

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1035/2011,**17. oktoober 2011,****milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded ja millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 482/2008 ja (EL) nr 691/2010****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus),⁽¹⁾ eriti selle artikleid 4, 6 ja 7,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ,⁽²⁾ eriti selle artikli 8b lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt peab komisjon, keda abistab Euroopa Lennundusohutusamet („amet“), võtma vastu rakenduseeskirjad lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks kogu Liidus. Kõnealuse määruse artikli 8b lõikes 6 nõutakse, et need rakenduseeskirjad põhineksid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeava loomiseks) (raammäärus)⁽³⁾ artikli 5 lõike 3 kohaselt vastu võetud määrustel.

(2) Aeronavigatsiooniteenuste osutamine kogu ELis peaks toimuma liikmesriikide või ameti sertifitseerimise alusel. Ühistele nõuetele vastavatele aeronavigatsiooniteenuste osutajatele peaks antama sertifikaat vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklile 7 ja määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b lõikele 2.

(3) Ühiseid nõudeid, mis on sätestatud vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklile 6 ja määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 8b, tuleks kohaldada, ilma et see piiraks liikmesriikide suveräänseid õigusi nende õhuruumi üle või liikmesriikide nõudeid avaliku korra, julgeoleku ja

riigikaitsega seotud küsimustes, nagu on ette nähtud määruse (EÜ) nr 549/2004 artikliga 13. Ühised nõuded ei peaks hõlmama määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 1 lõikes 2 ja määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõikes 2 sätestatud sõjalisi operatsioone ega sõjalist väljaõpet.

(4) Aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühiste nõuete määratluse puhul tuleks arvesse võtta aeronavigatsiooniteenuste osutajate õiguslikku seisundit liikmesriikides. Kui organisatsioon lisaks aeronavigatsiooniteenuste osutamisele tegeleb millegi muuga ja kui ei ole ette nähtud teisiti, ei tuleks ühiseid nõudeid kohaldada niisuguste muude tegevuste ega vahendite suhtes, mida aeronavigatsiooniteenuste osutamisel ei kasutata.

(5) Ühiste nõuete kohaldamine aeronavigatsiooniteenuste osutajate suhtes peaks olema vastavuses riski suurusega, mis on seotud iga teenuse iseärasustega, nagu näiteks teostatud liikumiste arv ja/või laad ning nende iseärasused. Kui teatavate aeronavigatsiooniteenuste osutajad peaksid otsustama mitte kasutada võimalust piiriüleste teenuste pakkumiseks ühtses Euroopa taevas, peaks pädeval asutusel olema õigus lubada kohaldada vastavalt aeronavigatsiooniteenuste osutamise suhtes teatavaid üldnõudeid ja lennuliiklusteenuste osutamise suhtes teatavaid erinõudeid. Seepärast peaksid sertifikaadile lisatud tingimused näitama erandi laadi ja ulatust.

(6) Sertifitseerimissüsteemi nõuetekohase funktsioneerimise tagamiseks peaksid liikmesriigid oma aastaaruannetes esitama oma pädevate asutuste poolt lubatud erandite kohta komisjonile ja ametile kogu asjakohase teabe.

(7) Aeronavigatsiooniteenuste eri liikide suhtes ei kohaldata tingimata samu nõudeid. Seepärast on ühised nõuded vaja kohandada vastavaks iga teenuseliigi eripärale.

(8) Aeronavigatsiooniteenuste osutajatel peaks lasuma kohustus tõendada kohaldatavatele ühistele nõuetele vastavust sertifikaadi kehtivusaajal ja kõigi hõlmatud teenuste suhtes.

(9) Ühiste nõuete tõhusa kohaldamise tagamiseks tuleks kehtestada süsteem, mille abil saaks teostada korrapäraselt järelevalvet ja kontrolli kõnealuste ühiste nõuete suhtes ning sertifikaadis määratletud tingimustele vastavuse kohta. Pädev asutus peaks kontrollima teenuseosutaja

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

⁽²⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

sobilikkust enne sertifikaadi väljaandmist ning kord aastas hindama juba sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuste osutajate jätkuvat nõuetele vastavust. Seepärast tuleks kehtestada igal aastal ajakohastatav, riskide hindamisel põhinev soovituslik kontrolliprogramm, mis hõlmaks kõiki sertifitseeritud teenuseosutajaid. Kõnealune programm peaks võimaldama kontrollida aeronavigatsiooniteenuste osutajate kõiki asjakohaseid osi mõistliku ajavahemiku jooksul. Kui pädevad asutused hindavad määratud lennuliiklus- ja meteoroloogiateenuste osutajate nõuetele vastavust, peaks neil olema õigus kontrollida ka liikmesriigi rahvusvahelistest kohustustest tulenevate asjakohaste nõuete täitmist.

- (10) Riiklike järelevalveasutuste vastastikused eksperdihindangud võivad edendada ühist lähenemisviisi järelevalvele aeronavigatsiooniteenuste osutajate üle kogu ELis. Komisjon võib koostöös liikmesriikide ja ametiga korraldada selliseid vastastikuseid eksperdihindanguid, mida tuleks kooskõlastada määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklite 24 ja 54 raames toimuva tegevusega ning mis tahes muu rahvusvahelise seire- ja järelevalveprogrammi. Sellega välditaks töö kattumist. Selleks et võimaldada vastastikuse eksperdihindangu käigus kogemuste ja heade tavade vahetust, peaksid eksperdid olema pädeva asutuse personali hulgas.
- (11) Eurocontrol on välja töötanud ohutusnõuded (ESARR), millel on olnud eriti suur tähtsus lennuliiklusteenuste osutamise ohutuse suhtes. Vastavalt määrusele (EÜ) nr 550/2004 peaks komisjon kindlaks määrama ja ELi määrustega vastu võtma asjakohased ESARRi sätteid. Komisjoni 20. detsembri 2005. aasta määrusesse (EÜ) nr 2096/2005 (milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded)⁽¹⁾ inkorporeeritud ESARR on olnud käesolevate rakenduseeskirjade alus.
- (12) Kui komisjon võttis vastu määruse (EÜ) nr 2096/2005, otsustas ta, et ei ole otstarbekas korrata ESARR 2 sätteid lennuliikluse korraldamise ohutusega seotud vahejuhtumitest teatamise ja nende hindamise kohta, mis on hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrusega (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiviga 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses⁽³⁾. Ohutusega seotud vahejuhtumeid käsitlevate uute sätetena tuleks siiski ette näha, et käesoleva määruse kohaselt määratletud pädevad asutused peavad kontrollima, kas

lennuliiklusteenuste osutajad, samuti side-, navigeerimis- või seireteenuse osutajad järgivad ohutusega seotud vahejuhtumitest teatamisel ja nende hindamisel nõutavat korda.

- (13) Eelkõige tuleks tunnistada, et esiteks on ohutusjuhtimine aeronavigatsiooniteenuste pakkumisel niisugune ülesanne, millega tagatakse kõigi ohutusriskide tuvastamine, hindamine ja rahuldav vähendamine, ning teiseks, et ametlik ja süstemaatiline lähenemine ohutusjuhtimisele ja juhtimisüsteemidele, eesmärgiga saavutada terviklik süsteemne lähenemisviis, võib ohutusele tekkivat kasu märgatavalt ja hõlpsasti jälgitavalt suurendada. Amet peaks täiendavalt hindama käesoleva määruse ohutusnõudeid ja integreerima need tsiviillennundusohutuse ühtsesse regulatiivraamistikku.
- (14) Seni kuni amet kavandab rakendusmeetmeid asjakohaste Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) standardite ülevõtmiseks ELi rakendusmeetmetesse, nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, sertifitseerimistingimusi ja juhismaterjali, peaksid aeronavigatsiooniteenuste osutajad tegutsema vastavalt asjakohastele ICAO standarditele. Piiriüleste aeronavigatsiooniteenuste osutamise hõlbustamiseks ning kuni ameti ICAO standardite ülevõtmiseks vastavate meetmete väljatöötamise lõpuleviimiseni peaksid liikmesriigid, komisjon ja amet, tehes vajaduse korral tihedat koostööd Eurocontroliga, püüdlema nende erinevuste vähendamise poole, millest liikmesriigid teatasid seoses ICAO standardite kohaldamisega aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas, et saavutada ühine liikmesriikide vaheline standardite kogum ühtse Euroopa taeva piires.
- (15) Liikmesriikide erinev kord seoses vastutusega ei tohiks takistada aeronavigatsiooniteenuste osutajatel piiriüleste teenuste lepingute sõlmimist, kui aeronavigatsiooniteenuste osutajad on võtnud meetmed kohaldatavatest õigusaktidest tuleneva kahjuvastutuse katmiseks. Kasutatav meetod peaks vastama siseriiklikele õigusnormidele. Liikmesriigid, kes lubavad aeronavigatsiooniteenuste osutamist oma vastutusalas olevas õhuruumis või selle osas ilma määrusega (EÜ) nr 550/2004 ettenähtud sertifikaadita, peaksid katma kõnealuste teenuseosutajate vastutuse.
- (16) Amet peaks täiendavalt hindama käesoleva määruse sätteid, eelkõige neid, mis on seotud sertifitseeritud organisatsiooni pakutavaid aeronavigatsiooniteenuseid ning insener-tehnilist personali käsitlevate muudatuste ohutuse hindamisega, ning esitama arvamuse, kuidas kohandada neid tervikliku süsteemse lähenemisviisiga, pidades silmas nende sätete integreerimist tulevasse tsiviillennundusohutuse ühtsesse regulatiivraamistikku ning sidusrühmade ja pädevate asutuste kogemusi ohutsjärelevalve alal.

⁽¹⁾ ELT L 335, 21.12.2005, lk 13.

⁽²⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

⁽³⁾ ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

- (17) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruses (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) ⁽¹⁾ nõutakse, et loodaks võrgustiku funktsioonideks nimetatud erifunktsioonid, mis võimaldaks õhuruumi ja nappide ressursside optimaalset kasutamist, et kasutajad saaksid maksimaalse juurdepääsu õhuruumile ja opereerida eelistatud lennuliinidel. Vastavalt määruses (EÜ) nr 551/2004 toodule sätestab komisjoni 7. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 677/2011 (millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010) ⁽²⁾ kõnealuste funktsioonide täitmise seotud üksuse õigused, kohustused ja vastutuse.
- (18) Teatud võrgustiku funktsioonide ohutuks täitmiseks peab asjaomane üksus vastama teatavatele nõuetele. Nende nõuetega püütakse tagada, et üksus või organisatsioon tegutseb ohutult ning need nõuded on sätestatud määruse (EL) nr 677/2011 VI lisas. Need on organisatsiooni ohutusnõuded, mis on väga sarnased käesoleva määruse I lisas sätestatud aeronavigatsiooniteenuste osutamise üldnõuetega, kuid neid on kohandatud võrgustiku funktsioonide ohutusalaste kohustustega.
- (19) Seetõttu tuleb määrus (EÜ) nr 2096/2005 tunnistada kehtetuks.
- (20) Komisjoni 30. mai 2008. aasta määrust (EÜ) nr 482/2008, millega luuakse aeronavigatsiooniteenuste osutajate rakendatav tarkvara turvalisuse tagamise süsteem ja muudetakse määruse (EÜ) nr 2096/2005 II lisa, ⁽³⁾ ja komisjoni 29. juuli 2010. aasta määrust (EL) 691/2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ning muudetakse määrust (EÜ) nr 2096/2005, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded, ⁽⁴⁾ tuleks käesoleva määrusega kohandamiseks muuta.
- (21) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 kohaselt asutatud ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja reguleerimisala

Käesolevas määruses sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

⁽²⁾ ELT L 185, 15.7.2011, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 141, 31.5.2008, lk 5.

⁽⁴⁾ ELT L 201, 3.8.2010, lk 1.

Juhul kui I või II lisas ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata ühiseid nõudeid siiski:

- a) teenuseosutaja muule tegevusele kui aeronavigatsiooniteenuste osutamisele;
- b) muuks kui aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks eraldatud vahenditele.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kohaldatakse määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 ning määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklis 3 sätestatud mõisteid. Määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 2 lõikes 15 esitatud mõistet „sertifikaat” ei kasutata.

Lisaks kohaldatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „lennutööd” – õhusõiduki käitamine, mille käigus õhusõidukit kasutatakse eriteenusteks, nagu näiteks põllumajanduse, ehituse, fotograafia, uuringute, vaatluse ja patrulli, otsingu- ja päästetööde või õhureklaami vallas;
- 2) „äriline lennutransport” – õhusõiduki käitamine reisijate, lasti või posti vedamiseks tasu või rendi eest;
- 3) „funktsionaalne süsteem” – süsteemide, menetluste ja inimressursside ühendamine lennuliikluse korraldamiseks;
- 4) „üldlennundus” – tsiviilõhusõidukite mis tahes käitamine, välja arvatud lennutööd või äriline lennutransport;
- 5) „riiklik järelevalveasutus” – liikmesriikide poolt vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 4 lõikele 1 riiklikuks järelevalveasutuseks nimetatud või sellena loodud organ või organid;
- 6) „ohutegur” – mis tahes olukord, juhtum või asjaolu, mis võib põhjustada õnnetusjuhtumi;
- 7) „organisatsioon” – aeronavigatsiooniteenuseid pakkuv üksus;
- 8) „teenusepakkuja” – organisatsioon, kes vastutab lennuliiklus-, side-, navigatsiooni- või seireteenuste toetavate insener-tehniliste teenuste pakkumise eest;
- 9) „risk” – ohutegurite põhjustatud kahjuliku mõju üldise tõenäosuse või esinemissageduse ja selle mõju tõsiduse kombinatsioon;

- 10) „ohutuse tagamine”– kõik kavandatud ja süstemaatilised meetmed, mida on vaja andmaks piisavat kindlustunnet, et toode, teenus, organisatsioon või funktsionaalne süsteem on rahuldava või vastuvõetava ohutustasemega;
- 11) „ohutuseesmärk”– kvalitatiivne või kvantitatiivne avaldus, milles määratletakse ohutegurite ilmnemise maksimaalne eeldatav sagedus või tõenäosus;
- 12) „ohutuseõue”– riski vähendamise meetmed, mis tulenevad teatava ohutuseesmärgi saavutamiseks ettenähtud riskide vähendamise strateegiast ning milleks võivad olla korraldus-, tegevus-, menetlus-, funktsiooni-, toimivus- ja koostalitlusvõimega seotud nõuded või keskkonnatingimused;
- 13) „teenused”– aeronavigatsiooniteenused või selliste teenuste rühm;
- 14) „üleeuroopaline aeronavigatsiooniteenus”– enamiku või kõigi liikmesriikide kasutajate jaoks kavandatud ja loodud aeronavigatsiooniteenus, mis võib ulatuda ka kaugemale kui selle territooriumi õhuruum, kus aluslepingut kohaldatakse;
- 15) „aeronavigatsiooniteenuste osutaja”– mis tahes avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes osutab aeronavigatsiooniteenust üldlennunduse jaoks, sh organisatsioon, kes taotleb sertifikaadi aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks.

Artikkel 3

Pädev sertifitseerimisasutus

1. Käesoleva määruse tähenduses on pädev aeronavigatsiooniteenuste osutajate sertifitseerimisasutus
- a) organisatsioonide jaoks, kelle põhitegevuskoht ja olemasolu korral ka registrijärgne asukoht asub mõnes liikmesriigis: riiklik järelevalveasutus, kelle kõnealune liikmesriik on selleks nimetanud või sellena loonud;
- b) organisatsioonide jaoks, kes osutavad aeronavigatsiooniteenuseid selle territooriumi õhuruumis, mille suhtes asutamislepingut kohaldatakse, ja kelle põhitegevuskoht ja olemasolu korral ka registrijärgne asukoht asub väljaspool kõnealust territooriumi: amet;
- c) organisatsioonide jaoks, kes osutavad üleeuroopalisi aeronavigatsiooniteenuseid selle territooriumi õhuruumis, mille suhtes asutamislepingut kohaldatakse: amet.

2. Ohutusjärelevalve pädev asutus määratakse kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 1034/2011 ⁽¹⁾ artikliga 3.

Artikkel 4

Sertifikaatide andmine

1. Aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks vajaliku sertifikaadi saamiseks peavad organisatsioonid, ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõike 5 kohaldamist, vastama
- a) käesoleva määruse I lisas sätestatud aeronavigatsiooniteenuste osutamise üldnõuetele;
- b) II–V lisas sätestatud täiendavatele erinõuetele vastavalt nende poolt pakutava teenuse liigile.
2. Pädev asutus teeb enne teenuseosutajale sertifikaadi andmist kindlaks, kas organisatsioon vastab ühistele nõuetele.
3. Organisatsioon peab vastama ühistele nõuetele hiljemalt sertifikaadi väljaandmise ajaks, mis on välja antud vastavalt:
- a) määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklile 7;
- b) määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b lõikele 2 ja artikli 22a punktidele b ja c.

Artikkel 5

Erandid

1. Erandina artikli 4 lõikest 1 võivad teatavate aeronavigatsiooniteenuste osutajad otsustada mitte kasutada võimalust piiriüleste teenuste pakkumiseks ning loobuda vastastikuse tunnustamise õigusest ühtses Euroopa taevas.

Sel juhul võivad nad taotleda määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõikes 2 osutatud sertifikaati, mis on piiratud liikmesriigi vastutusalas oleva õhuruumiga.

2. Esimeses lõikes osutatud taotluse esitamiseks peab lennuliiklusteenuste osutaja pakkuma või kavatsema pakkuda üksnes üht või mitut järgmise kategooria teenust:

- a) lennutöö;
- b) üldlennundus;
- c) äriplane lennutransport, mis toimub üksnes õhusõidukitega, mille suurim stardimass on kuni 10 tonni või milles on kuni 20 istekohta;

⁽¹⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 15.

d) äride lennutransport, mille veomaht on alla 10 000 reisi aastas; olenemata suurimast stardimassist ja istekohtade arvust; reise arvutatakse õhkutõusmiste ja maandumiste summaga ning see on arvestatud viimase kolme aasta keskmisena.

Sellise taotluse esitamiseks peab muude aeronavigatsiooniteenuste kui lennuliiklusteenuste osutaja aastane käive olema teenuste puhul, mida ta pakub või kavatseb pakkuda, kuni 1 000 000 eurot.

Kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja ei saa objektiivsetel praktilistel põhjustel esitada tõendeid nende kvalifitseerumiskriteeriumidele vastavuse kohta, võib pädev asutus arvestada samalaadseid näitajaid või prognoose seoses esimeses ja teises lõigus esitatud ülemmääradega.

Sellise taotluse esitamisega samal ajal esitab aeronavigatsiooniteenuse osutaja pädevale asutusele asjakohased tõendid kvalifitseerumiskriteeriumide kohta.

3. Pädev asutus võib lubada konkreetseid erandeid taotlejatele, kes täidavad lõike 1 kvalifitseerumiskriteeriumeid, vastavalt nende panusele asjaomase liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi lennuliikluse korraldamisel.

Kõnealuseid erandeid võib kohaldada üksnes I lisas toodud nõuete suhtes.

Erandeid ei tehta siiski järgmiste nõuete suhtes:

- a) tehniline ning operatiivne pädevus ja tegutsemisvõime (punkt 1);
- b) ohutusjuhtimine (punkt 3.1);
- c) inimressursid (punkt 5);
- d) avatud ja läbipaistev aeronavigatsiooniteenuste pakkumine (punkt 8.1).

4. Lisaks lõikes 3 nimetatud eranditele võib pädev asutus teha erandeid taotlejatele, kes osutavad lennuvälja lennuinfo teenuseid, teenindades korrapäraselt mitte üle ühe tööpaiga mis tahes ühel lennuväljal. Pädev asutus teeb seda vastavalt taotlejate panusele asjaomase liikmesriigi vastutusalasse kuuluva õhuruumi lennuliikluse korraldamisel.

Kõnealuseid erandeid võib kohaldada üksnes II lisa punktis 3 toodud järgmiste nõuete suhtes:

- a) ohutusjuhtimise vastutusalala ning välissteenused ja -tarned (punkt 3.1.2 alapunktid b ja e);

b) ohutuse ülevaatused (punkt 3.1.3 alapunkt a);

c) ohutusnõuded riski hindamiseks ja vähendamiseks seoses muudatustega (punkt 3.2).

5. III, IV ja V lisas esitatud nõuete puhul erandeid ei lubata.

6. Vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 II lisale peab pädev asutus:

- a) määratlema erandi laadi ja ulatuse sertifikaadile lisatud tingimustes, näidates selle õigusliku aluse;
- b) piiritlema sertifikaadi kehtivusaja, kui seda peetakse järelevalve eesmärgil vajalikuks;
- c) jälgima, kas aeronavigatsiooniteenuste osutaja vastab jätkuvalt erandi saamise nõuetele.

Artikkel 6

Nõuetele vastavuse tõendamine

1. Pädeva asutuse taotlusel esitab organisatsioon kõik asjakohased tõendid, et tõestada oma vastavust kehtivatele ühistele nõuetele. Organisatsioonid võivad täielikult kasutada olemasolevaid andmeid.

2. Sertifitseeritud organisatsioon teavitab pädevat asutust kavandatud muudatustest oma aeronavigatsiooniteenuste osutamisel, mis võivad mõjutada tema vastavust kehtivatele ühistele nõuetele või sertifikaadile lisatud tingimustele (vajaduse korral).

3. Kui sertifitseeritud organisatsioon ei vasta enam kehtivatele ühistele nõuetele või vajaduse korral sertifikaadile lisatud tingimustele, nõuab pädev asutus organisatsioonilt ühe kuu jooksul alates nõuetele mittevastavuse tuvastamisest parandusmeetmete võtmist.

Otsusest tuleb viivitamata teatada asjaomasele organisatsioonile.

Pädev asutus kontrollib parandusmeetmete rakendamist enne asjaomasele organisatsioonile oma heakskiidust teatamist.

Kui pädev asutus leiab, et parandusmeetmeid ei ole organisatsiooniga kokkulepitud tähtjaks korralikult rakendatud, võtab ta aeronavigatsiooniteenuste järjepidevuse tagamise vajadust silmas pidades asjakohased jõustamismeetmed vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõikele 7 ning määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 10, artikli 22a punktide d, artiklile 25 ja artiklile 68.

Artikkel 7

Nõuetele vastavuse järelevalve hõlbustamine

Organisatsioonid hõlbustavad pädeva asutuse või viimase nimel tegutseva pädeva üksuse tehtavaid kontrole ja ülevaatusi, mille hulka kuuluvad ka kohapealsed kontrollid ja ettetateamata kontrollid.

Volitatud isikutel on õigus teha järgmisi toiminguid:

- a) kontrollida asjaomaseid dokumente, andmeid, menetluseeskirju ja kõiki muid aeronavigatsiooniteenuste osutamisega seonduvaid materjale;
- b) teha nendest dokumentidest, andmetest, menetluseeskirjadest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;
- c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;
- d) siseneda vajalikesse ruumidesse, territooriumidele või transpordivahenditesse.

Sellised pädeva asutuse või tema nimel tegutseva pädeva üksuse tehtavad kontrollid ja ülevaatused toimuvad selle liikmesriigi õigusaktide kohaselt, kus neid tuleb läbi viia.

Artikkel 8

Jätkuv nõuetele vastavus

Pädev asutus kontrollib tema käsutuses olevate tõendite põhjal igal aastal, kas organisatsioonid, kelle ta on sertifitseerinud, vastavad jätkuvalt nõuetele.

Selleks kehtestab pädev asutus soovitusliku kontrolliprogrammi, mida ta igal aastal ajakohastab ja mis hõlmab kõiki tema poolt sertifitseeritud teenuseosutajaid ning põhineb pakutavate aeronavigatsiooniteenuseid moodustavate eri toimingute riskihindamisel. Enne kõnealuse programmi kehtestamist konsulteerib ta asjaomaste organisatsioonidega ja kõigi muude asjaomaste pädevate asutustega.

Programmis on märgitud eri kohtade kontrollimise ajavahe-
mikumid.

Artikkel 9

Insener-tehnilise personali ohutuseeskirjad

Seoses lennuliiklus-, side-, navigatsiooni- või seireteenustega tegeleb pädev asutus või liikmesriigi poolt selleks otstarbeks määratud mis tahes muu asutus järgmiste ülesannetega:

- a) asjakohaste ohutuseeskirjade koostamine insener-tehnilisele personalile, kes teostab käitamisohutusega seotud ülesandeid;

- b) piisava ja asjakohase ohutusjärelevalve tagamine insener-tehnilise personali üle, kes on mis tahes tegutsevate organisatsioonide poolt määratud teostama käitamisohutusega seotud ülesandeid;

- c) asjakohaste meetmete võtmine põhjendatud arvamuse alusel ja pärast asjakohast uurimist seoses tegutsevate organisatsioonidega ja/või nende insener-tehnilise personaliga, kes ei vasta II lisa punktis 3.3 toodud nõuetele;

- d) kontrollimine, et asjakohased meetodid võimaldavad tagada käitamisohutusega seotud ülesandeid täitma määratud kolmandate osapoolte vastavuse II lisa punktis 3.3 toodud nõuetele.

Artikkel 10

Vastastikused eksperdi hinnangud

1. Komisjon võib koostöös liikmesriikide ja ametiga korraldada riiklike järelevalveasutuste vastastikused eksperdi hinnangud vastavalt lõigetele 2–6.

2. Vastastikused eksperdi hinnangud viib läbi riiklikest ekspertidest ja vajaduse korral ameti vaatlejatest koosnev rühm.

Rühm koostatakse vähemalt kolme eri liikmesriigi ja ameti ekspertidest.

Eksperdid ei võta osa vastastikustest eksperdi hinnangutest liikmesriigis, kus nad töötavad.

Komisjon koostab ja säilitab liikmesriikide poolt nimetatud riiklike ekspertide loetelu, mis hõlmab ühiste nõuete kõiki aspekte, nagu on loetletud määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 6.

3. Vähemalt kolm kuud enne vastastikust eksperdi hinnangut teatab komisjon asjaomasele liikmesriigile ja riiklikule järelevalveasutusele eksperdi hinnangu toimumise, selle läbiviimise kavandatud kuupäeva ning osavõtivate ekspertide nimed.

Liikmesriik, mille riiklikule järelevalveasutusele hinnang antakse, kiidab hinnangu andva ekspertide rühma heaks enne eksperdi hinnangu toimumist.

4. Kolme kuu jooksul pärast eksperdi hinnangu toimumist koostab hinnangu andnud ekspertide rühm konsensuse alusel aruande, mis võib sisaldada soovitusi.

Komisjon kutsub aruande arutamiseks kokku istungi ameti esindajate, ekspertide ja riikliku järelevalveasutusega.

5. Komisjon edastab aruande asjaomasele liikmesriigile.

Liikmesriik võib kolme kuu jooksul pärast aruande kättesaamist esitada oma märkused.

Need märkused hõlmavad vajaduse korral meetmeid, mida liikmesriik on võtnud või mida ta kavatseb määratud tähtjaks võtta.

Aruannet ja selle tagajärgi ei avalikustata, kui asjaomase liikmesriigiga ei ole kokku lepitud teisiti.

6. Komisjon teavitab igal aastal liikmesriike ühtse õhuruumi komitee kaudu nende hinnangute peamistest tulemustest.

Artikkel 11

Üleminekusätted

1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajaid, kellel on käesoleva määruse jõustumise päeval määruse (EÜ) nr 2096/2005 kohane sertifikaat, loetakse käesoleva määruse kohaselt väljaantud sertifikaadi omanikeks.

2. Aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaadi taotlejaid, kes esitasid oma taotlused enne käesoleva määruse jõustumist ja kellele sertifikaati ei ole veel välja antud, peavad enne sertifikaadi väljaandmist tõendama, et nad vastavad käesoleva määruse nõuetele.

3. Kui organisatsioonid, kelle jaoks pädev asutus on vastavalt artiklile 3 amet, on enne käesoleva määruse jõustumist esitanud liikmesriigi riiklikule järelevalveasutusele taotluse sertifikaadi väljaandmiseks, viib riiklik järelevalveasutus koostöös ametiga sertifitseerimisprotsessi lõpule ning sertifikaadi väljastamisel edastab toimiku ametile.

Artikkel 12

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 2096/2005 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 13

Määruse (EÜ) nr 482/2008 muutmine

Määrust (EÜ) nr 482/2008 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 4 lõike 5 viide „määruse (EÜ) nr 2096/2005” asendatakse viitega „komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 1035/2011 (*).

(*) ELT L 271, 18.10.2011, lk 23.”

- 2) Artikkel 6 jäetakse välja.

- 3) I lisa punktide 1 ja 2 viide „määruse (EÜ) nr 2096/2005” asendatakse viitega „rakendusmääruse (EL) nr 1035/2011”.

Artikkel 14

Määruse (EL) nr 691/2010 muutmine

Määruse (EL) nr 691/2010 artikkel 25 jäetakse välja.

Artikkel 15

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 17. oktoober 2011

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

Aeronavigatsiooniteenuste osutamise üldnõuded**1. TEHNILINE NING OPERATIIVNE PÄDEVUS JA TEGUTSEMISVÕIME**

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad on suutelised osutama oma teenuseid ohutul, tõhusal, järjepideval ja säästlikul moel vastavalt asjaomase õhuruumi üldise nõudluse mõistlikule tasemele. Sel eesmärgil säilitavad nad piisavat tehnilist ning operatiivset suutlikkust ja asjatundlikkust.

2. ORGANISATSIOONILINE STRUKTUUR JA JUHTIMINE**2.1. Organisatsiooniline struktuur**

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad asutavad ja juhivad oma organisatsiooni struktuuri kohaselt, mis soodustab aeronavigatsiooniteenuste ohutut, tõhusat ja järjepidevat osutamist.

Organisatsioonilises struktuuris määratakse kindlaks:

- a) ametisse nimetatud vastutavate isikute volitused, kohustused ja vastutusalad, eriti ohutuse, kvaliteedi, turvalisuse, finantside ja inimressurssidega seotud ülesannete eest vastutava juhtkonna osas;
- b) organisatsiooni eri osade ja protsesside vahelised alluvus- ja aruandlussuhted.

2.2. Organisatsiooniline juhtimine**2.2.1. Äriplaan**

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad koostavad vähemalt viit aastat hõlmava äriplaani. Kõnealuses äriplaanis:

- a) sätestatakse aeronavigatsiooniteenuse osutaja üldised eesmärgid ja nende saavutamise strateegia vastavuses teenuseosutaja mis tahes üldise pikaajalise plaaniga ning asjaomaste infrastruktuuri või muude tehnoloogia arengut käsitlevate oluliste ELi nõuetega;
- b) esitatakse asjakohased tulemuseesmärgid, mida kohaldatakse seoses ohutuse, läbilaskevõime, keskkonnaküsimuste ja kulutõhususega.

Punktides a ja b esitatud teave on kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 11 osutatud riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuslikkuse kavaga ning ohutusega seotud andmete puhul on see kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni konventsiooni 11. lisa standardis 2.27.1 (muudetud 20. juuli 2009. aasta muudatusega 47B) osutatud riikliku ohutusprogrammiga.

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad edastavad suurte investeerimisprojektide kohta ohutuse ja ettevõtlusega seotud põhjendused, lisades vajaduse korral teabe eeldatava mõju kohta punktis b osutatud asjaomastele tulemuseesmärkidele, ja määravad kindlaks SESARi (ühtse Euroopa taeva Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi) rakendamise seotud õigusaktide nõuetest tulenevad investeeringud.

2.2.2. Aastaplaan

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad koostavad igal aastal järgmise aasta kohta plaani, milles täpsustatakse äriplaani üksikasjad ja kõik sellesse tehtavad muudatused.

Aastaplaan hõlmab järgmisi tegureid, mida kohaldatakse seoses teenuste taseme ja kvaliteediga, näiteks läbilaskevõime eeldatava taseme, ohutuse, keskkonna ja kulutõhususega:

- a) teave uue infrastruktuuri või muu arendustegevuse kohta ning selgitus, milline on nende osa aeronavigatsiooniteenuste osutaja tulemuslikkuse, sealhulgas teenuste taseme ja kvaliteedi parandamisel;

- b) tulemusnäitajad, mis on kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 11 osutatud riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kavaga, mille abil on võimalik teenuste taset ja kvaliteeti põhjendatult hinnata;
- c) teave meetmete kohta, mille eesmärk on leevendada aeronavigatsiooniteenuste osutaja ohutuskavas kindlaks-määratud ohutuslaseid riske, sealhulgas teave ohutuse jälgimisel kasutatavate ohutusnäitajate kohta ning vajaduse korral leevendusmeetmete eeldatav maksumus;
- d) aeronavigatsiooniteenuse osutaja eeldatav lühiajaline finantsseisund, samuti äriplaani mis tahes muudatused või seda mõjutavad tegurid.

2.2.3. Plaani tulemuslikkuseosa

Aeronavigatsiooniteenuste osutaja teeb oma äriplaani ja aastaplaani tulemuslikkuseosa sisu komisjonile taotluse korral kättesaadavaks vastavalt pädeva asutuse poolt kooskõlas siseriikliku õigusega sätestatud tingimustele.

3. OHUTUS- JA KVALITEEDIJUHTIMINE

3.1. Ohutusjuhtimine

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad korraldavad kõigi oma teenuste ohutusjuhtimist. Seda tehes kehtestavad nad ametlikud sidemed kõigi huvirühmadega, kes võivad tema teenuste ohutust otseselt mõjutada.

Teenuseosutajad töötavad välja ohutusjuhtimise protseduurid juhuks, kui kehtestatakse uusi või muudetakse olemasolevaid funktsionaalseid süsteeme.

3.2. Kvaliteedijuhtimissüsteem

Aeronavigatsiooniteenuste osutajatel peab olema järgmistele põhimõtetele vastav kvaliteedijuhtimissüsteem, mis hõlmab kõiki nende pakutavaid aeronavigatsiooniteenuseid.

Kvaliteedijuhtimissüsteemis:

- a) määratletakse kvaliteedijuhtimise põhimõtted viisil, mis arvestaks eri tarbijate vajadusi nii suurel määral kui võimalik;
- b) koostatakse kvaliteedikontrolli programm, mille menetluskorraga tagatakse, et kõik toimingud viiakse läbi vastavalt kehtivatele nõuetele, standarditele ja menetlustele;
- c) esitatakse käsiraamatute ja seiredokumentide abil tõendusmaterjali kvaliteedijuhtimissüsteemi toimimise kohta;
- d) määratakse juhtkonna esindajad, kelle ülesanne on kontrollida protseduuride asjakohasust ja piisavust ohutu ja tõhusa operatiivtegevuse tagamiseks;
- e) kontrollitakse olemasolevat kvaliteedijuhtimissüsteemi ning võetakse vajaduse korral heastavad meetmed.

Asjakohaselt akrediteeritud organisatsiooni poolt väljaantud EN ISO 9001 sertifikaati, mis hõlmab teenuseosutaja pakutavaid aeronavigatsiooniteenuseid, loetakse piisavaks tõendiks nõuetele vastavuse kohta. Aeronavigatsiooniteenuste osutaja nõustub sertifitseerimisega seotud dokumendid pädeva asutuse nõudel viimasele kättesaadavaks tegema.

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad võivad integreerida ohutus-, julgeoleku- ja kvaliteedijuhtimissüsteemid oma juhtimissüsteemi.

3.3. Tegevusjuhendid

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad koostavad enda poolt pakutavate teenuste kohta operatiivtöötajatele kasutamiseks ja juhendamiseks ettenähtud tegevusjuhendid ja ajakohastavad neid.

Nad tagavad, et:

- a) tegevusjuhendid sisaldavad juhendeid ja teavet, mis on operatiivtöötajatele vajalikud nende ülesannete täitmiseks;
- b) tegevusjuhendite vajalikud osad on asjaomastele töötajatele kättesaadavad;
- c) operatiivtöötajaid teavitatakse kiiresti kõikidest tegevusjuhendite muudatustest, mida nende ülesannete suhtes kohaldatakse, ning ka muudatuste jõustumise ajast.

4. JULGEOLEK

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad kehtestavad julgeolekujuhtimissüsteemi, et tagada:

- a) oma ruumide ja töötajate julgeolek, vältides aeronavigatsiooniteenuste osutamisele suunatud õigusvastaseid tegusid;
- b) saadud, enda poolt loodud või muul viisil kasutatavate jooksvate andmete julgeolek, piirates nende kättesaadavust üksnes selleks volitatud isikutega.

Julgeolekujuhtimissüsteemis määratletakse:

- a) menetlused, mis on seotud riski hindamise ja vähendamise, julgeoleku jälgimise ja parandamisega, julgeoleku ümberhindamise ja kogemuste levitamisega;
- b) vahendid, mis on kavandatud julgeolekuga seonduvate puuduste avastamiseks ja töötajate teavitamiseks asjakohastest hoiatustest;
- c) vahendid julgeolekuga seotud puuduste kõrvaldamiseks ning parandus- ja leevendusmeetmete kindlaksmääramiseks, millega ära hoida puuduste taastekkimine.

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad korraldavad vajaduse korral oma töötajate julgeolekukontrolli ning teevad koostööd asjakohaste tsiviil- ja sõjaväevõimudega, et tagada oma ruumide, töötajate ja andmete julgeolek.

Ohutus-, kvaliteedi- ja julgeolekujuhtimissüsteeme võib kavandada ja kasutada integreeritud juhtimissüsteemina.

5. INIMRESSURSID

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad palkavad asjakohaste oskustega töötajad, et tagada aeronavigatsiooniteenuste osutamine ohutul, tõhusal, järjepideval ja säästlikul moel. Sel otstarbel kehtestavad nad personali palkamise ja koolitamise põhimõtted.

6. MAJANDUSLIK TUGEVUS

6.1. Majanduslik- ja finantsseisund

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad on suutelised täitma oma rahalisi kohustusi, näiteks kandma tegevuse püsi- ja muutuvkulusid või kapitaliinvesteeringute kulusid. Nad kasutavad asjakohast raamatupidamissüsteemi. Nad tõendavad oma suutlikkust punktis 2.2.2 osutatud aastaplaaniga, samuti oma põhikirja alusel peetava bilansiarvestuse ja raamatupidamiskontodega.

6.2. Finantsaudit

Vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 12 lõikele 2 tõendavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad, et nende raamatupidamist auditeeritakse regulaarselt ja sõltumatult.

7. VASTUTUS JA KINDLUSTUSKAITSE

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad peavad võtma kindlustusmeetmed, mis hõlmavad nende suhtes kohaldatavatel õigusaktidel põhinevaid kohustusi.

Kindlustuse tagamiseks kasutatav meetod peaks olema asjakohane võimaliku konkreetse kahjumi ja kahju katmiseks, võttes arvesse organisatsiooni õiguslikku seisundit ja olemasoleva ärikindlustuse taset.

Aeronavigatsiooniteenuste osutaja, kes kasutab mõne teise aeronavigatsiooniteenuste osutaja teenuseid, peab tagama, et kindlustusmeetmed katavad nende mõlema vahel jaotuva vastutuse.

8. TEENUSTE KVALITEET

8.1. Aeronavigatsiooniteenuste osutamise avatus ja läbipaistvus

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad pakuvad aeronavigatsiooniteenuseid avatud ja läbipaistval viisil. Nad avaldavad oma teenuste kasutustingimused ning kehtestavad aeronavigatsiooniteenuste kasutajatele regulaarse ametliku konsultatsiooniprotsessi, mis võib olla nii individuaalne kui kollektiivne ja toimub vähemalt kord aastas.

Vastavalt kohaldatavatele ELi õigusaktidele ei tohi aeronavigatsiooniteenuste osutajad rahvuse või identiteedi alusel diskrimineerida ühtki kasutajat või kasutajarühma.

8.2. Situatsioonikavad

Aeronavigatsiooniteenuste osutajatel peavad olema situatsioonikavad kõigi nende pakutavate aeronavigatsiooniteenuste kohta niisuguste juhtumite puhuks, mille tulemusel tema tegevus võiks oluliselt halveneda või katkeda.

9. ARUANDEKOHUSTUS

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad on suutelised esitama pädevale asutusele aastaaruande oma tegevuse kohta.

Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 12 kohaldamist, peab kõnealune aastaaruanne sisaldama teenuseosutajate majandustulemusi, samuti tegevuse tulemusi ning mis tahes märkimisväärsed meetmeid ja arenguid, eriti ohutuse valdkonnas.

Aastaaruanne peab sisaldama vähemalt järgmist:

- a) hinnang osutatud aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkusele;
- b) aeronavigatsiooniteenuste osutaja tulemuste võrdlemine punktis 2.2.1 osutatud äriplaanis kehtestatud tulemusseesmärkidega, kõrvutades tegelikke tulemusi aastaplaaniga ning kasutades selleks aastaplaanis kehtestatud tulemusnäitajaid;
- c) selgitus eesmärkidest erinevuste kohta ja kindlaksmääratud meetmed puudujääkide kõrvaldamiseks määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 11 osutatud võrdlusperioodi jooksul;
- d) tegevuse ja infrastruktuuriga seotud arengusuunad;
- e) majandustulemused, kui need ei ole eraldi avaldatud vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 12 lõikele 1;
- f) teave teenuste kasutajate regulaarse ametliku konsultatsiooniprotsessi kohta,
- g) teave inimressursside poliitika kohta.

Aeronavigatsiooniteenuste osutajad teevad iga-aastase aruande sisu komisjonile ja ametile kättesaadavaks taotluse korral ning avalikkusele vastavalt pädeva asutuse poolt vastavalt siseriikliku õigusega sätestatud tingimustele.

II LISA

Lennuliiklusteenuste osutamise erinõuded

1. OMAND

Lennuliiklusteenuste osutajad teavitavad määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõikes 2 osutatud pädevat asutust sõnaselgelt:

- a) oma õigusliku seisundi, omandistruktuuri ja mis tahes korraldused, millel on oluline mõju nende varade juhtimisele;
- b) kõik seosed organisatsioonidega, mis ei osuta aeronavigatsiooniteenuseid, sealhulgas äritegevus, milles teenusepakkuja osaleb otse või sidusettevõtjate kaudu vähemalt 1 % ulatuses tema eeldatavatest tuludest. Lisaks teatavad nad igast muudatusest iga üksiku aktsiapaki puhul, mis moodustab 10 % või enam nende kogu aktsiapakist.

Lennuliiklusteenuste osutajad võtavad kõik vajalikud meetmed vältimaks mis tahes huvide konflikti olukorda, mis võiks kahjustada objektiivset ja erapooletut teenuste osutamist.

2. TEENUSTE OSUTAMISE AVATUS JA LÄBIPAISTVUS

Lisaks I lisa punktile 8.1 ning kui liikmesriik otsustab korraldada konkreetsete lennuliiklusteenistuse teenuste pakkumise konkurentsitingimustele vastavas keskkonnas, võib asjaomane riik võtta kõik asjakohased meetmed tagamaks, et nende konkreetsete lennuliiklusteenuste osutajad ei osaleks tegevustes, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi takistamine, piiramine või kahjustamine, ega tegevustes, millega vastavalt kohaldatavale ühenduse õigusele kaasneks valitseva seisundi kuritarvitamine.

3. TEENUSTE OHUTUS

3.1. Ohutusjuhtimise süsteem

3.1.1. Üldised ohutusnõuded

Lennuliiklusteenuste osutajad kehtestavad oma teenuste korraldamise lahutamatu osana ohutusjuhtimise süsteemi, millega:

- a) tagatakse nende teenuste osutamise ohutuskohustuse täitmisel ametlik, selgesõnaline ja ennetav lähenemine süstemaatilisele ohutusjuhtimisele, mida nad kasutavad kõigi oma teenuste ja juhtimiskontrolli all olevate abiteenuste osutamisel ning mis oma alusena hõlmab ohutuse tegutsemisstrateegia, millega määratletakse organisatsiooni põhiline lähenemisviis ohutuse haldamisele (ohutusjuhtimine);
- b) tagatakse, et kõik lennuliiklusteenuste pakkumise ohutusjuhtimises osalejad vastutavad isiklikult oma tegevuse ohutuse eest, et juhid on vastutavad ohutusnäitajate eest oma osakonnas või üksuses ning et teenusepakkuja kõrgem juhtkond kannab üldist vastutust ohutuse eest (ohutusvastutus);
- c) tagatakse, et lennuliiklusteenuste piisav ohutus saab esmatähtsaks (ohutuse esmatähtsus);
- d) tagatakse, et lennuliiklusteenuste osutamise ajal on peamiseks ohutuseesmärgiks vähendada nende teenuste osa lennuõnnetuste riski nii palju kui võimalik (ohutuseesmärk).

3.1.2. Ohutuse saavutamise nõuded

Ohutusjuhtimise süsteemi toimingute raames lennuliiklusteenuste osutajad:

- a) tagavad, et töötajad on saanud piisava koolituse ja on pädevad oma töökohustuste täitmiseks, lisaks on nad nõuetekohaselt litsentseeritud, kui see on vajalik, ning vastavad kehtivatele tervisenõuetele (pädevus);
- b) tagavad, et on määratletud ohutusjuhtimise ülesanne, mille vastutusalala hõlmab organisatsiooni ohutussüsteemi arendamist ja haldamist; tagavad, et kõnealune vastutusüksus on liinijuhtimisest sõltumatu ning allub otseselt kõrgeimale juhtimistasandile. Kui tegemist on väikeste organisatsioonidega, mille puhul vastutusalade kogusumma võib takistada piisavat sõltumatust, tuleb ohutuskinnituse korda siiski täiendada sõltumatute lisavahenditega; ning tagavad, et teenust osutava ettevõtte tippjuhtkond on aktiivselt kaasatud ohutusjuhtimise tagamisse (ohutusjuhtimisega seotud vastutus);

- c) tagavad, et kõikide funktsionaalsete süsteemide jaoks luuakse ja säilitatakse alati kui võimalik kvantitatiivsed ohutustasemed (kvantitatiivsed ohutustasemed);
- d) tagavad, et ohutusjuhtimise süsteem dokumenteeritakse süstemaatiliselt viisil, mis osutab selgelt organisatsiooni ohutuspoliitikale (ohutusjuhtimise süsteemi dokumenteerimine);
- e) tagavad, et väljastpoolt osutatavate teenuste ja tarnete ohutus on asjakohaselt põhjendatud, võttes arvesse nende ohutuse tähtsust teenuste osutamise raames (väljastpoolt osutatavad teenused ja tarned);
- f) tagavad, et riskihindamine ja -vähendamine viiakse läbi asjakohasel tasemel tagamaks, et võetakse arvesse kõiki lennuliikluse korraldamise aspekte (riskihindamine ja -vähendamine). Lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi muudatuste suhtes kohaldatakse punkti 3.2;
- g) tagavad, et lennuliikluse korraldamise kasutuslikke või tehnilisi vahejuhtumeid, mis loetakse ohutust oluliselt mõjutavateks, uuritakse viivitamata ning võetakse kõik vajalikud parandusmeetmed (ohutusega seotud vahejuhtumid). Samuti peavad nad tõendama, et on täitnud kõik ohutusega seotud vahejuhtumitest teatamise ja nende hindamise nõuded vastavalt kehtivale siseriiklikule ja ELi õigusele.

3.1.3. Ohutuskinnituse nõuded

Ohutusjuhtimise süsteemi toimingute raames tagavad lennuliiklusteenuste osutajad, et:

- a) viiakse läbi regulaarseid ohutuse ülevaatusi, mille põhjal soovitatakse vajalikke parandusi, esitatakse juhtidele ohutushinnanguid nende vastutusalas olevate toimingute kohta ning kinnitatakse vastavust asjakohastele osadele (ohutuse ülevaatused);
- b) on kehtestatud meetodid funktsionaalsete süsteemide või toimingute niisuguste muutuste tuvastamiseks, mis võivad näidata, et mõni element on jõudnud staadiumi, kus ta ei vasta enam nõuetekohastele ohutusstandarditele, ning et parandusmeetmed on võetud (ohutuse järelevalve);
- c) ohutuse kohta säilitatakse andmed, mis hõlmavad kõiki ohutusjuhtimise toiminguid ja mille põhjal saab anda ohutuskinnituse kõigile, kes on osutatavates teenustes osalised, nende eest vastutavad või neist sõltuvad, samuti pädevale asutusele (ohutusandmed).

3.1.4. Ohutuse edendamise nõuded

Ohutusjuhtimise süsteemi toimingute raames tagavad lennuliiklusteenuste osutajad, et:

- a) kõik töötajad on teadlikud oma kohustustega seotud võimalikest ohutuslastest ohuteguritest (ohutuslane teadlikkus);
- b) ohutusega seotud vahejuhtumite uuringutest ja muudest ohutusega seotud toimingutest saadud kogemusi levitatakse organisatsiooniselt haldus- ja toimimistasandil (kogemuste levitamine);
- c) kõiki töötajaid innustatakse tegema ettepanekuid kindlakstehtud ohutegurite kõrvaldamiseks ning et vajaduse korral tehakse ohutustingimusi parandavaid muudatusi (ohutustingimuste parandamine).

3.2. Ohutusnõuded riski hindamiseks ja vähendamiseks seoses muudatustega

3.2.1. 1. jagu

Ohutusjuhtimise süsteemi toimingute raames tagavad lennuliiklusteenuste osutajad, et nende haldusalas olevate lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi osade ja abiteenuste mis tahes muudatuste suhtes toimub regulaarne ohutegurite kindlakstehtamine ning riskihindamine ja -vähendamine, võttes arvesse:

- a) lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi kõnealuse osa täielikku töösükli, alates eelplaneerimisest ja määramisest kuni teostusjärgsete toimingute, tehnohoolduse ja kasutusest kõrvaldamiseni;
- b) lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi õhus, maapinnal ja vajaduse korral kosmoses olevaid komponente ning koostööd nende eest vastutavate osalistega;

- c) lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi varustust, korda ja inimressursse, nende tegurite omavahelist mõju ning kõnealuste tegurite ja lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi muude osade vahelist mõju.

3.2.2. 2. jagu

Ohutegurite kindlakstegemise, riski hindamise ja vähendamise protsessi hulka kuulub:

- a) kõnealuse koostisosa ulatuse, piiride ja liideste määratlemine, samuti kõnealuse osa poolt täidetavate ülesannete ning kavandatud töökeskkonna kindlaksmääramine;
- b) kõnealuse osaga seotud ohutuslaste eesmärkide määratlemine, sealhulgas:
- i) lennuliikluse korraldamisega seotud arvestatavate ohutegurite ja rikete ning nende koosmõjude kindlakstegemine,
 - ii) hinnang mõjudele, mida need tegurid võivad õhusõiduki ohutusele avaldada, samuti hinnang nende mõjude tõsidusele, kasutades 4. jaos esitatud klassifitseerimissüsteemi,
 - iii) ohutegurite taluvuse kindlaksmääramine väljendatuna ohuteguri suurima esinemistõenäosusena, mis saadakse, arvestades ohuteguri mõju tõsidust ja suurimat tõenäosust vastavalt 4. jaole;
- c) vajaduse korral riski vähendamisstrateegia tuletamine, millega:
- i) määratletakse vastuabinõud, mida saab rakendada kaitseks riske sisaldavate ohutegurite eest;
 - ii) töötatakse vajaduse korral välja ohutusnõuded, mis võivad olla seotud kõnealuse osaga või lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi muude osadega või töökeskkonnaga;
 - iii) antakse kinnitus strateegia teostatavusele ja tõhususele;
- d) kontroll, et kõik kindlakstehtud ohutuseesmärgid ja -nõuded on täidetud
- i) enne muutuse rakendamist;
 - ii) kasutuselevõtuga seotud üleminekuaja jooksul;
 - iii) tööea jooksul;
 - iv) kasutusest kõrvaldamisega seotud üleminekuaja jooksul.

3.2.3. 3. jagu

Riskihindamise ja -vähendamise protsessi, sealhulgas ohutegurite kindlakstegemise tulemused, nende põhjendused ning tõendusmaterjal tuleb kõrvutada ja dokumenteerida viisil, millega tagatakse, et:

- a) on esitatud täielikud põhjendused tõendamaks, et kõnealune osa ning lennuliikluse korraldamise funktsionaalne süsteem tervikuna on piisavalt ohutu ja jääb selliseks ka tulevikus, olles vastavuses ettenähtud ohutuseesmärkide ja -nõuetega. Vajaduse korral hõlmavad need kõigi kasutatud ennetus-, järelevalve- või vaatlustehnikate spetsifikatsioonid,
- b) kõik muutuse rakendamisega seotud ohutusnõuded on jälgitavad kuni kavandatud toimingute/ülesanneteni.

3.2.4. 4. jagu

Ohutegurite kindlakstegemine ja nende tõsiduse hindamine

Ohutegurite kindlakstegemine on süsteemne tegevus. Ohutegurite mõju tõsidus teatavas töökeskkonnas määratakse kindlaks, kasutades järgmises tabelis esitatud klassifitseerimissüsteemi, kusjuures tõsidusastmed põhinevad eri põhjendustel, mis näitavad ohutegurite kõige tõenäolisemat mõju kõige halvema võimaliku olukorra puhul.

Tõsidusaste	Mõju tegevusele
1 (Kõige tõsisem)	Õnnetus, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ artiklis 2
2	Tõsine vahejuhtum, nagu on määratletud määruse (EL) nr 996/2010 artiklis 2
3	Õhusõiduki tegevusega seotud märkimisväärne vahejuhtum, mis oleks võinud kahjustada õhusõiduki ohutust ning põhjustada kokkupõrke teise õhusõiduki, maapinna või muu takistusega
4	Oluline vahejuhtum, millega kaasneva olukorra põhjal saab otsustada, et oleks võinud toimuda lennuõnnetus, tõsine või märkimisväärne vahejuhtum, kui riski ei oleks suudetud ohutuse piirides hoida või kui läheduses oleks olnud mõni muu õhusõiduk
5 (Kõige vähem tõsine)	Vahetut mõju ohutusele ei esine

⁽¹⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

Selleks et vähendada ohuteguri mõju toimingutele ning kindlaks määrata selle tõsidus, peaks süstemaatiline lähenemisviis/menetlus sisaldama ohutegurite mõju lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi eri elementidele, nagu näiteks õhusõiduki meeskond, lennujuhid, õhusõiduki töövõime, lennuliikluse korraldamise funktsionaalse süsteemi maapealse osa töövõime ning ohutute lennuliiklusteenuste osutamise suutlikkus.

Riski klassifitseerimise süsteem

Ohutuseesmärgid põhinevad riskil ning need määratletakse ohuteguri suurima esinemistõenäosusena, mis saadakse, arvestades nii ohuteguri mõju tõsidust kui selle suurimat esinemistõenäosust.

Tõendamaks, et kehtestatud kvantitatiivsed eesmärgid on saavutatud, kohaldatakse täiendavaid ohutusjuhtimise põhimõtteid nõnda, et lennuliikluse korraldamise süsteemile lisatakse täiendavat ohutust alati, kui see on põhjendatult vajalik.

3.2.5. 5. jagu

Tarkvara turvalisuse tagamise süsteem

Lennuliiklusteenuste osutaja peab ohutusjuhtimissüsteemi raames rakendama tarkvara turvalisuse tagamise süsteemi vastavalt määrusele (EÜ) nr 482/2008.

3.3. Ohutusõuded käitamisohtusega seotud ülesandeid täitvale insener-tehnilisele personalile

Lennuliiklusteenuste osutajad tagavad, et insener-tehniline personal, sealhulgas allhankepinguga hõlmatud organisatsioonide personal, kes kasutab ja hooldab tööks heakskiidetud lennuliikluse korraldamise seadmeid, on omandanud ja evib jätkuvalt piisavalt teadmisi ja mõistmist teenuste kohta, mida nende töö toetab, selle töö tegelikust ja võimalikust mõjust kõnealuste teenuste ohutusele ning asjakohastest piirangutest, mida nende tööle tuleb kohaldada.

Lennuliiklusteenuste osutajatel on olemas dokumendid tõendamaks, et käitamisohtusega seotud ülesandeid täitev personal, sealhulgas allhankepinguga hõlmatud organisatsioonide personal on piisavalt pädev; et töögraafikutega tagatakse teenuse piisav maht ja pidevus; et on olemas personali kvalifikatsiooni tõstmise kavad ja vastav poliitika, personali koolituspoliitika, koolituskavad ja -protokollid, samuti on korraldatud järelevalve kvalifitseerimata personali üle. Teenuseosutajatel on valmis menetlused juhtudeks, mil mõne töötaja füüsiline või vaimne olukord seatakse kahtluse alla.

Lennuliiklusteenuste osutajad peavad registrit, mis sisaldab teavet ohutusega seotud ülesandeid täitva personali arvu, ametikohtade ja töökohustuste kohta.

Registrisse märgitakse:

- a) ohutusega seotud ülesannete täitmise eest vastutavad juhatajad;
- b) andmed tehnilise ja operatiivpersonali ametialase kvalifikatsiooni kohta, võttes arvesse vajalikke oskusi ja pädevusnõudeid;
- c) täpne asukoht ja ülesanded, mis on tehnilisele ja operatiivpersonalile määratud, sealhulgas kõik töögraafikute koostamise meetodid.

4. TÖÖMEETODID JA TÖÖKORD

Lennuliiklusteenuste osutajad peavad suutma tõendada, et nende töömeetodid ja -kord vastavad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni järgmistes lisades esitatud standarditele, niivõrd kui need on asjakohased kõnealuses õhuruumis osutatavate lennuliiklusteenuste puhul:

- a) 2. lisa õhusõidueeskirjade kohta (10. trükk, juuli 2005, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 42);
 - b) 10. lisa lennunduse sidevahendite kohta; II osa: sidepidamiskord, sealhulgas aeronavigatsiooniteeninduse protseduuride (PANS) staatusega sidepidamiskord (6. trükk, oktoober 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85);
 - c) 11. lisa lennuliiklusteenuste kohta (13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B).
-

III LISA

Meteoroloogiateenuste osutamise erinõuded**1. TEHNILINE NING OPERATIIVNE PÄDEVUS JA TEGUTSEMISVÕIME**

Meteoroloogiateenuste osutajad tagavad, et kasutajate vastavate ülesannete täitmiseks vajalik meteoroloogiline teave tehakse kasutajatele sobival kujul kättesaadavaks:

- a) lennujuhtidele ja lennumeeskonna liikmetele lennueelseks ja lennu ajal toimuvaks planeerimiseks;
- b) lennuliiklusteenuste ja lennuinfoteenuste osutajatele;
- c) otsingu- ja päästeteenistuse meeskondadele;
- d) lennuväljadele.

Meteoroloogiateenuste osutajad määravad kindlaks täpsusastme, mida tuleb järgida eri toiminguteks edastatava teabe puhul, näidates ühtlasi ära kõnealuse teabe allika, samuti tagavad nad kõnealuse teabe õigeaegse edastamise ning vajaliku ajakohastamise.

2. TÖÖMEETODID JA TÖÖKORD

Meteoroloogiateenuste osutajad peavad suutma tõendada, et nende töömeetodid ja -kord vastavad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni järgmistes lisades esitatud standarditele, niivõrd kui need on asjakohased kõnealuses õhuruumis osutatavate meteoroloogiateenuste puhul:

- a) 3. lisa meteoroloogiateenuste kohta rahvusvahelisele aeronavigatsioonile (17. trükk, juuli 2010, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 75);
 - b) 11. lisa lennuliiklusteenuste kohta (13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B);
 - c) 14. lisa lennuväljade kohta järgmistes versioonides:
 - i) I osa lennuväljade konstruktsiooni ja töö kohta (5. trükk, juuli 2009, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 10-B);
 - ii) II osa helikopteriväljakute kohta (3. trükk, juuli 2009, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 4).
-

IV LISA

Lennundusteabeteenuste osutamise erinõuded**1. TEHNILINE NING OPERATIIVNE PÄDEVUS JA TEGUTSEMISSVÕIME**

Lennundusteabeteenuste osutajad tagavad, et teave ja andmed on kasutamiseks kättesaadavad kujul, mis sobib:

- a) lendu teenindavale personalile, sealhulgas lennumeeskonnale, samuti lennuplaneerimis- ja lennujuhtimissüsteemidele ja lennusimulaatoritele;
- b) lennuliiklusteenuste osutajatele, kes vastutavad lennuinfo teenuste, lennujaamade lennuinfo teenuste ja lennueelse info teenuste osutamise eest.

Lennundusteabeteenuste osutajad tagavad enne teabe edastamist andmete terviklikkuse ning määravad kindlaks täpsustaseme, mida tuleb järgida eri toiminguteks edastatava teabe puhul, näidates ühtlasi ära kõnealuse teabe allika.

2. TÖÖMEETODID JA TÖÖKORD

Lennundusteabeteenuste osutajad peavad suutma tõendada, et nende töömeetodid ja -kord vastavad standarditele, mis on toodud:

- a) komisjoni määruses (EL) nr 73/2010 ⁽¹⁾;
- b) rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni järgmistes lisades, niivõrd kui need on asjakohased kõnealuses õhuruumis osutatavate lennundusteabeteenuste puhul:
 - i) 3. lisa meteoroloogiateenuste kohta rahvusvahelisele aeronavigatsioonile (17. trükk, juuli 2010, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 75);
 - ii) 4. lisa lennunduskaartide kohta (11. trükk, juuli 2009, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 56);
 - iii) 15. lisa lennundusteabeteenuste kohta (13. trükk, juuli 2010, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 36), ilma et see piiraks määruse (EL) nr 73/2010 kohaldamist.

⁽¹⁾ ELT L 23, 27.1.2010, lk 6.

V LISA

Side-, navigeerimis- ja seireteenuste osutamise erinõuded**1. TEHNILINE NING OPERATIIVNE PÄDEVUS JA TEGUTSEMISVÕIME**

Side-, navigeerimis- ja seireteenuste osutajad tagavad oma teenuste kättesaadavuse, pidevuse, täpsuse ja terviklikkuse.

Side-, navigeerimis- ja seireteenuste osutajad määravad kindlaks pakutavate teenuste kvaliteeditaseme ning tõendavad, et nende seadmeid korrapäraselt hooldatakse ja vajaduse korral kalibreeritakse.

2. TEENUSTE OHUTUS

Side-, navigeerimis- ja seireteenuste osutajad peavad vastama II lisa punkti 3 nõuetele teenuste ohutuse kohta.

3. TÖÖMEETODID JA TÖÖKORD

Side-, navigeerimis- ja seireteenuste osutajad peavad suutma tõendada, et nende töömeetodid ja -kord vastavad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisas (lennunduse sidevahendite kohta) esitatud standarditele, niivõrd kui need on asjakohased kõnealuses õhuruumis osutatavate side-, navigeerimis- ja seireteenuste puhul:

- a) I osa raadionavigatsiooniseadmete kohta (6. trükk, juuli 2006, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85);
 - b) II osa sidepidamiskorra kohta, sealhulgas aeronavigatsiooniteeninduse protseduuride (PANS) staatusega sidepidamiskord (6. trükk, oktoober 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85);
 - c) III osa sidesüsteemide kohta (2. trükk, juuli 2007, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85);
 - d) IV osa seireradarite ja kokkupõrke vältimise süsteemide kohta (4. trükk, juuli 2007, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85);
 - e) V osa aeronavigatsioonialase raadiosagedusspektri kasutamise kohta (2. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 85).
-