004, by měly krýt odpovědnost těchto poskytovatelů letových navigačních služeb.
- (16) Agentura by dále měla vyhodnotit ustanovení tohoto nařízení, a to zejména ustanovení týkající se posouzení provozní bezpečnosti změn v poskytování letových navigačních služeb organizací, která je držitelem osvědčení, a inženýrskými a technickými pracovníky, a vydat stanovisko s ohledem na jejich přizpůsobení celkovému systémovému přístupu se zřetelem k začlenění těchto ustanovení do budoucí společné regulační struktury v oblasti provozní bezpečnosti civilního letectví a ke zkušenostem, jež zúčastněné strany a příslušné úřady získaly v oblasti dohledu nad provozní bezpečností.
- (17) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽¹⁾ vyžaduje, aby byly vytvořeny zvláštní funkce, tzv. funkce sítě, které umožní optimálně využívat vzdušný prostor a omezené zdroje a zároveň uživatelům umožní maximální přístup ke vzdušnému prostoru a užívání upřednostňovaných tratí. Jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 551/2004, obsahuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010 ⁽²⁾ práva, povinnosti a odpovědnost subjektu poskytujícího tyto funkce.
- (18) Aby byly některé funkce sítě provedeny bezpečně, podléhá tento subjekt určitým požadavkům. Cílem těchto požadavků obsažených v příloze VI nařízení (EU) č. 677/2011 je zajistit, aby subjekt nebo organizace fungovala bezpečným způsobem. Jedná

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

▼B

se o organizační požadavky na provozní bezpečnost, které jsou velmi podobné všeobecným požadavkům pro poskytování letových navigačních služeb stanoveným v příloze I tohoto nařízení, avšak upravené pro povinnosti v oblasti provozní bezpečnosti funkcí sítě.

- (19) Nařízení (ES) č. 2096/2005 by proto mělo být zrušeno.
- (20) Nařízení Komise (ES) č. 482/2008 ze dne 30. května 2008, kterým se stanoví systém zajištění bezpečnosti softwaru, který má být zaveden poskytovateli letových navigačních služeb, a kterým se mění příloha II nařízení (ES) č. 2096/2005 ⁽¹⁾, a nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb ⁽²⁾, by měla být změněna s cílem přizpůsobit je tomuto nařízení.
- (21) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného článkem 5 nařízení (ES) č. 549/2004,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb.

Pokud příloha I a II nestanoví jinak, tyto společné požadavky se však nevztahují na:

- a) činnosti jiné než poskytování letových navigačních služeb poskytovatelem;
- b) zdroje vyčleněné na činnosti mimo poskytování letových navigačních služeb.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a článku 3 nařízení (ES) č. 216/2008. Definice „osvědčení“ uvedená v čl. 2 odst. 15 nařízení (ES) č. 549/2004 se však nepoužije.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 141, 31.5.2008, s. 5.

⁽²⁾ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

▼B

Rovněž se použijí tyto definice:

1. „leteckými pracemi“ se rozumí provoz letadla, při kterém se letadlo používá pro specializované služby, jako je zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, pátrání a záchrana nebo letecká reklama;
2. „obchodní leteckou dopravou“ se rozumí jakýkoli provoz letadla, který zahrnuje přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo v nájmu;
3. „funkčním systémem“ se rozumí kombinace systémů, postupů a lidských zdrojů, které jsou uspořádány tak, aby plnily určitou funkci v rámci ATM;
4. „všeobecným letectvím“ se rozumí veškerý provoz civilního letadla, jiný než letecké práce nebo obchodní letecká doprava;
5. „vnitrostátním dozorovým orgánem“ se rozumí orgán nebo orgány určené nebo zřízené členskými státy jako jejich vnitrostátní dozorový orgán podle čl. 4 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004;
6. „nebezpečím“ se rozumí jakýkoliv stav, incident nebo okolnost, která by mohla vyvolat nehodu;
7. „organizací“ se rozumí subjekt poskytující letové navigační služby;
8. „provozní organizací“ se rozumí organizace odpovědná za poskytování inženýrských a technických služeb podporujících letový provoz, komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb;
9. „rizikem“ se rozumí kombinace celkové pravděpodobnosti nebo frekvence výskytu škodlivého účinku vyvolaného nebezpečím a závažnost tohoto účinku;
10. „zajištěním provozní bezpečnosti“ se rozumí veškeré plánované a systematické činnosti nezbytné k vytvoření přiměřené jistoty, že výrobek, služba, organizace nebo funkční systém dosahuje přijatelné nebo přípustné provozní bezpečnosti;
11. „cílem provozní bezpečnosti“ se rozumí kvalitativní nebo kvantitativní výrok, který určuje nejvyšší frekvence nebo pravděpodobnost, s níž se podle očekávání může vyskytnout nebezpečí;
12. „požadavkem na provozní bezpečnost“ se rozumí prostředek pro zmírnění rizika, určený strategií zmírňování rizik, který splňuje určitý cíl provozní bezpečnosti, včetně organizačních, provozních, procedurálních, funkčních a výkonnostních požadavků, požadavků interoperability nebo charakteristik prostředí;
13. „službami“ se rozumí jedna letová navigační služba nebo soubor takových služeb;

▼B

14. „celoevropskou letovou navigační službou“ se rozumí letová navigační služba, která je navržena a zřízena pro uživatele ve většině členských států nebo ve všech členských státech a která může rovněž překračovat vzdušný prostor území, na které se vztahuje Smlouva;
15. „poskytovatelem letových navigačních služeb“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který poskytuje letové navigační služby pro všeobecný letový provoz, včetně organizace, která požádala o osvědčení k provozování takových služeb.

*Článek 3***Příslušný úřad pro vydávání osvědčení**

1. Pro účely tohoto nařízení je příslušným úřadem pro vydávání osvědčení poskytovatele letových navigačních služeb:
 - a) organizacím, jejichž hlavní místo činnosti a případně též sídlo se nachází v členském státě, vnitrostátní dozorový orgán jmenovaný nebo zřízený tímto členským státem;
 - b) organizacím, jež poskytují letové navigační služby ve vzdušném prostoru území, na něž se vztahuje Smlouva, a jejichž hlavní místo činnosti a případně též sídlo se nachází mimo území, na které se vztahují ustanovení Smlouvy, agentura;
 - c) organizacím, jež poskytují celoevropské letové navigační služby ve vzdušném prostoru území, na něž se vztahuje Smlouva, agentura.
2. Příslušný úřad pro dohled nad provozní bezpečností je úřad určených v souladu s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 1034/2011 ⁽¹⁾.

*Článek 4***Udělování osvědčení**

1. Pro získání osvědčení nezbytného k poskytování letových navigačních služeb a aniž je dotčen čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004, je nezbytné, aby organizace dodržovaly:
 - a) všeobecné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb stanovené v příloze I;
 - b) dodatečné specifické požadavky stanovené v přílohách II až V podle typu služby, kterou poskytují.
2. Před vydáním osvědčení dotyčnému poskytovateli služeb příslušný úřad ověří, zda organizace splňuje společné požadavky.
3. Organizace splní společné požadavky nejpozději v den, kdy je vydáno osvědčení:

⁽¹⁾ Viz strana 15 v tomto čísle Úředního věstníku.

▼B

- a) podle článku 7 nařízení (ES) č. 550/2004;
- b) podle čl. 8b odst. 2 a čl. 22a písm. b) a c) nařízení (ES) č. 216/2008.

*Článek 5***Odchylky**

1. Odchylně od ustanovení čl. 4 odst. 1 se mohou někteří poskytovatelé letových navigačních služeb rozhodnout, že nevyužijí příležitost poskytovat přeshraniční služby, a mohou se zříci práva na vzájemné uznávání v jednotném evropském nebi.

Za těchto okolností mohou požádat o osvědčení, které je omezeno na vzdušný prostor, který spadá pod pravomoc členského státu podle čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004.

2. Žádost uvedenou v odstavci 1 může podat poskytovatel letových provozních služeb, který poskytuje služby nebo je plánuje poskytovat pouze v jedné nebo více následujících kategoriích:

- a) letecké práce;
- b) všeobecné letectví;
- c) obchodní letecká doprava omezená na letadla s maximální vzletovou hmotností menší než 10 tun nebo s méně než 20 sedadly pro cestující;
- d) obchodní letecká doprava s méně než 10 000 pohyby za rok, bez ohledu na maximální vzletovou hmotnost a počet sedadel pro cestující, přičemž se „pohyby“ vypočítají jako součet vzletů a přistání vypočtený jako průměr za předchozí tři roky.

Takovou žádost může podat poskytovatel letových navigačních služeb jiný než poskytovatel letových provozních služeb s hrubým ročním obratem 1 000 000 EUR nebo méně souvisejícím se službami, které poskytuje nebo plánuje poskytovat.

Pokud není poskytovatel letových navigačních služeb z objektivních praktických důvodů schopen doložit, že uvedená kritéria způsobilosti splňuje, může příslušný úřad přijmout obdobné číselné údaje nebo předpovědi ve vztahu k maximálním omezením určeným v prvním a druhém pododstavci.

Při podávání takové žádosti poskytovatel letových navigačních služeb současně předloží příslušnému úřadu příslušné doklady týkající se kritérií způsobilosti.

3. Příslušný úřad může udělit specifické odchylky žadatelům, kteří splňují kritéria způsobilosti v odstavci 1, přiměřeně k jejich přínosu k ATM ve vzdušném prostoru, který spadá pod pravomoc dotyčného členského státu.

Tyto odchylky se mohou vztahovat pouze na požadavky stanovené v příloze I.

▼B

Žádná odchylka však nebude povolena od těchto požadavků:

- a) Technická a provozní způsobilost a schopnost (v části 1);
- b) Řízení bezpečnosti (v bodu 3.1);
- c) Lidské zdroje (v části 5);
- d) Otevřené a transparentní poskytování služeb (v bodu 8.1).

4. Kromě odchylek podle odstavce 3 může příslušný úřad udělit odchylky žadatelům, kteří poskytují letištní letové informační služby pravidelným provozováním ne více než jednoho pracoviště na každém letišti. Učiní tak přiměřeně k přínosu žadatelů k ATM ve vzdušném prostoru, který spadá pod pravomoc dotyčného členského státu.

Uvedené odchylky se mohou vztahovat pouze na tyto požadavky přílohy II části 3:

- a) odpovědnost za řízení provozní bezpečnosti, jakož i vnější služby a dodávky (v bodu 3.1.2 písm. b) a e));
- b) hodnocení provozní bezpečnosti (v bodu 3.1.3 písm. a));
- c) požadavky na provozní bezpečnost pro posouzení a zmírnění rizika s ohledem na změny (v bodu 3.2).

5. Žádné odchylky nebudou povoleny od požadavků v přílohách III, IV nebo V.

6. V souladu s přílohou II nařízení (ES) č. 550/2004 příslušný úřad vykonává tyto činnosti:

- a) v podmínkách připojených k osvědčení určuje povahu a rozsah odchylky tím, že uvádí její právní základ;
- b) pokud je to považováno za nezbytné pro účely dohledu, časově omezuje platnost osvědčení;
- c) sleduje, zda jsou poskytovatelé letových navigačních služeb stále způsobilí pro tuto odchylku.

Článek 6

Prokázání plnění požadavků

1. Organizace poskytnou na žádost příslušného orgánu všechny příslušné doklady, které prokazují, že splňují platné společné požadavky. Organizace mohou v plné míře využít stávající údaje.

2. Organizace, která je držitelem osvědčení, oznámí příslušnému úřadu plánované změny při poskytování letových navigačních služeb, které by případně mohly ovlivnit plnění platných společných požadavků nebo podmínek připojených k osvědčení.

3. Pokud organizace, která je držitelem osvědčení, již nesplňuje platné společné požadavky nebo případně podmínky připojené k osvědčení, požádá příslušný úřad do jednoho měsíce ode dne zjištění neplnění organizaci, aby provedla nápravné opatření.

▼B

Toto rozhodnutí příslušné organizaci bezodkladně oznámí.

Než příslušný úřad oznámí své schválení příslušné organizaci, zkontroluje, zda bylo provedeno nápravné opatření.

Pokud má příslušný úřad za to, že nápravné opatření nebylo řádně provedeno v rámci časového plánu dohodnutého s organizací, přijme podle čl. 7 odst. 7 nařízení (ES) č. 550/2004 a článku 10, čl. 22a písm. d), článku 25 a 68 nařízení (ES) č. 216/2008 vhodná donucovací opatření, přičemž zohlední potřebu zajištění pokračování letových navigačních služeb.

*Článek 7***Usnadnění kontroly plnění požadavků**

Organizace usnadňují inspekce a hodnocení prováděné příslušným úřadem nebo kvalifikovaným subjektem jednajícím jménem uvedeného úřadu, včetně kontrol na místě a kontrol bez předchozího oznámení.

Oprávněné osoby jsou zmocněny podniknout tyto kroky:

- a) zkoumat příslušné záznamy, údaje, postupy a jiný materiál související s poskytováním letových navigačních služeb;
- b) pořizovat kopie těchto záznamů, údajů, postupů a jiných materiálů nebo výpisy z nich;
- c) požadovat na místě ústní vysvětlení;
- d) vstupovat do příslušných objektů, na pozemky nebo do dopravních prostředků.

Tyto inspekce a hodnocení musí příslušný úřad nebo kvalifikovaný subjekt jednající jménem uvedeného úřadu provádět v souladu s právními ustanoveními členského státu, ve kterém mají být prováděny.

*Článek 8***Soustavné dodržování požadavků**

Příslušný úřad každoročně na základě důkazů, které má k dispozici, sleduje soustavné dodržování požadavků organizacemi, jimž vydal osvědčení.

K tomuto účelu příslušný úřad sestaví a každoročně aktualizuje předběžný program inspekci zahrnující všechny poskytovatele, kterým vydal osvědčení, a vytvořený na základě posouzení rizik spojených s různými činnostmi, z nichž se skládají letové navigační služby. Před sestavením tohoto programu příslušný úřad konzultuje dotčené organizace a případně i další dotčené příslušné úřady.

V programu se uvede plánovaný interval inspekci různých míst.

▼B*Článek 9***Předpisy o provozní bezpečnosti pro inženýrské a technické pracovníky**

S ohledem na poskytování letových provozních, komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb příslušný úřad nebo jakýkoli jiný úřad, který byl určen členským státem, aby plnil tento úkol:

- a) vydává příslušná pravidla o provozní bezpečnosti pro inženýrské a technické pracovníky, kteří plní úkoly související s provozní bezpečností;
- b) zajišťuje přiměřený a vhodný dohled nad inženýrskými a technickými pracovníky, kteří byli jakoukoli provozní organizací pověřeni prováděním úkolů souvisejících s provozní bezpečností;
- c) na základě dostatečných důvodů a po patřičném prozkoumání podniká kroky týkající se provozní organizace a/nebo jejích technických a inženýrských pracovníků, kteří nesplňují požadavky přílohy II bodu 3.3;
- d) ověřuje, zda existují vhodné metody pro zajištění toho, aby třetí strany pověřené úkoly souvisejícími s provozní bezpečností splňovaly požadavky přílohy II bodu 3.3.

*Článek 10***Postup vzájemného hodnocení**

1. Komise může v úzké spolupráci s členskými státy a agenturou zajišťovat vzájemné hodnocení vnitrostátních dozorových orgánů v souladu s odstavci 2 až 6.

2. Vzájemné hodnocení provádí tým vnitrostátních odborníků a případně pozorovatelé z agentury.

Tým je složen z odborníků z nejméně tří členských států a agentury.

Odborníci se neúčastní vzájemného hodnocení v členských státech, ve kterých jsou zaměstnáni.

Komise zřizuje a udržuje skupinu vnitrostátních odborníků určených členskými státy, která zahrnuje všechny oblasti společných požadavků, jak jsou uvedeny v článku 6 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Nejméně tři měsíce před vzájemným hodnocením Komise informuje členský stát a dotčený vnitrostátní dozorový orgán o tomto hodnocení, datu, na které je plánováno, a o totožnosti odborníků, kteří se jej účastní.

Tým odborníků může provést hodnocení poté, co členský stát, jehož vnitrostátní dozorový orgán je podroben hodnocení, tento tým schválí.

▼B

4. V období do tří měsíců ode dne hodnocení hodnotící tým sestaví na základě dohody zprávu, která může obsahovat doporučení.

Za účelem projednání zprávy Komise uspořádá setkání s agenturou, odborníky a vnitrostátním dozorovým orgánem.

5. Komise předá zprávu dotčenému členskému státu.

Dotčený členský stát může do tří měsíců od obdržení zprávy předložit své připomínky.

Je-li to vhodné, připomínky obsahují opatření, která členský stát v daném časovém rozmezí přijal nebo hodlá přijmout v reakci na posouzení.

Pokud není s dotčeným členským státem dohodnuto jinak, zpráva a následná opatření se nezveřejňují.

6. Komise každoročně informuje členské státy prostřednictvím Výboru pro jednotné nebe o hlavních nálezech těchto hodnocení.

Článek 11

Přechodná ustanovení

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří jsou ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost držiteli osvědčení vydaného podle nařízení (ES) č. 2096/2005, se považují za držitele osvědčení vydaného v souladu s tímto nařízením.

2. Žadatelé o osvědčení poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří svou žádost podali přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, a toto osvědčení jim k uvedenému dni nebylo vydáno, prokazují před vydáním osvědčení, že dodržují ustanovení tohoto nařízení.

3. Pokud organizace, pro kterou bude podle článku 3 příslušným úřadem agentura, požádaly vnitrostátní dozorový orgán členského státu o vydání osvědčení přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, dokončí uvedený vnitrostátní dozorový orgán postup vydávání osvědčení v koordinaci s agenturou a při vydání osvědčení předá agentuře dokumentaci.

Článek 12

Zrušení

Nařízení (ES) č. 2096/2005 se zrušuje.

▼B*Článek 13***Změny nařízení (ES) č. 482/2008**

Nařízení (EC) č. 482/2008 se mění takto:

1. v čl. 4 odst. 5 se odkaz na „nařízení (ES) č. 2096/2005“ nahrazuje odkazem na „nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 (*).

(*) Úř. věst. L L 271, 18.10.2011, s. 23“;

2. článek 6 se zrušuje;
3. v příloze I bodech 1 a 2 se odkazy na „nařízení (ES) č. 2096/2005“ nahrazují odkazem na „nařízení (EU) č. 1035/2011“.

*Článek 14***Změna nařízení (EU) č. 691/2010**

Článek 25 nařízení (EU) č. 691/2010 se zrušuje.

*Článek 15***Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B*PŘÍLOHA I***Všeobecné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb****1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST**

Poskytovatelé letových navigačních služeb jsou schopni poskytovat služby bezpečným, účinným, soustavným a udržitelným způsobem, který je v souladu s přiměřenou úrovní celkové poptávky po daném vzdušném prostoru. Za tímto účelem udržují přiměřené technické a provozní kapacity a odborné znalosti.

2. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ŘÍZENÍ**2.1 Organizační struktura**

Poskytovatelé letových navigačních služeb zřizují a řídí svou organizaci podle struktury, která podporuje bezpečné, účinné a soustavné poskytování letových navigačních služeb.

Organizační struktura vymezí:

- a) pravomoc, povinnosti a odpovědnosti jmenovaných představitelů, zejména členů řízení s funkcemi v oblasti provozní bezpečnosti, kvality, ochrany, financí a lidských zdrojů;
- b) vztahy a hierarchická propojení mezi různými částmi a procesy organizace.

2.2 Řízení organizace**2.2.1 Obchodní plán**

Poskytovatelé letových navigačních služeb vytvářejí obchodní plán zahrnující období nejméně pěti let. Tento obchodní plán:

- a) stanovuje celkové záměry a cíle poskytovatele letových navigačních služeb a jeho strategii pro jejich dosažení v souladu s jakýmkoli dlouhodobějším plánem poskytovatele a s příslušnými požadavky Unie souvisejícími s vývojem infrastruktury nebo jiné technologie;
- b) obsahuje příslušné výkonnostní cíle z hlediska provozní bezpečnosti, kapacity, životního prostředí a případně efektivity nákladů.

▼M2

Informace uvedené v písmenech a) a b) musí být v souladu s vnitrostátním plánem výkonnosti nebo plánem výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru uvedeným v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004, a pokud jde o údaje o provozní bezpečnosti, v příslušných případech musí být v souladu se státním programem provozní bezpečnosti uvedeným ve standardu 3.1.1 přílohy 19 Úmluvy o mezinárodní civilní letectví.

▼B

Poskytovatelé letových navigačních služeb předkládají zdůvodnění provozní bezpečnosti a obchodní zdůvodnění hlavních investičních projektů, popřípadě včetně odhadovaného dopadu na příslušné výkonnostní cíle uvedené v písmenu b), a investic vyplývajících z právních požadavků spojených s prováděním projektu pro výzkum ATM jednotného evropského nebo (SESAR).

2.2.2 Roční plán

Poskytovatelé letových navigačních služeb vytvářejí roční plán zahrnující nadcházející rok, ve kterém jsou dále upřesněny rysy obchodního plánu a popsány jeho veškeré změny.

Roční plán zahrnuje následující ustanovení o úrovni a kvalitě služby, jako např. očekávané úrovni týkající se kapacity, provozní bezpečnosti, životního prostředí a případně efektivity nákladů:

▼B

- a) informace o zavádění nové infrastruktury nebo jiném vývoji a prohlášení o tom, jak bude přispívat ke zlepšení výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb, včetně úrovně a kvality služeb;
- b) výkonnostní ukazatele odpovídající vnitrostátnímu plánu výkonnosti nebo plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru uvedenému v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004, na základě kterých lze přiměřeně posuzovat úroveň výkonnosti a kvalitu služby;
- c) informace o předpokládaných opatřeních ke zmírnění rizika provozní bezpečnosti určeného v plánu provozní bezpečnosti poskytovatele letových navigačních služeb, včetně ukazatelů provozní bezpečnosti za účelem sledování rizika provozní bezpečnosti a případně odhadovaných nákladů na opatření k jeho zmírnění;
- d) očekávané krátkodobé finanční postavení poskytovatele letových navigačních služeb, jakož i veškeré změny obchodního plánu nebo dopady na obchodní plán.

2.2.3 Část plánu, která se týká výkonnosti

Poskytovatel letových navigačních služeb poskytne Komisi na její žádost obsah té části obchodního a ročního plánu, která se týká výkonnosti, na základě podmínek stanovených příslušným úřadem v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

3. ŘÍZENÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI A KVALITY

3.1 Řízení provozní bezpečnosti

Poskytovatelé letových navigačních služeb zajišťují provozní bezpečnost veškerých svých služeb. K tomuto účelu zřizují formální kontakty se všemi dotčenými subjekty, které mohou přímo ovlivňovat provozní bezpečnost jejich služeb.

Poskytovatelé zřídí postupy pro řízení provozní bezpečnosti při zavádění nových funkčních systémů nebo při změně stávajících funkčních systémů.

3.2 Systém řízení kvality

Poskytovatelé letových navigačních služeb musí mít zaveden systém řízení kvality, jenž zahrnuje všechny letové navigační služby, které poskytují, podle následujících zásad.

Systém řízení kvality:

- a) vymezí politiku kvality tak, aby co možná nejvíce vyhovovala potřebám různých uživatelů;
- b) zřídí program zajištění kvality, který obsahuje postupy umožňující ověření toho, zda se všechny operace provádějí v souladu s platnými požadavky, normami a postupy;
- c) poskytuje důkazy o fungování systému řízení kvality prostřednictvím příruček a dokladů o sledování;
- d) ustanoví zástupce vedení pro sledování dodržování a přiměřenosti postupů pro zajištění bezpečného a efektivního provozu;
- e) provádí hodnocení zavedeného systému řízení kvality a případně činí nápravná opatření.

Za dostatečný doklad o dodržování požadavků je považováno osvědčení EN ISO 9001 vydané řádně akreditovanou organizací a zahrnující letové navigační služby poskytovatele. Poskytovatel letových navigačních služeb souhlasí s předáním dokumentace související s osvědčením příslušnému úřadu na žádost tohoto úřadu.

▼B

Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou sloučit systémy řízení provozní bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy a kvality s jejich systémy řízení.

3.3 Provozní příručky

Poskytovatelé letových navigačních služeb poskytují a udržují aktualizované provozní příručky související s poskytováním svých služeb, které používají a jimiž se řídí provozní pracovníci.

Poskytovatelé zajistí, aby:

- a) provozní příručky obsahovaly pokyny a informace, které provozní pracovníci potřebují k plnění svých povinností;
- b) dotčení pracovníci měli k příslušným částem provozních příruček přístup;
- c) provozní pracovníci byli neprodleně informováni o změnách provozních příruček vztahujících se k jejich povinnostem, jakož i o jejich vstupu v platnost.

4. OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Poskytovatelé letových navigačních služeb zřídí systém řízení ochrany před protiprávními činy pro zajištění:

- a) ochrany svých zařízení a pracovníků před protiprávními činy narušujícími poskytování letových navigačních služeb;
- b) ochrany provozních údajů, které přijímají nebo zpracovávají nebo jinak používají, aby k nim měly přístup pouze oprávněné osoby.

Systém řízení ochrany před protiprávními činy vymezí:

- a) postupy související s posuzováním a zmírňováním rizika v oblasti ochrany před protiprávními činy, sledováním a zlepšováním ochrany před protiprávními činy, hodnocením v oblasti ochrany před protiprávními činy a šířením poznatků;
- b) prostředky určené k zjišťování narušení ochrany před protiprávními činy a k upozornění pracovníků prostřednictvím vhodných výstrah před protiprávními činy;
- c) prostředky pro zvládání účinků narušení ochrany před protiprávními činy a pro určení nápravných opatření a postupů k jejich zmírňování, které zabraňují jejich opětovnému výskytu.

Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí v případě potřeby bezpečnostní prověrku svých pracovníků a jednají v koordinaci s příslušnými civilními a vojenskými úřady, aby zajistili ochranu svých zařízení, pracovníků a údajů.

Systémy řízení provozní bezpečnosti, kvality a ochrany před protiprávními činy mohou být navrženy a provozovány jako integrovaný systém řízení.

5. LIDSKÉ ZDROJE

Poskytovatelé letových navigačních služeb zaměstnávají kvalifikované pracovníky, aby zajistili, že jsou jejich služby poskytovány bezpečně, účinně, nepřetržitě a udržitelným způsobem. V této souvislosti stanoví politiku pro nábor a odbornou přípravu pracovníků.

▼B**6. FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ****6.1 Hospodářská a finanční kapacita**

Poskytovatelé letových navigačních služeb musí být schopni plnit finanční závazky, jako jsou pevné a variabilní provozní náklady nebo náklady kapitálových investic. Používají příslušný systém nákladového účetnictví. Prokazují tyto své schopnosti prostřednictvím ročního plánu zmíněného v bodu 2.2.2, jakož i prostřednictvím rozvah a účtů, jak umožňuje jejich právní postavení.

6.2 Finanční audit

V souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 poskytovatelé letových navigačních služeb prokáží, že se pravidelně podrobují nezávislému auditu.

7. ODPOVĚDNOST A POJISTNÉ KRYTÍ

Poskytovatelé letových navigačních služeb zajistí ujednání pro krytí své odpovědnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Použitý způsob poskytování krytí odpovídá příslušné potenciální ztrátě a škodě s ohledem na právní postavení organizace a na úroveň krytí komerčního pojištění, které je k dispozici.

Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří využívají služeb jiného poskytovatele letových navigačních služeb, zajistí, aby dohody zahrnovaly rozdělení odpovědnosti mezi poskytovateli.

8. KVALITA SLUŽEB**8.1 Otevřené a transparentní poskytování letových navigačních služeb**

Poskytovatelé letových navigačních služeb poskytují letové navigační služby otevřeným a transparentním způsobem. Zveřejňují podmínky přístupu ke svým službám a pravidelně provádějí formální konzultační proces s uživateli letových navigačních služeb, jednotlivě nebo společně, a nejméně jednou ročně.

V souladu s platnými právními předpisy Unie poskytovatelé letových navigačních služeb nediskriminují na základě národnosti ani totožnosti uživatele nebo třídy uživatelů.

8.2 Plány pro mimořádné situace

Poskytovatelé letových navigačních služeb musí mít zavedeny plány pro mimořádné situace pro všechny letové navigační služby, které poskytují, pro případ incidentů, které povedou k podstatnému zhoršení nebo přerušení jejich provozu.

9. POŽADAVKY NA PODÁVÁNÍ ZPRÁV

Poskytovatelé letových navigačních služeb musí být schopni podat příslušnému úřadu výroční zprávu o svých činnostech.

Aniž je dotčen článek 12 nařízení (ES) č. 550/2004, tato výroční zpráva zahrnuje jejich finanční výsledky, jakož i provozní výkon a všechny další významné činnosti a vývoj, zejména v oblasti provozní bezpečnosti.

Výroční zpráva obsahuje přinejmenším:

- a) posouzení úrovně výkonnosti poskytovaných letových navigačních služeb;
- b) výkon poskytovatele letových navigačních služeb ve srovnání s výkonnostními cíli uvedenými v obchodním plánu zmíněném v bodu 2.2.1, uvedení skutečného výkonu v soulad s ročním plánem pomocí výkonnostních ukazatelů uvedených v ročním plánu;

▼B

- c) vysvětlení odchylek od cílů a stanovení opatření k překlenutí rozdílu během referenčního období uvedeného v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004;
- d) vývoj provozu a infrastruktury;
- e) finanční výsledky, pokud nejsou zveřejňovány samostatně podle čl. 12. odst. 1 nařízení (ES) č. 550/2004;
- f) informace o formálním konzultačním procesu s uživateli služeb poskytovatele;
- g) informace o politice lidských zdrojů.

Poskytovatelé letových navigačních služeb poskytnou obsah výroční zprávy Komisi a agentuře na její žádost a veřejnosti na základě podmínek, které stanoví příslušný úřad v souladu s vnitrostátními právními předpisy.



PŘÍLOHA II

Specifické požadavky pro poskytování letových provozních služeb

1. VLASTNICTVÍ

Poskytovatelé letových provozních služeb oznámí příslušným úřadům uvedeným v čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 následující informace:

- a) své právní postavení, strukturu vlastnictví a veškerá ujednání, která mají výrazný dopad na kontrolu nad jejich aktivy;
- b) jakékoli propojení s organizacemi, které nejsou zapojeny do poskytování letových navigačních služeb, včetně obchodních činností, kterých se poskytovatelé účastní přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků a které představují více než 1 % jejich očekávaného příjmu; kromě toho poskytovatelé oznámí jakoukoli změnu jakékoli jednotlivé držby akcií, která představuje nejméně 10 % z jejich celkové držby akcií.

Poskytovatelé letových provozních služeb přijmou všechna nezbytná opatření, aby nedocházelo k žádnému střetu zájmů, který by mohl ohrozit nestranné a objektivní poskytování jejich služeb.

2. OTEVŘENÉ A TRANSPARENTNÍ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

Kromě ustanovení přílohy I bodu 8.1 a pokud se členský stát rozhodne organizovat poskytování specifických letových provozních služeb v konkurenčním prostředí, může členský stát přijmout všechna vhodná opatření pro zajištění toho, aby se poskytovatelé těchto specifických letových provozních služeb nepodíleli na jednání, jehož předmětem nebo následkem je zamezit, omezit nebo narušit hospodářskou soutěž, ani na jednání, které je podle platných vnitrostátních právních předpisů a právních předpisů Unie zneužitím dominantního postavení.

3. PROVOZNÍ BEZPEČNOST SLUŽEB

3.1 Systém řízení provozní bezpečnosti (SMS)

3.1.1 Všeobecné požadavky na provozní bezpečnost

Poskytovatelé letových provozních služeb musí mít zaveden jako nedílnou součást řízení svých služeb systém řízení provozní bezpečnosti, který:

- a) zajišťuje formalizovaný, explicitní a aktivní přístup k systematickému řízení provozní bezpečnosti tím, že při poskytování služeb plní své povinnosti v oblasti provozní bezpečnosti, používá se pro všechny služby poskytovatelů a podpůrná opatření, jejichž řízení zajišťuje, a zahrnuje, jakožto svůj základ, prohlášení o bezpečnostní politice, které určuje základní přístup organizace k řízení provozní bezpečnosti (řízení provozní bezpečnosti);
- b) zajišťuje, aby každá osoba zabývající se aspekty provozní bezpečnosti poskytování letových provozních služeb byla osobně odpovědná za své jednání, aby byli manažeři odpovědní za činnost svých příslušných oddělení nebo útvarů v oblasti provozní bezpečnosti a aby vrcholné vedení poskytovatele neslo celkovou odpovědnost za provozní bezpečnost (odpovědnost za provozní bezpečnost);
- c) zajišťuje, aby byla dosahování uspokojivé provozní bezpečnosti v letových provozních službách udělena nejvyšší priorita (priorita provozní bezpečnosti);

▼B

- d) zajišťuje, aby při poskytování letových provozních služeb bylo hlavním cílem provozní bezpečnosti v nejvyšší rozumné míře minimalizovat příspěvek k riziku letecké nehody (cíle provozní bezpečnosti).

3.1.2 *Požadavky pro dosažení provozní bezpečnosti*

V rámci činnosti systému řízení provozní bezpečnosti poskytovatelé letových provozních služeb:

- a) zajišťují, aby pracovníci byli přiměřeně vyškoleni a způsobilí pro práci, která je od nich vyžadována, kromě toho, že vlastní řádnou licenci, je-li vyžadována, a splňují platné požadavky zdravotní způsobilosti (způsobilost);
- b) zajišťují, aby byla funkce řízení provozní bezpečnosti ztotožněna s odpovědností organizace za vývoj a údržbu systému řízení provozní bezpečnosti; zajišťují, aby byl tento bod odpovědnosti nezávislý na líniovém řízení, a odpovědný přímo nejvyšší úrovni organizace, avšak v případě malých organizací, kde sloučení odpovědnosti může zabránit dostatečné nezávislosti v tomto ohledu, lze ujednání o zajištění provozní bezpečnosti doplnit dodatečnými nezávislými prostředky; a zajišťují, aby se vrcholné vedení organizace poskytovatele služby aktivně podílelo na zajišťování řízení provozní bezpečnosti (odpovědnost za řízení provozní bezpečnosti);
- c) zajišťují, aby byly odvozeny a udržovány kvantitativní úrovně provozní bezpečnosti pro všechny funkční systémy, je-li to možné (kvantitativní úrovně provozní bezpečnosti);
- d) zajišťují, aby byl systém řízení provozní bezpečnosti systematicky dokumentován takovým způsobem, který poskytuje jasné spojení s bezpečnostní politikou organizace (dokumentace systému řízení provozní bezpečnosti);
- e) zajišťují přiměřené prokázání provozní bezpečnosti externě poskytovaných služeb a dodávek, s ohledem na jejich bezpečnostní význam v rámci poskytování svých služeb (externí služby a dodávky);
- f) zajišťují, aby bylo posuzování a zmírňování rizika prováděno do vhodné úrovně, aby byla věnována patřičná pozornost všem hlediskům poskytování ATM (posouzení a zmírnění rizika). Co se týče změn funkčního systému ATM, použije se bod 3.2;
- g) zajišťují, aby provozní a technické události ATM, které jsou pokládány za události s významnými dopady na provozní bezpečnost, byly okamžitě vyšetřeny a aby byla přijata všechna nezbytná nápravná opatření (události související s provozní bezpečností). Poskytovatelé rovněž prokáží, že provedli požadavky ohledně hlášení a hodnocení událostí souvisejících s provozní bezpečností v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a právními předpisy Unie.

3.1.3 *Požadavky pro zajištění provozní bezpečnosti*

V rámci činnosti systému řízení provozní bezpečnosti poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby:

- a) byla pravidelně prováděna hodnocení provozní bezpečnosti s doporučením potřebných zlepšení, poskytování pomoci manažerům v činnostech souvisejících s provozní bezpečností v rámci jejich oblastí a pro ověření, zda jsou dodržovány příslušné části systému řízení provozní bezpečnosti (hodnocení provozní bezpečnosti);

▼B

- b) byly zavedeny metody pro zjištění změn funkčních systémů nebo operací, které mohou naznačovat, že se některý prvek blíží bodu, kdy již nelze splňovat přijatelné normy provozní bezpečnosti, a byla přijata nápravná opatření (sledování provozní bezpečnosti);
- c) záznamy o provozní bezpečnosti byly udržovány v celém provozu systému řízení provozní bezpečnosti jako základ pro poskytování zajištění provozní bezpečnosti pro všechny, kdo jsou spojeni s poskytovanými službami, odpovídají za ně nebo jsou na nich závislí, a pro příslušný úřad (záznamy o provozní bezpečnosti).

3.1.4 Požadavky pro podporu provozní bezpečnosti

V rámci činnosti systému řízení provozní bezpečnosti poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby:

- a) si všichni pracovníci uvědomovali potenciální bezpečnostní rizika spojená s jejich povinnostmi (povědomí o provozní bezpečnosti);
- b) byly poznatky vyplývající ze šetření událostí souvisejících s provozní bezpečností a jiných činností z oblasti provozní bezpečnosti šířeny v rámci organizace na úrovni vedení a na provozní úrovni (šíření poznatků);
- c) byli všichni pracovníci vyzýváni k navrhování řešení zjištěných rizik a aby byly provedeny změny ke zlepšení provozní bezpečnosti tam, kde jsou zjevně potřebné (zlepšení provozní bezpečnosti).

3.2 Požadavky na provozní bezpečnost pro posuzování a zmírňování rizika s ohledem na změny**3.2.1 Oddíl 1**

V rámci činností systému řízení provozní bezpečnosti poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby bylo systematicky prováděno rozpoznávání rizik, jejich posuzování a zmírňování, co se týče jakýchkoli změn částí funkčního systému ATM a podpůrných opatření, která řídí, a to způsobem zaměřeným na:

- a) celkový životní cyklus součástí zvažovaného funkčního systému ATM, od počátečního plánování a vymezení až po činnosti po zavedení, údržbu a vyřazení z provozu;
- b) složky nacházející se ve vzduchu, na zemi, a popřípadě vesmírné složky funkčního systému ATM, prostřednictvím spolupráce s odpovědnými stranami;
- c) zařízení, postupy a lidské zdroje funkčního systému ATM, vzájemnou interakci mezi těmito prvky a interakci mezi zvažovanou součástí a zbytkem funkčního systému ATM.

3.2.2 Oddíl 2

Postupy rozpoznání, posouzení a zmírnění rizika zahrnují:

- a) stanovení rozsahu, hranic a rozhraní zvažované součásti, jakož i identifikace funkcí, které má tato součást plnit, a provozní prostředí, ve kterém má pracovat;
- b) stanovení cílů provozní bezpečnosti, které mají být kladeny na součást, obsahujících:
 - i) rozpoznání věrohodných rizik a závad souvisejících s ATM, společně se souhrnnými účinky,

▼B

- ii) posouzení jejich případných účinků na provozní bezpečnost letadel, jakož i posouzení závažnosti těchto účinků pomocí schématu pro klasifikaci závažnosti stanoveného v oddílu 4,
 - iii) stanovení jejich přípustnosti, co se týče nejvyšší pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, na základě závažnosti a maximální pravděpodobnosti účinků nebezpečí, způsobem, který je v souladu s oddílem 4;
- c) případné odvození strategie pro zmírnění rizika, která:
- i) určuje obranná opatření, která mají být provedena na ochranu před nebezpečími přinášejícími rizika,
 - ii) případně zahrnuje vývoj požadavků na provozní bezpečnost, které mají potenciální dopad na zvažovanou součást nebo jiné části funkčního systému ATM nebo provozní prostředí,
 - iii) představuje ujištění o proveditelnosti a účinnosti;
- d) ověření, zda byly splněny všechny stanovené cíle provozní bezpečnosti:
- i) před provedením změny,
 - ii) v průběhu fáze přechodu do běžného provozu,
 - iii) v průběhu provozní životnosti,
 - iv) v průběhu přechodné fáze do vyřazení z provozu.

3.2.3 Oddíl 3

Výsledky, související odůvodnění a důkazy postupů posuzování a zmírňování rizika, včetně jeho rozpoznání se shrnují a dokládají způsobem, který zajišťuje, že:

- a) jsou uvedeny úplné argumenty dokládající, že zvažovaná součást jakož i celkový funkční systém ATM jsou a zůstanou přípustně bezpečné, jelikož splňují přidělené cíle a požadavky provozní bezpečnosti. To bude případně zahrnovat specifikace veškerých technik predikce, sledování nebo průzkumu;
- b) všechny požadavky na provozní bezpečnost související s provedením změny lze dohledat až k zamýšleným operacím/funkcím.

3.2.4 Oddíl 4

Rozpoznání a posouzení závažnosti

Provádí se systematické rozpoznávání rizika. Závažnost účinků rizika v daném provozním prostředí se stanovuje pomocí schématu pro klasifikaci stanoveného v následující tabulce, přičemž klasifikace závažnosti je založena na konkrétním argumentu prokazujícím pravděpodobný účinek rizika v nejhorším případě.

▼B

Třída závažnosti	Vliv na provoz
1 (Nejzávažnější)	Nehoda, podle definice v článku 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ⁽¹⁾
2	Vážný incident, definovaný v článku 2 nařízení (EU) č. 996/2010
3	Velký incident související s provozem letadla, při kterém by mohla být ohrožena bezpečnost letadla, neboť téměř došlo ke srážce letadla s jiným letadlem, se zemí nebo s překážkami.
4	Významný incident, jehož okolnosti naznačují, že mohlo dojít k nehodě, k vážnému nebo velkému incidentu, kdyby nebylo riziko zvládnuto v rámci bezpečnostních rezerv nebo pokud by bylo v blízkosti jiné letadlo.
5 (Nejméně závažná)	Žádný bezprostřední vliv na provozní bezpečnost

⁽¹⁾ Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

Aby bylo možné vyvodit vliv nebezpečí na provoz a stanovit jeho závažnost, bude systematický přístup/postup zahrnovat účinky nebezpečí na různé prvky funkčního systému ATM, jako je posádka letadla, řídicí letového provozu, funkční schopnosti letadla a funkční schopnosti pozemní části funkčního systému ATM a schopnost poskytovat bezpečné letové provozní služby.

Schéma pro klasifikaci rizik

Cíle provozní bezpečnosti založené na riziku se stanovují s ohledem na maximální pravděpodobnost výskytu nebezpečí, odvozenou jak od závažnosti jejího účinku, tak i od maximální pravděpodobnosti účinku nebezpečí.

Jako nezbytný doplněk k prokázání, že jsou splněny stanovené kvantitativní cíle, se používají další hlediska řízení provozní bezpečnosti, aby bylo možné zvýšit provozní bezpečnost systému ATM, kdykoli je to vhodné.

3.2.5 Oddíl 5

Systém zajištění bezpečnosti softwaru

V rámci provozu systému řízení provozní bezpečnosti zavede poskytovatel letových provozních služeb systém zajištění bezpečnosti softwaru v souladu s nařízením (ES) č. 482/2008.

3.3 Požadavky na provozní bezpečnost pro inženýrské a technické pracovníky, kteří provádějí úkoly související s provozní bezpečností

Poskytovatelé letových provozních služeb zajistí, aby techničtí a inženýrští pracovníci včetně pracovníků subdodavatelských provozních organizací, které provozují a udržují zařízení pro ATM schválené pro provoz, měli a udržovali dostatečné znalosti a povědomí o službách, které podporují, o skutečných a potenciálních účincích své práce na provozní bezpečnost těchto služeb a o příslušných platných pracovních omezeních.

▼B

S ohledem na pracovníky zabývající se úkoly souvisejícími s provozní bezpečností, včetně pracovníků subdodavatelských provozujících organizací, poskytovatelé letových provozních služeb dokládají přiměřenost způsobilosti pracovníků, zavedená opatření pro rozdělování služeb pro zajištění dostatečné kapacity a nepřetržitosti služby, programy a politiku kvalifikace pracovníků, politiku odborné přípravy pracovníků, plány odborné přípravy a také opatření pro dozor nad nekvalifikovanými pracovníky. Poskytovatelé zavádí postupy pro případy, kdy existují pochybnosti o tělesném a duševním stavu pracovníků.

Poskytovatelé letových provozních služeb uchovávají evidenci informací o počtech, stavu a rozmístění pracovníků zabývajících se úkoly spojenými s provozní bezpečností.

V uvedené evidenci musí být:

- a) identifikování vedoucích pracovníků, kteří odpovídají za funkce spojené s provozní bezpečností;
- b) zaznamenány příslušné kvalifikace technických a provozních pracovníků v návaznosti na požadavky ohledně dovedností a způsobilosti;
- c) určeno umístění a povinnosti, které jsou přiděleny technickým a provozním pracovníkům, včetně metodiky rozdělování služeb.

4. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatelé letových provozních služeb musí být schopni prokázat, že jejich pracovní metody a provozní postupy splňují standardy uvedené v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním letových provozních služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

- a) ► **M1** Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 ◀, včetně všech změn až po č. 42;

▼M2

- b) Příloha 10 O civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II – spojovací postupy, včetně těch, které mají status PANS (postupy pro letové navigační služby), 6. vydání, říjen 2001, včetně všech změn až po č. 88-A včetně;
- c) Příloha 11 Letové provozní služby, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech změn až po č. 49 včetně a v příslušných případech prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012).

▼ B*PŘÍLOHA III***Specifické požadavky pro poskytování meteorologických služeb****1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST**

Poskytovatelé meteorologických služeb musí zajistit, aby meteorologické informace nezbytné pro výkon odpovídajících funkcí a ve formě vhodné pro uživatele byly k dispozici pro:

- a) provozovatele a členy letových posádek pro předletové a letové plánování;
- b) poskytovatele letových provozních služeb a letových informačních služeb;
- c) jednotky pátrací a záchranné služby;
- d) letiště.

Poskytovatelé meteorologických služeb musí ověřit úroveň dosažitelné přesnosti informací distribuovaných pro provoz, včetně zdroje těchto informací, a současně musí zajistit, aby byly tyto informace distribuovány dostatečně včas a aby byly podle potřeby aktualizovány.

2. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatelé meteorologických služeb musí být schopni prokázat, že jejich pracovní metody a provozní postupy splňují standardy uvedené v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním meteorologických služeb v dotčeném vzdušném prostoru:

▼ M2

- a) aniž je dotčeno prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012, Příloha 3 Meteorologie, 18. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 76 včetně;
- b) příloha 11 Letové provozní služby, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech změn až po č. 49 včetně a v příslušných případech prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012;
- c) aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 139/2014 ⁽¹⁾, příloha 14 Letiště v následujících verzích:
 - i) svazek I o navrhování a provozování letišť, 6. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 11-A včetně a počínaje dnem 13. listopadu 2014 také včetně změny 11-B,
 - ii) svazek II Heliporty, 4. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 5 včetně.

⁽¹⁾ Nařízení (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

▼B*PŘÍLOHA IV***Specifické požadavky pro poskytování leteckých informačních služeb****1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST**

Poskytovatelé leteckých informačních služeb musí zajistit, aby informace a údaje byly k dispozici v podobě vhodné pro:

- a) letové provozní pracovníky, včetně letové posádky, jakož i pro letové plánování, systémy řízení letů a letové simulátory;
- b) poskytovatele letových provozních služeb, kteří odpovídají za letové informační služby, letištní letové informační služby a poskytování předletových informací.

Poskytovatelé leteckých informačních služeb musí zajistit neporušenost údajů a ověřit úroveň přesnosti informací distribuovaných pro provoz, včetně zdroje těchto informací, předtím, než jsou tyto informace distribuovány.

2. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatelé leteckých informačních služeb musí být schopni prokázat, že jejich pracovní metody a provozní postupy splňují standardy uvedené:

- a) nařízení Komise (EU) č. 73/2010 ⁽¹⁾;
- b) v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním leteckých informačních služeb v dotčeném vzdušném prostoru:
 - i) příloha 3 Meteorologie, 18. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 76 včetně,
 - ii) příloha 4 Letecké mapy, 11. vydání, červenec 2009, včetně všech změn až po č. 57 včetně,
 - iii) aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 73/2010, příloha 15 o letecké informační službě, 14. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 37 včetně.

▼M2

⁽¹⁾ Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 6.

▼B*PŘÍLOHA V***Specifické požadavky pro poskytování komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb****1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST**

Poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí zajistit dostupnost, nepřetržitost, přesnost a neporušenost svých služeb.

Poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí ověřit kvalitativní úroveň služeb, které poskytují, a musí prokázat, že je jejich zařízení pravidelně udržováno a v případě potřeby kalibrováno.

2. PROVOZNÍ BEZPEČNOST SLUŽEB

Poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí splňovat požadavky přílohy II, části 3 o bezpečnosti služeb.

3. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí být schopni prokázat, že jejich pracovní metody a provozní postupy splňují standardy uvedené v příloze 10 o civilní letecké telekomunikační službě k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví v následujících verzích do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb v dotýcném vzdušném prostoru:

▼M2

- a) svazek I – Radionavigační prostředky, 6. vydání, červenec 2006, včetně všech změn až po č. 88-A včetně;
- b) svazek II – Spojovací postupy, včetně těch, které mají status PANS (postupy pro letové navigační služby), 6. vydání, říjen 2001, včetně všech změn až po č. 88-A včetně;
- c) svazek III – Komunikační systémy, 2. vydání, červenec 2007, včetně všech změn až po č. 88-A včetně;
- d) svazek IV – Přehledový radar a protisrážkový systém, 4. vydání, červenec 2007, včetně všech změn až po č. 88-A včetně;
- e) svazek V – Použití leteckých rádiových kmitočtů, 3. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 88-A včetně.