

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

- **B** **KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1035/2011**  
(2011. gada 17. oktobris),  
ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK)  
Nr. 482/2008 un (ES) Nr. 691/2010  
(Dokuments attiecas uz EEZ)  
(OV L 271, 18.10.2011., 23. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
► <b><u>M1</u></b>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris)	L 281	1	13.10.2012.
► <b><u>M2</u></b>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 448/2014 (2014. gada 2. maijs)	L 132	53	3.5.2014.



**KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1035/2011**

**(2011. gada 17. oktobris),**

**ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu  
sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr. 482/2008 un (ES) Nr.  
691/2010**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula)<sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 4., 6. un 7. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK<sup>(2)</sup>, un jo īpaši tās 8.b panta 6. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (aģentūra) palīdzību ir jāpieņem īstenošanas noteikumi, lai visā Savienībā nodrošinātu gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) sniegšanu. Minētās regulas 8.b panta 6. punktā ir noteikts, ka minēto īstenošanas noteikumu pamatā ir jābūt regulām, kas pieņemtas atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)<sup>(3)</sup>, 5. panta 3. punktam.
- (2) Uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu Savienībā ir attiecināma sertifikācija, ko veic dalībvalstis vai aģentūra. Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem, kas atbilst kopīgajām prasībām, būtu jāizdod sertifikāts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b panta 2. punktu.
- (3) Kopīgo prasību piemērošana, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantu, nedrīkst ierobežot dalībvalstu suverenitāti pār to gaisa telpu un dalībvalstu prasības attiecībā uz sabiedrisko kārtību, sabiedrības drošības un aizsardzības jautājumiem, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantā. Kopīgajām prasībām nevajadzētu attiekties uz militārām operācijām un mācībām, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 2. punktā un Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punktā.

<sup>(1)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

**▼B**

- (4) Definējot kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, ir pienācīgi jāņem vērā aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju juridiskais statuss dalībvalstīs. Turklāt, ja organizācija veic citas darbības, kas nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, kopīgajām prasībām nevajadzētu attiekties uz šīm citām darbībām vai resursiem, kas piešķirti šīm darbībām, kuras nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, ja vien nav noteikts citādi.
- (5) Kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem ir jāpiemēro proporcionāli riskiem, kas saistīti ar katras darbības konkrētajām iezīmēm, piemēram, apkalpoto operāciju skaitu un/vai raksturu un pazīmēm. Ja kādi aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izvēlas neizmantot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus vienotajā Eiropas gaisa telpā, kompetentai iestādei ir tiesības attiecīgi atļaut šiem pakalpojuma sniedzējiem proporcionāli ievērot dažas vispārīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un dažas konkrētas prasības gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā. Līdz ar to sertifikātam pievienotajiem nosacījumiem ir jāatspoguļo atkāpes raksturs un apjoms.
- (6) Lai nodrošinātu sertifikācijas sistēmas pareizu funkcionēšanu, dalībvalstīm saistībā ar gada ziņojumiem ir jāiesniedz Komisijai un aģentūrai visa attiecīgā informācija par atkāpēm, ko piešķirušas to kompetentās iestādes.
- (7) Dažādu veidu aeronavigācijas pakalpojumiem nav obligāti jāatbilst vienām un tām pašām prasībām. Tādēļ ir svarīgi pielāgot kopīgās prasības katra darbības veida īpatnībām.
- (8) Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem ir jābūt atbildīgiem par atbilstības pierādīšanu piemērojamajām kopīgajām prasībām sertifikāta derīguma periodā un attiecībā uz visiem tajā iekļautajiem pakalpojumiem.
- (9) Lai nodrošinātu kopīgo prasību efektīvu piemērošanu, ir jāizveido regulāras uzraudzības un pārbaudes sistēma par atbilstību šīm kopīgajām prasībām un nosacījumiem, kas iekļauti sertifikātā. Kompetentajai iestādei pirms sertifikāta izdošanas ir jāizvērtē pakalpojuma sniedzēja piemērotība un jānovērtē aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju pastāvīgā atbilstība, un to šī iestāde katru gadu apliecina. Līdz ar to, pamatojoties uz risku novērtējumu, tai katru gadu ir jāizstrādā un jāatjaunina indikatīva pārbaužu programma, kas aptver visus sertificētos pakalpojuma sniedzējus. Programmā jābūt iespējai saprātīgā termiņā pārbaudīt visas atbilstošās aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju rīcības daļas. Novērtējot izvēlēto gaisa satiksmes pakalpojumu un meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju atbilstību, kompetentajai iestādei ir jābūt tiesībām pārbaudīt attiecīgās prasības, kas izriet no konkrētās dalībvalsts starptautiskajām saistībām.

## ▼B

- (10) Citu valstu uzraudzības iestāžu speciālistu veiktajam salīdzinošam vērtējumam tālāk jāattīsta kopīga pieeja aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju uzraudzībai visā Savienībā. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un aģentūru var organizēt šādus kopīgi veiktus izvērtējumus, kas ir jāaskaņo ar darbībām, kuras tiek veiktas atbilstoši Regulas (EK) Nr. 216/2008 24. un 54. pantam un jebkurām citām starptautiskām pārraudzības un uzraudzības programmām. Tā tiktu novērsta dublēšanās darbā. Lai nodrošinātu pieredzes un paraugprakses apmaiņu kopīgi veikto izvērtējumu laikā, vislabāk būtu, ja piesaistītu speciālistus no kompetentās iestādes.
- (11) *Eurocontrol* ir izstrādājusi drošības normatīvās prasības (*ESARR*), kam ir bijusi vislielākā nozīme gaisa satiksmes pakalpojumu drošā sniegšanā. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004 Komisijai ir jāapzina un jāiekļauj attiecīgie *ESARR* noteikumi Savienības regulās. Komisijas 2005. gada 20. decembra Regulā (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai <sup>(1)</sup>, iekļautie *ESARR* ir pamatā šiem īstenošanas noteikumiem.
- (12) Pieņemot Regulu (EK) Nr. 2096/2005, Komisija secināja, ka *ATM* nav nepieciešams atkārtot *ESARR* 2 noteikumus par pārskatu sniegšanu un drošības notikumu novērtēšanu, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK <sup>(2)</sup>, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā <sup>(3)</sup>. Tomēr ir jāievieš jauni noteikumi par drošības notikumiem, lai uzdotu kompetentai iestādei, kā definēts šajā regulā, pārliecināties, vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un arī sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzēji atbilst prasībām, kas nepieciešamas, lai aptvertu pārskatu sniegšanu par šiem notikumiem un to novērtēšanu.
- (13) Jo īpaši ir jāatzīst, ka, pirmkārt, drošības pārvaldība ir aeronavigācijas pakalpojumu funkcija, kas nodrošina visu drošības risku apzināšanu, novērtēšanu un pienācīgu mazināšanu, un, otrkārt, ka formāla un sistemātiska pieeja drošības pārvaldībai un pārvaldības sistēmām, tiecoties pēc vispārējas sistēmiskas pieejas, redzamā un izsekojamā veidā optimizēs ieguvumus drošības jomā. Aģentūrai ir padziļināti jānovērtē šajā regulā paredzētās drošības prasības un jāintegre tās kopējā regulatīvā struktūrā attiecībā uz civilās aviācijas drošību.
- (14) Kamēr aģentūra nebūs izstrādājusi projektu īstenošanas pasākumiem, kas transponē attiecīgos Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) standartus Savienības īstenošanas pasākumos, pieņemamos atbilstības nodrošināšanas līdzekļos, sertifikācijas specifikācijās un vadlīniju materiālos, aeronavigācijas

<sup>(1)</sup> OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

## ▼B

pakalpojuma sniedzējiem ir jādarbojas, ievērojot attiecīgos *ICAO* standartus. Lai atvieglinātu aeronavigācijas pakalpojumu pārrobežu sniegšanu un līdz brīdim, kamēr tiks pabeigts aģentūras darbs, izstrādājot attiecīgos *ICAO* standartu transponēšanas pasākumus, dalībvalstīm, Komisijai un aģentūrai, kas attiecīgā gadījumā rīkojas ciešā sadarbībā ar *Eurocontrol*, ir jāveic darbs, lai mazinātu atšķirības, par kurām paziņojušas dalībvalstis, piemērodamas *ICAO* standartus aeronavigācijas pakalpojumu jomā, lai nodrošinātu kopīgus standartus starp dalībvalstīm vienotā Eiropas gaisa telpā.

- (15) Atšķirīgie valstu noteikumi attiecībā uz atbildību nedrīkst liegt aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem slēgt līgumus par pakalpojumu pārrobežu sniegšanu, tiklīdz aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji ir iedibinājuši kārtību zaudējumu segšanai, kas izriet no piemērojamo tiesību aktu uzliktajām saistībām. Izmantotajai metodei būtu jāatbilst valstu tiesību aktu prasībām. Dalībvalstīm, kas ļauj sniegt aeronavigācijas pakalpojumus visā gaisa telpā, kas atrodas to atbildībā, vai tās daļā bez sertificēšanas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004, ir jāsedz šo aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju saistības.
- (16) Aģentūrai ir papildus jāizvērtē šīs regulas noteikumi, jo īpaši tie, kas attiecas uz to izmaiņu drošības novērtēšanu, kas notikušas sertificēto organizāciju sniegto aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, kā arī uz inženiertehnisko un tehnisko personālu un atzinuma sniegšanu, lai pielāgotu izmaiņas kopējai sistēmas metodikai, ņemot vērā šo noteikumu integrēšanu nākotnes kopējā reglamentācijas struktūrā attiecībā uz civilās aviācijas drošību un pieredzi, ko drošības uzraudzības jomā guvušas iesaistītās personas un kompetentās iestādes.
- (17) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)<sup>(1)</sup> ir noteikts, ka jāizveido specifiskas funkcijas, tā sauktās tīkla funkcijas, lai nodrošinātu gaisa telpas un nepietiekamo resursu optimālu izmantojumu, vienlaikus gaisa telpas izmantotājiem darot iespējamu maksimālu piekļuvi gaisa telpai, kā arī nodrošinot, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot vēlamās trajektorijas. Kā noteikts Regulā (EK) Nr. 551/2004, Komisijas 2011. gada 7. jūlija Regulā (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010<sup>(2)</sup>, ir paredzētas tiesības, pienākumi un atbildība, kas jāuzņemas struktūrai, kas iesaistīta minēto funkciju pildīšanā.
- (18) Lai noteiktu tīkla funkciju izpilde norisinātos droši, attiecībā uz iesaistīto struktūru ir jāpiemēro zināmas prasības. Šo prasību nolūks ir nodrošināt, ka struktūra vai organizācija darbojas

<sup>(1)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.

**▼B**

droši, un tās ir noteiktas Regulas (ES) Nr. 677/2011 VI pielikumā. Šīs ir organizācijām noteiktās drošības prasības, kuras ir ļoti līdzīgas vispārējām prasībām par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, kas noteiktas šīs regulas I pielikumā, bet pielāgotas ar tīkla funkcijām saistītajai atbildībai drošības jomā.

- (19) Tādēļ Regula (EK) Nr. 2096/2005 būtu jāatceļ.
- (20) Ir jāgroza Komisijas 2008. gada 30. maija Regula (EK) Nr. 482/2008, ar kuru izveido programmatūras drošības garantiju sistēmu, kas jārsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005 II pielikumu <sup>(1)</sup>, un Komisijas 2010. gada 29. jūlija Regula (ES) Nr. 691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai <sup>(2)</sup>, lai tās pielāgotu šai regulai.
- (21) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

**Priekšmets un darbības joma**

Šī regula nosaka kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai.

Tomēr, ja vien I vai II pielikumā nav noteikts citādi, šīs kopīgās prasības nepiemēro:

- a) darbībām, kas nav aeronavigācijas pakalpojumi, kurus sniedzis šādu pakalpojumu sniedzējs;
- b) resursiem, kas piešķirti darbībām, kas nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana.

*2. pants*

**Definīcijas**

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. pantā un Regulas (EK) Nr. 216/2008 3. pantā. Tomēr definīciju "Sertifikāts", kas minēta Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 15. punktā, nepiemēro.

<sup>(1)</sup> OV L 141, 31.5.2008., 5. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 201, 3.8.2010., 1. lpp.

**▼B**

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) “speciālie aviācijas darbi” ir gaisa kuģa lidojums, kura laikā gaisa kuģis tiek izmantots specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecībai, būvniecībai, fotografēšanai, topogrāfiskajai uzmērīšanai, novērošanai un patrolēšanai, meklēšanai un glābšanai vai avioreklāmai;
- 2) “komerciāli gaisa pārvadājumi” ir gaisa kuģa lidojums pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanai par samaksu vai saskaņā ar nomu;
- 3) “funkcionāla sistēma” ir sistēmu, procedūru un cilvēkresursu kopums, kas saistībā ar ATM organizēts noteiktas funkcijas veikšanai;
- 4) “vispārējā aviācija” ir jebkurš gaisa kuģa lidojums, izņemot lidojumu, kas saistīts ar aviācijas speciālo darbu izpildi, vai komerciālu gaisa transporta lidojumu;
- 5) “valsts uzraudzības iestāde” ir struktūra vai struktūras, ko dalībvalstis izraudzījušas vai izveidojušas kā savu valsts uzraudzības iestādi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 4. panta 1. punktu;
- 6) “apdraudējums” ir jebkurš stāvoklis, notikums vai apstāklis, kas varētu izraisīt nelaimes gadījumu;
- 7) “organizācija” ir struktūra, kas sniedz aeronavigācijas pakalpojumus;
- 8) “eksploatācijas organizācija” ir organizācija, kas atbild par tehnisko un inženierpakalpojumu sniegšanu un nodrošina gaisa satiksmes, sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumus;
- 9) “risks” ir apdraudējuma izraisīta notikuma ar bīstamām sekām vispārējās varbūtības vai atgadīšanās biežuma un seku nopietnības apvienojums;
- 10) “drošības garantijas” ir visas plānotas un sistemātiski veiktas darbības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu atbilstošu pārlicību, ka produkts, pakalpojums, organizācija vai funkcionālā sistēma ir pieņemamā vai pieļaujamā drošības līmenī;
- 11) “drošības mērķis” ir kvalitatīvs vai kvantitatīvs formulējums, ar kuru definē maksimālo biežumu vai varbūtību, kurā sagaidāms apdraudējums;
- 12) “drošības prasība” ir risku mazinoši līdzekļi, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniedz konkrētu drošības mērķi, tai skaitā organizatoriskas, darbības, procedūras, funkcionālas, snieguma un sadarbības prasības vai vides raksturojumi;
- 13) “pakalpojumi” ir aeronavigācijas pakalpojumi vai šādu pakalpojumu kopums;

**▼B**

- 14) "Viseiropas aeronavigācijas pakalpojums" ir aeronavigācijas pakalpojums, kas izstrādāts un iedibināts visiem lietotājiem vairumā dalībvalstu vai visās dalībvalstīs un kuru var arī paplašināt, to darot pieejamu ārpus tās teritorijas gaisa telpas, uz kuru attiecas Līgums;
- 15) "aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas sniedz aeronavigācijas pakalpojumus vispārējās nozīmes gaisa satiksmei, tostarp organizācija, kas iesniegusi pieteikumu sertifikāta saņemšanai šādu pakalpojumu sniegšanai.

*3. pants***Par sertifikāciju atbildīgās kompetentās iestādes**

1. Šajā regulā par aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju sertifikāciju atbildīgā kompetentā iestāde ir:

- a) attiecībā uz organizācijām, kuru galvenā darbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas dalībvalsts teritorijā, – valsts uzraudzības iestāde, kuru ir izraudzījusi vai izveidojusi attiecīgā dalībvalsts;
- b) attiecībā uz organizācijām, kuras sniedz aeronavigācijas pakalpojumus tādas teritorijas gaisa telpā, kur piemēro Līgumu, un kuru galvenā darbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas ārpus teritorijas, uz ko attiecas Līguma noteikumi, – aģentūra;
- c) attiecībā uz organizācijām, kas sniedz Viseiropas aeronavigācijas pakalpojumus tādas teritorijas gaisa telpā, kur piemēro Līgumu, – aģentūra.

2. Par drošības uzraudzību atbildīgā kompetentā iestāde ir iestāde, kas noteikta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 1034/2011 <sup>(1)</sup> 3. pantu.

*4. pants***Sertifikātu piešķiršana**

1. Lai iegūtu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo sertifikātu, neskarot Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 5. punkta prasības, organizācijām jāatbilst:

- a) I pielikumā izklāstītajām vispārējām prasībām par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;
- b) papildu īpašajām prasībām, kas izklāstītas II līdz V pielikumā atbilstoši sniegtajam pakalpojumu veidam.

2. Kompetentā iestāde pārbauda organizācijas atbilstību kopīgajām prasībām, pirms tai izdod sertifikātu.

3. Organizācijai ir jāatbilst kopīgajām prasībām ne vēlāk kā brīdī, kad tiek izdots sertifikāts saskaņā ar:

<sup>(1)</sup> Sk. šā *Oficiālā Vēstneša* 15. lpp.



**▼B**

- a) Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu;
- b) Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b panta 2. punktu, 22.a panta b) un c) apakšpunktu.

*5. pants***Atkāpes**

1. Atkāpjoties no 4. panta 1. punkta, daži aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji var izvēlēties neizmantot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus un var atteikties no tiesībām uz savstarpējo atzīšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā.

Tādā gadījumā tie var pieteikties uz sertifikātu, kura darbība ir ierobežota tikai gaisa telpā, kura atrodas tās dalībvalsts atbildībā, kas minēta Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā.

2. Lai iesniegtu pieteikumu, kā minēts 1. punktā, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam ir jāsniedz pakalpojumi vai jāplāno tos sniegt tikai attiecībā uz vienu vai vairākām šādām kategorijām:

- a) speciālie aviācijas darbi;
- b) vispārējā aviācija;
- c) komerciāli gaisa pārvadājumi, kas aprobežojas ar gaisa kuģi, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 10 tonnām vai kurā ir mazāk nekā 20 pasažieru vietu;
- d) komerciāli gaisa pārvadājumi ar mazāk nekā 10 000 operāciju gadā neatkarīgi no maksimālās pacelšanās masas un pasažieru vietu skaita, turklāt "operācijas" tiek skaitītas kā pacelšanās un nolaišanās darbību summa un aprēķinātas kā vidējais rādītājs iepriekšējos trijos gados.

Lai iesniegtu šādu pieteikumu, aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējam, kas nav gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, ir nepieciešams bruto gada apgrozījums EUR 1 000 000 apmērā vai mazāk attiecībā uz pakalpojumiem, ko tas sniedz vai plāno sniegt.

Ja objektīvu, praktisku iemeslu dēļ aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs nevar nodrošināt pierādījumus par savu atbilstību šiem kvalifikācijas kritērijiem, kompetentā iestāde var pieņemt citus skaitļus vai prognozes attiecībā uz augšējām robežvērtībām, kas definētas pirmajā un otrajā daļā.

Iesniedzot minēto pieteikumu, aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs vienlaikus iesniedz kompetentajai iestādei attiecīgus pierādījumus par kvalifikācijas kritērijiem.

3. Kompetentā iestāde var piešķirt īpašas atkāpes pieteikumu iesniedzējiem, kuri atbilst 1. punktā minētajiem kvalifikācijas kritērijiem, proporcionāli to ieguldījumam *ATM* gaisa telpā, kas atrodas attiecīgās dalībvalsts atbildībā.

Šīs atkāpes var attiekties tikai uz I pielikuma prasībām.

**▼B**

Tomēr saistībā ar šādām prasībām atkāpes piemērot nedrīkst:

- a) tehniskā un darbības kompetence un iespējas (1. punkts);
- b) drošības pārvaldība (3.1. punkts);
- c) cilvēkresursi (5. punkts);
- d) aeronavigācijas pakalpojumu atklāta un pārskatāma sniegšana (8.1. punkts).

4. Papildus 3. punktā noteiktajām atkāpēm kompetentā iestāde var piešķirt atkāpes pieteikumu iesniedzējiem, kuri nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus lidlaukos, darbojoties regulāri ar ne vairāk kā vienu amata pozīciju katrā lidlaukā. Tā piešķir šīs atkāpes proporcionāli pieteikumu iesniedzēju ieguldījumam *ATM* gaisa telpā, kas atrodas attiecīgās dalībvalsts atbildībā.

Šīs atkāpes var attiekties tikai uz šādām II pielikuma 3. punkta prasībām:

- a) atbildība par drošības pārvaldību un ārējie pakalpojumi, un piegādes (3.1.2. punkta b) un e) apakšpunkts);
- b) drošības apsekojumi (3.1.3. punkta a) apakšpunkts);
- c) drošības prasības attiecībā uz riska novērtējumu un mazināšanu, ņemot vērā izmaiņas (3.2. punkts).

5. Atkāpes nevar piešķirt attiecībā uz III, IV vai V pielikuma prasībām.

6. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 II pielikumu kompetentā iestāde:

- a) norāda atkāpes raksturu un apmēru nosacījumos, ko pievieno sertifikātam, minot arī juridisko pamatu;
- b) ierobežo sertifikāta derīgumu laikā, ja to uzskata par nepieciešamu uzraudzības nolūkos;
- c) uzrauga, vai aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji arī turpmāk kvalificējas šīs atkāpes saņemšanai.

#### *6. pants*

#### **Atbilstības pierādīšana**

1. Organizācijas nodrošina visus attiecīgos pierādījumus, lai pierādītu savu atbilstību piemērojamajām kopīgajām prasībām pēc kompetentās iestādes lūguma. Organizācijas var pilnā mērā izmantot esošos datus.

2. Sertificēta organizācija informē kompetento iestādi par plānotām izmaiņām aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, kas var ietekmēt atbilstību piemērojamajām kopīgajām prasībām vai nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātam.

3. Ja sertificēta organizācija vairs neatbilst piemērojamajām kopīgajām prasībām vai attiecīgā gadījumā nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātam, kompetentā iestāde viena mēneša laikā pēc šādas neatbilstības konstatēšanas datuma pieprasa organizācijai īstenot korektīvus pasākumus.

**▼B**

Minēto lēmumu nekavējoties paziņo attiecīgajai organizācijai.

Kompetentā iestāde pārbauda, vai korektīvie pasākumi ir veikti, pirms tā paziņo par attiecīgās organizācijas apstiprināšanu.

Ja kompetentā iestāde atzīst, ka korektīvie pasākumi nav pienācīgi veikti grafikā, kas tika saskaņots ar organizāciju, tai jāveic atbilstoši izpildes nodrošināšanas pasākumi, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 7. punktā un Regulas (EK) Nr. 216/2008 10. pantā, 22.a panta d) apakšpunktā, 25. un 68. pantā, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību.

*7. pants***Atbalsts atbilstības uzraudzībai**

Organizācijas atvieglo kompetentās iestādes vai kvalificētās iestādes, kas rīkojas tās vārdā, veikto pārbaudu un apsekojumu norisi, tostarp objektu apmeklējumus un apmeklējumus bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pilnvarotās personas ir tiesīgas veikt šādas darbības:

- a) pārbaudīt attiecīgos ierakstus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;
- b) kopēt vai veikt izrakstus no šiem dokumentiem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;
- c) uz vietas pieprasīt mutisku paskaidrojumu;
- d) iekļūt jebkurās attiecīgās telpās, zemes teritorijās vai transportlīdzekļos.

Šādas pārbaudes un apsekojumus, ja tos veic kompetentā iestāde vai kvalificēta struktūra, kas rīkojas tās vārdā, veic, ievērojot tās dalībvalsts normatīvos aktus, kurā tie ir jāīsteno.

*8. pants***Pastāvīgā atbilstība**

Kompetentā iestāde, pamatojoties uz tās rīcībā esošiem pierādījumiem, ik gadus veic pastāvīgās atbilstības uzraudzību attiecībā uz organizācijām, ko tā ir sertificējusi.

Minētajam nolūkam kompetentā iestāde izveido un ik gadus atjaunina orientējošu pārbaudu programmu, kas attiecas uz visiem tās sertificētajiem pakalpojuma sniedzējiem un kas ir balstīta uz to risku novērtējumu, kuri saistīti ar dažādām operācijām, kas veido sniegtos aeronavigācijas pakalpojumus. Pirms šīs programmas izveides tā apspriežas ar attiecīgo organizāciju un vajadzības gadījumā – ar jebkuru citu attiecīgu kompetento iestādi.

Programmā norāda paredzētos pārbaudu intervālus dažādos objektos.

**▼B***9. pants***Inženiertehniskā un tehniskā personāla drošības reglamentēšana**

Attiecībā uz gaisa satiksmes, sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanu kompetentā iestāde vai jebkura cita dalībvalsts norīkota iestāde, kas pilda šo uzdevumu:

- a) pieņem attiecīgus drošības noteikumus inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, kas pilda ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību;
- b) nodrošina atbilstošu un pietiekamu drošības uzraudzību inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, ko jebkura ekspluatētāja organizācija norīkojusi veikt jebkurus ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību;
- c) ja ir pietiekams pamats un pēc pienācīgas izmeklēšanas, veic atbilstošus pasākumus attiecībā pret ekspluatētāju organizāciju un/vai tās tehnisko un inženiertehnisko personālu, kas neatbilst II pielikuma 3.3. punkta prasībām;
- d) pārbauda, vai ir izstrādātas atbilstošas metodes, kā nodrošināt, lai trešās personas, kas norīkotas veikt ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību, atbilstu II pielikuma 3.3. punkta prasībām.

*10. pants***Speciālistu salīdzinoša novērtējuma procedūra**

1. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un aģentūru var organizēt valstu uzraudzības iestāžu speciālistu veiktus salīdzinošus novērtējumus saskaņā ar 2. līdz 6. punktu.

2. Speciālistu salīdzinošos novērtējumus veic valstu speciālistu grupa, vajadzības gadījumā piedaloties novērotājiem no aģentūras.

Grupā ir jāiekļauj speciālisti no vismaz trim dažādām dalībvalstīm un aģentūras.

Speciālisti nepiedalās salīdzinošajos novērtējumos dalībvalstīs, kurās viņi tiek nodarbināti.

Komisija izveido un uztur dalībvalstu norīkoto valstu speciālistu reģistru, aptverot visus kopīgo prasību aspektus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantā.

3. Ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms speciālistu veiktā salīdzinošā novērtējuma Komisija informē attiecīgo dalībvalsti un valsts uzraudzības iestādi par salīdzinošo novērtēšanu un plānā paredzēto datumu, kā arī norāda, kuri speciālisti piedalīsies novērtējumā.

Dalībvalstij, kuras valsts uzraudzības iestāde tiks novērtēta, ir jāapstiprina šī speciālistu grupa, pirms tā var veikt novērtējumu.

**▼B**

4. Trīs mēnešu laikā pēc novērtējuma veikšanas datuma novērtējuma grupai, vienprātīgi vienojoties, ir jāsagatavo ziņojums, kurā var iekļaut ieteikumus.

Lai apspriestu minēto ziņojumu, Komisija organizē sanāksmi, kurā piedalās aģentūras pārstāvji, speciālisti un valsts uzraudzības iestādes pārstāvji.

5. Komisija nosūta šo ziņojumu attiecīgajai dalībvalstij.

Dalībvalsts trīs mēnešu laikā pēc ziņojuma saņemšanas datuma var iesniegt savus novērojumus.

Attiecīgā gadījumā minētajos novērojumos norāda pasākumus, ko dalībvalsts ir veikusi vai plāno veikt, lai noteiktajā termiņā sniegtu atbildi uz novērtējumu.

Ja nav citas vienošanās ar attiecīgo dalībvalsti, ziņojums un turpinājuma pasākumi netiek publicēti.

6. Komisija katru gadu ar Vienotās gaisa telpas komitejas starpniecību informē dalībvalstis par šo salīdzinošo speciālistu novērtējumu galvenajiem secinājumiem.

*11. pants***Pārejas noteikumi**

1. Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji, kuri šīs regulas spēkā stāšanās datumā ir tādu sertifikātu turētāji, kas izsniegti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ir uzskatāmi par tādu sertifikātu turētājiem, kas izsniegti saskaņā ar šo regulu.

2. Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja sertifikāta pretendentiem, kas iesnieguši savu pieteikumu pirms šīs regulas spēkā stāšanās datuma un minētajā datumā vēl nav saņēmuši šo sertifikātu, pirms sertifikāta izsniegšanas ir jāpierāda atbilstība šīs regulas noteikumiem.

3. Ja organizācijas, kurām saskaņā ar 3. pantu kompetentā iestāde ir aģentūra, ir iesniegušas pieteikumu valsts uzraudzības iestādei sertifikāta saņemšanai pirms šīs regulas spēkā stāšanās datuma, valsts uzraudzības iestāde pabeidz sertifikācijas procesu, to koordinējot ar aģentūru, un pēc sertifikāta izsniegšanas pārsūta attiecīgo lietu aģentūrai.

*12. pants***Atcelšana**

Regulu (EK) Nr. 2096/2005 atceļ.

**▼B**

*13. pants*

**Grozījums Regulā (EK) Nr. 482/2008**

Regulu (EK) Nr. 482/2008 groza šādi:

- 1) regulas 4. panta 5. punktā atsauci “Regulas (EK) Nr. 2096/2005” aizstāj ar “Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 1035/2011 (\*)

(\*) OV L 271, 18.10.2011., 23 lpp.”;

- 2) svītro 6. pantu;

- 3) regulas I pielikuma 1. un 2. punktā atsauci “Regulas (EK) Nr. 2096/2005” aizstāj ar “Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 1035/2011”.

*14. pants*

**Grozījums Regulā (ES) Nr. 691/2010**

Regulā (ES) Nr. 691/2010 svītro 25. pantu.

*15. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

**▼B***I PIELIKUMS***Kopīgas prasības attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu****1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs spēj sniegt pakalpojumus droši, efektīvi, nepārtraukti un pastāvīgi saskaņā ar visiem vispārēja pieprasījuma aspektiem konkrētajā gaisa telpā. Tādēļ tas gādā par savu atbilstošu tehnisku un darbības spēju un profesionalitāti.

**2. ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA UN VADĪBA****2.1. Organizatoriskā struktūra**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs izveido un vada savu organizāciju, balstoties uz struktūru, kas ļauj sniegt drošus, efektīvus aeronavigācijas pakalpojumus nepārtraukti.

Organizatoriskā struktūra nosaka:

- a) nominēto amatpersonu pilnvaras, pienākumus un atbildības jomu, jo īpaši attiecībā uz vadības līmeņa personām, kas atbild par funkcijām, kas saistītas ar drošību, kvalitāti, drošumu, finansēm un cilvēkresursiem;
- b) attiecības un pakļautības kārtību organizācijas dažādos posmos un procesos.

**2.2. Organizatoriskā vadība****2.2.1. Uzņēmējdarbības plāns**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs izveido uzņēmējdarbības plānu par vismaz piecu gadu laika posmu. Uzņēmējdarbības plānā:

- a) izklāsta vispārējos aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja nolūkus un mērķus, tā stratēģiju šo mērķu sasniegšanai saskaņā ar aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja ilgtermiņa plānu un ar attiecīgajām Savienības prasībām infrastruktūras attīstības vai citu tehnoloģiju attīstības kontekstā;
- b) ietver attiecīga snieguma mērķus, kas var būt piemērojami drošības, kapacitātes, vides un izmaksu efektivitātes ziņā.

**▼M2**

Informācija, kas uzskaitīta a) un b) apakšpunktā, atbilst valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka darbības plānam, kas minēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantā, un, ciktāl tas attiecas uz drošības datiem, atbilst valsts drošības programmai, kas minēta Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 19. pielikuma 3.1.1. standartā, attiecīgā gadījumā.

**▼B**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs izstrādā drošības un uzņēmējdarbības pamatojumus lielākajiem investīciju projektiem, tostarp vajadzības gadījumā ietekmes novērtējumu par atbilstošajiem snieguma mērķiem, kas minēti b) apakšpunktā, un precizē ieguldījumus, ko paredz juridiskās prasības, kas saistītas ar vienotās Eiropas gaisa telpas *ATM* pētījumu programmas (*SESAR*) īstenošanu.

**2.2.2. Gada plāns**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izveido gada plānu par nākamo gadu, kurā precizē uzņēmējdarbības plānā iekļauto un apraksta jebkuras izmaiņas.

Gada plānā iekļauj šādus aspektus attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas līmeni un kvalitāti, piemēram, aspektus, kas var būt piemērojami paredzamajam jaudas līmenim, drošībai, videi un izmaksu efektivitātei:

**▼B**

- a) informāciju par jaunas infrastruktūras ieviešanu vai cita veida attīstības aspektus un formulējumu attiecībā uz to, kā tas palīdzēs uzlabot aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja darbības rādītājus, tostarp pakalpojumu kvalitāti un sniegšanas līmeni;
- b) darbības rādītājus, kas atbilst valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka darbības plānam, kas minēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantā, un ar kuriem pietiekami varētu novērtēt pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un līmeni;
- c) informāciju par pasākumiem, kas paredzēti, lai mazinātu drošības riskus, kas apzināti aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju drošības plānā, tostarp drošības rādītājus, lai pārraudzītu drošības riskus, un vajadzības gadījumā riska mazināšanas pasākumu plānotās izmaksas;
- d) aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja paredzētās īstermiņa finanšu pozīcijas, kā arī izmaiņas uzņēmējdarbības plānā vai šādu izmaiņu ietekmi.

### 2.2.3. *Plānu darbības rādītāju daļas*

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs pēc pieprasījuma saskaņā ar nosacījumiem, ko valsts uzraudzības iestāde noteikusi saskaņā ar valsts tiesību aktiem, dara pieejamu Komisijai uzņēmējdarbības plāna un gada plāna darbības rādītāju daļas saturu.

## 3. DROŠUMA UN KVALITĀTES PĀRVALDĪBA

### 3.1. Drošuma pārvaldība

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji pārvalda visu savu pakalpojumu drošumu. Tādēļ tiem ir jāizveido oficiālas saiknes ar visām ieinteresētajām personām, kas tieši varētu ietekmēt pakalpojumu drošumu.

Ieviešot jaunas funkcionālās sistēmas vai mainot pastāvošās funkcionālās sistēmas, aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izstrādā procedūras drošuma pārvaldībai.

### 3.2. Kvalitātes pārvaldības sistēma

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem ir jābūt ieviestai kvalitātes pārvaldības sistēmai, kas attiecas uz visiem aeronavigācijas pakalpojumiem, ko tie sniedz, atbilstoši sekojošiem principiem.

Kvalitātes pārvaldības sistēma:

- a) definē kvalitātes politiku tā, lai iespējami pilnīgāk apmierinātu dažādu lietotāju vajadzības;
- b) izveido kvalitātes nodrošināšanas programmu, kurā iekļauj procedūras, kas izstrādātas, lai pārbaudītu, vai visas darbības tiek veiktas, ievērojot piemērojamās prasības, standartus un procedūras;
- c) nodrošina pierādījumus par kvalitātes pārvaldības sistēmas funkcionēšanu ar rokasgrāmatu un uzraudzības dokumentu palīdzību;
- d) norīko vadības pārstāvjus uzraudzīt atbilstību procedūrām un procedūru piemērotību, lai garantētu drošu un efektīvu darbību;
- e) pārskata esošo kvalitātes pārvaldības sistēmu un vajadzības gadījumā veic uzlabojumus.

EN ISO 9001 sertifikāts, ko izdevusi atbilstoši akreditēta iestāde un kas attiecas uz pakalpojuma sniedzēja aeronavigācijas pakalpojumi, tiek uzskatīts par pietiekamu pierādījumu atbilstības apliecināšanai. Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs neiebilst, ja pēc valsts uzraudzības iestādes pieprasījuma tās rīcībā tiek nodota dokumentācija par sertifikācijas gaitu.



**▼B**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji savā pārvaldības sistēmā var integrēt drošuma, drošības un kvalitātes pārvaldības sistēmas.

**3.3. Darbības rokasgrāmatas**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izstrādā un atjaunina darbības rokasgrāmatas saistībā ar pakalpojumu sniegšanu, kas paredzētas ekspluatācijas personāla lietošanai un vadlīnijām.

Pakalpojuma sniedzējs gādā par to, lai:

- a) darbības rokasgrāmatās būtu instrukcijas un informācija, kas nepieciešama ekspluatācijas personālam sava darba veikšanai;
- b) attiecīgajiem darbiniekiem būtu pieejamas darbam nepieciešamās rokasgrāmatas;
- c) ekspluatācijas personāls bez kavēšanās tiktu informēts par grozījumiem darbības rokasgrāmatā, kas attiecas uz viņu pienākumiem, kā arī uz to stāšanos spēkā.

**4. DROŠĪBA**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izveido drošības pārvaldības sistēmu, lai nodrošinātu:

- a) aprīkojuma un personāla drošību nolūkā izvairīties no nelikumīgas iejaukšanās aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā;
- b) darbības datu drošību, ko tie saņem vai veido, vai izmanto citādi, lai piekļuve datiem būtu iespējama tikai pilnvarotām personām.

Drošības pārvaldības sistēma nosaka:

- a) procedūras attiecībā uz drošības riska novērtējumu un mazināšanu, drošības uzraudzību un uzlabošanu, drošības pārskatiem un gūtās pieredzes izplatīšanu;
- b) līdzekļus, kas nepieciešami, lai konstatētu drošības noteikumu neievērošanu un pievērstu personāla uzmanību attiecīgajiem brīdinājumiem drošības jomā;
- c) līdzekļus, ar kuriem konstatē drošības prasību pārkāpšanas ietekmi un nosaka nepieciešamo rīcību situācijas labošanai un attiecīgās riska mazināšanas procedūras, lai izvairītos no situācijas atkārtotāšanās.

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji gādā par to, lai tiktu veiktas personāla drošības pārbaudes, un, ja nepieciešams, koordinē sadarbību ar atbilstošajām civilajām un militārajām iestādēm nolūkā nodrošināt aprīkojuma, personāla un datu drošību.

Drošuma, kvalitātes un drošības pārvaldības sistēmas var izstrādāt un ekspluatēt kā integrētu pārvaldības sistēmu.

**5. CILVĒKRESURSI**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji izmanto atbilstoši apmācītu personālu, lai nodrošinātu, ka aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti droši, efektīvi, nepārtraukti un pastāvīgi. Šajā sakarībā tie izveido personāla pieņemšanas un apmācības politiku.

**▼B****6. FINANSIĀLĀ STABILITĀTE****6.1. Saimnieciskās un finansiālās spējas**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem jāspēj izpildīt savas finanšu saistības, piemēram, nemainīgās izmaksas vai arī mainīgās operatīvās izmaksas, vai kapitālieguldījumu izmaksas. Tāpat tiem jāizmanto piemērota izmaksu uzskaites sistēma. Ar 2.2.2. punktā minēto gada plānu, kā arī ar bilances datiem un pārskatiem, ko izmanto atbilstoši attiecīgajam tiesiskajam statusam, tiem jāspēj pierādīt sava darbība.

**6.2. Finanšu revīzija**

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta 2. punktu aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem jāspēj pierādīt, ka uzņēmumā regulāri tiek veikta neatkarīga revīzija.

**7. ATBILDĪBA UN APDROŠINĀŠANAS SEGUMS**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējam ir jābūt atbildības segumam atbilstoši piemērojamajiem tiesību aktiem.

Izmantotajai metodei ir jāparedz attiecīgs segums iespējamu zaudējumu un bojājumu gadījumā, ņemot vērā organizācijas tiesisko statusu un pieejamo komerciālās apdrošināšanas līmeni.

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs, kas izmanto cita aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja pakalpojumus, gādā, lai vienošanās attiektos arī uz atbildības sadalījumu starp pakalpojuma sniedzējiem.

**8. PAKALPOJUMU KVALITĀTE****8.1. Atklāta un pārskatāma aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji aeronavigācijas pakalpojumus sniedz atklāti un pārskatāmi. Tie publicē pakalpojumu pieejamības nosacījumus un izveido oficiālu apspriežu procedūru, lai regulāri, individuāli vai kolektīvi vismaz reizi gadā apspriestos ar aeronavigācijas pakalpojumu lietotājiem.

Atbilstoši piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji nedrīkst diskriminēt lietotājus vai lietotāju grupas to uzņēmējdarbības valsts vai identitātes dēļ.

**8.2. Ārkārtas rīcības plāni**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējiem ir jābūt ieviestiem ārkārtas rīcības plāniem visiem to sniegtajiem aeronavigācijas pakalpojumiem tādiem gadījumiem, kuru rezultātā tiek būtiski pasliktināta vai traucēta to darbība.

**9. ZIŅOŠANAS PRASĪBAS**

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji sniedz attiecīgajai kompetentajai iestādei gada pārskatu par savu darbību.

Minētajā gada pārskatā ir iekļaujami finanšu rezultāti, neskarot Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta noteikumus, kā arī dati par darbību un citu svarīgu rīcību un uzlabojumiem, jo īpaši drošības jomā.

Gada pārskatā jāiekļauj vismaz:

- a) sniegto aeronavigācijas pakalpojumu darbības līmeņa novērtējums;
- b) aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēju sniegums salīdzinājumā ar darbības mērķiem, kā noteikts uzņēmējdarbības plānā, salīdzinot praktiski padarīto ar gada plānu, izmantojot snieguma rādītājus, kas iekļauti gada plānā;

**▼B**

- c) skaidrojums par novirzēm no mērķiem un pasākumi atšķirību novēršanai Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantā minētajā pārskata periodā;
- d) informācija par darbības un infrastruktūras attīstību;
- e) finanšu rezultāti, ja vien tos npublicē atsevišķi atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta 1. punktam;
- f) informācija par oficiālo apspriežu gaitu ar pakalpojumu izmantotājiem;
- g) informācija par cilvēkresursu politiku.

Aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēji gada pārskata saturu pēc pieprasījuma dara pieejamu Komisijai un aģentūrai un sabiedrībai, ievērojot nosacījumus, kurus saskaņā ar valsts tiesību aktiem noteikusi kompetentā iestāde.



## II PIELIKUMS

### Īpašas prasības attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu

#### 1. ĪPAŠUMTIESĪBAS

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā minētajām kompetentajām iestādēm paziņo šādu informāciju:

- a) savu tiesisko statusu, īpašumtiesību struktūru un noteikumus, kas būtiski ietekmē to aktīvu kontroli;
- b) jebkuru saistību ar organizācijām, kas nav iesaistītas aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, tostarp komercdarbības, kurās tie iesaistījušies tieši vai caur radniecīgiem uzņēmumiem, ja tās rada vairāk nekā 1 % to plānoto ieņēmumu; turklāt tiem ir jāiesniedz informācija par visām pārmaiņām īpašumtiesībās, kā rezultātā mainās 10 % vai vairāk no kopējā akciju portfeļa.

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji veic visu nepieciešamo, lai izvairītos no interešu konflikta, kas varētu apdraudēt tainīgu un objektīvu pakalpojumu sniegšanu.

#### 2. ATKLĀTA UN PĀRSKATĀMA PAKALPOJUMU SNIEGŠANA

Papildus I pielikuma 8.1. punkta noteikumiem un gadījumā, kad dalībvalsts nolemj, ka specifiski gaisa satiksmes pakalpojumi ir sniedzami konkurences apstākļos, dalībvalsts var veikt visu nepieciešamo, lai gādātu, ka saskaņā ar attiecīgajiem valsts un Savienības tiesību aktiem šo specifisko gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji neveic darbības, kuru mērķis vai rezultāts ir konkurences novēršana, ierobežošana vai traucēšana, vai arī neveic darbības, kuru rezultātā ļaunprātīgi izmanto dominējošo stāvokli.

#### 3. PAKALPOJUMU DROŠUMS

##### 3.1. Drošuma pārvaldības sistēma (*sms*)

##### 3.1.1. *Vispārējās drošuma prasības*

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem jānodrošina drošuma pārvaldības sistēma (*SMS*) kā neatņemama pakalpojumu vadības daļa, ar kuru:

- a) nodrošina formalizētu, skaidru un savlaicīgu pieeju sistemātiskai drošuma pārvaldībai, lai pildītu ar drošumu saistītus pienākumus pakalpojumu sniegšanā; attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem un to sniegšanai nepieciešamajās situācijās rīkojas vadības kontrolē; un pamatā balstās uz drošības politiku, ar kuru definē organizācijas nostāju drošības pārvaldības lietās (drošības vadība);
- b) gādā, lai visi ar drošības jautājumiem strādājošie, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, būtu personīgi atbildīgi par drošības lietām, kas ir to darbības lokā, lai vadītāji būtu atbildīgi par drošības situāciju savās nodaļās vai daļās un lai pakalpojumu sniedzēja augstākā ranga vadības locekļi būtu atbildīgi par vispārējo drošību (drošības atbildība);
- c) gādā, lai apmierinoši drošības rādītāji gaisa satiksmes pakalpojumu jomā būtu svarīgākā darbības joma (drošības prioritāte);

▼B

- d) gādā, lai, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, svarīgākais drošības mērķis būtu maksimāli samazināt gaisa kuģu nelaiemes gadījumu riska iespējamību savas rīcības dēļ, tik lielā mērā, cik tas iespējams (drošības mērķis).

3.1.2. *Prasības par rezultātiem drošības jomā*

*SMS* ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji:

- a) gādā, ka personāls ir atbilstoši apmācīts un zinošs savu pienākumu veikšanai nepieciešamās kompetences ietvaros, līdztekus, lai tam būtu arī atbilstošā licence, ja tāda nepieciešama, un tiktu ievērotas medicīniskās atbilstības prasības (kompetence);
- b) gādā, lai drošības pārvaldības funkcijas būtu definētas līdz ar organizācijas pienākumiem *SMS* uzlabošanas un uzturēšanas jomā; gādā, lai šis atbildības jomas aspekts nav konkrētu uzdevumu veikšanas vadības, bet gan augstākā vadības līmeņa atbildības lokā. Tomēr, runājot par nelielām organizācijām, kur pienākumu kopums šajā ziņā nevar nodrošināt pienācīgu neatkarību, noteikumi par drošības garantēšanu jāpapildina ar papildu neatkarīgiem līdzekļiem; un jāgādā, lai pakalpojumu sniedzēja organizācijas augstākā līmeņa vadības personāls aktīvi iesaistītos drošības pārvaldības garantēšanā (drošības pārvaldības pienākums);
- c) gādā, lai tur, kur tas iespējams, tiktu noteikti kvantitatīvi drošības rādītāji un tie tiktu ievēroti attiecībā uz visām funkcionālajām sistēmām (kvantitatīvi drošības līmeņi);
- d) gādā, lai *SMS* tiktu sistemātiski dokumentēta tā, lai skaidri redzama saikne ar organizācijas drošības politiku (*SMS* dokumentēšana);
- e) gādā, lai ārpus pakalpojumu un piegāžu drošība būtu atbilstoša, jo to drošība arī ir nozīmīga sniegto pakalpojumu drošības kontekstā (ārējie pakalpojumi un piegādes);
- f) gādā, lai riska novērtēšana un mazināšana tiktu veikta tādā atbilstošā līmenī, lai nodrošinātu, ka visi *ATM* aspekti ir atbilstoši pārdomāti (riska novērtēšana un mazināšana). Attiecībā uz izmaiņām *ATM* funkcionālajā sistēmā piemēro 3.2. punktu;
- g) nodrošina, ka *ATM* darbības un tehniskie starpgadījumi, kas uzskatāmi par tādiem, kas rada būtiskas sekas drošības ziņā, tiek nekavējoties izmeklēti un ka situācija tiek atbilstošu labota (drošības starpgadījumi). Tāpat arī jāpierāda, ka ir izpildītas prasības par ziņojumu sniegšanu un drošības starpgadījumu novērtēšanu saskaņā ar atbilstošajiem valsts un Savienības tiesību aktiem.

3.1.3. *Prasības par drošības garantēšanu*

*SMS* darbības ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji gādā, lai:

- a) apsekošana drošības lietās tiktu veikta pastāvīgi, lai tiktu ieteikti uzlabojumi, ja nepieciešams, lai drošības jautājumu vadītājiem to kompetences lokā būtu nepieciešamās garantijas un lai apliecinātu atbilstību attiecīgajām *SMS* daļām (drošības apsekošana);

**▼B**

- b) būtu nepieciešamās metodes, ar kurām konstatēt izmaiņas darbības sistēmās vai operācijās, kas varētu liecināt, ka kāds no elementiem tuvojas tādām līmenim, kad vairs nav iespējams nodrošināt pieņemamu drošības standartu, un ka tiek veikta atbilstoša, situāciju labojoša rīcība (drošības uzraudzība);
- c) drošības lietu protokoli tiek saglabāti visā *SMS* darbības laikā kā pamats drošības garantijām visām saistītajām pusēm, kas atbild vai ir atkarīgas no sniegtajiem pakalpojumiem, un arī kompetentajai iestādei (drošības protokols).

3.1.4. *Prasības par drošības veicināšanu*

*SMS* darbības ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji gādā, lai:

- a) visi darbinieki apzinātos iespējamās drošības apdraudējumus saistībā ar pienākumiem, ko tie pilda (drošības apzināšanās);
- b) lai gūtā mācība ar drošību saistītu starpgadījumu izmeklēšanas gaitā un citā darba drošības jomā rezultātu ziņā tiktu izplatīta organizācijas darbiniekiem vadības vai darbības līmenī (pieredzes nodošana);
- c) visi darbinieki tiek mudināti ierosināt risinājumus konstatētajiem apdraudējumiem un ieviest izmaiņas, lai uzlabotu drošību, kad tas nepieciešams (drošības uzlabošana).

3.2. **Drošības prasības riska novērtēšanai un mazināšanai attiecībā uz izmaiņām**3.2.1. *1. iedaļa*

*SMS* darbības ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem ir jāgādā, lai apdraudējuma konstatēšana, kā arī riska novērtēšana un mazināšana tiktu veikta sistemātiski attiecībā uz visām izmaiņām tā pārziņā esošo *ATM* funkcionālo sistēmu daļās un to nodrošinājumā un, proti, lai tiktu ievērots turpmāk minētais:

- a) pilns attiecīgo *ATM* funkcionālo sistēmu veidojošo posmu dzīves cikls – jau no sākotnējās plānošanas un definēšanas līdz pēcieviešanas darbībām, uzturēšanas darbam un ekspluatācijas pārtraukšanai;
- b) *ATM* funkcionālo sistēmu gaisa, zemes komponenti un vajadzības gadījumā arī komponenti izplatījumā, sadarbojoties ar atbildīgajām pusēm; un
- c) *ATM* funkcionālo sistēmu aprīkojums, procedūras un cilvēkresursi, šo elementu sadarbība un mijiedarbība starp attiecīgajām sastāvdaļām un *ATM* funkcionālās sistēmas pārējām daļām.

3.2.2. *2. iedaļa*

Apdraudējuma identificēšanas, riska novērtēšanas un mazināšanas darbā jāiekļauj:

- a) spektra, robežu un saiknes starp attiecīgajām sastāvdaļām noteikšana, sastāvdaļu veicamo funkciju definēšana, kā arī darbības vide, kurā tām jāstrādā;
- b) sasniedzamo drošības mērķu noteikšana attiecībā uz sastāvdaļām, iekļaujot:
  - i) ar *ATM* saistītu apdraudējumu un atteices apstākļu identificēšanu līdztekus to apvienotajai ietekmei;

**▼B**

- ii) seku novērtējumu, kas attiecināmas uz gaisa kuģa drošumu, kā arī šādu seku nopietnību, izmantojot 4. iedaļā iekļauto nopietnības klasificēšanas shēmu;
  - iii) seku pielaišanas līmeni maksimāla apdraudējuma iespējamības izteiksmē, ko iegūst, ņemot vērā apdraudējuma seku nopietnību un lielāko varbūtību, atbilstoši 4. sadaļai;
- c) vajadzības gadījumā riska mazināšanas stratēģijas veidošanu, kurā:
- i) detalizēti izklāstīti aizsargpasākumi, kas jāīsteno, lai izvairītos no apdraudējumiem, kuri izraisa risku;
  - ii) pēc vajadzības iekļauta drošības prasību attīstīšana, balstoties uz attiecīgajām sastāvdaļām vai citām *ATM* funkcionālās sistēmas daļām, vai darbības vidi;
  - iii) ir pierādījumi par tās īstenojamību un efektivitāti;
- d) apstiprinājums, ka visi apzinātie drošības mērķi un drošības prasības ir īstenoti:
- i) pirms izmaiņām;
  - ii) ikvienas pārejas laikā uz operatīvu darbību;
  - iii) darbības laikā;
  - iv) pārejas laikā līdz ekspluatācijas pārtraukšanai.

## 3.2.3. 3. iedaļa

Riska novērtēšanas un mazināšanas procesa rezultāti, pamatojums un pierādījumi, tostarp apdraudējuma identificēšana, ir jāapkopo un jādokumentē tā, lai būtu:

- a) izveidots pilnīgs pamatojums, lai pierādītu, ka attiecīgā sastāvdaļa, kā arī vispārējā *ATM* funkcionālā sistēma ir un saglabāsies apmierinoši droša, ievērojot nospraustos drošības mērķus un prasības. Vajadzības gadījumā jāiekļauj detalizētas norādes attiecībā uz izmantotajām prognozēšanas, uzraudzības vai pārraudzības metodēm;
- b) iespējams izsekot visām drošības prasībām, kas attiecināmas uz plānotajām darbības/funkciju izmaiņām.

## 3.2.4. 4. iedaļa

Apdraudējuma identificēšanas un nopietnības novērtējums

Sistemātiski jāveic apdraudējuma identificēšana. Apdraudējuma ietekmes nopietnība konkrētajā darbības vidē ir nosakāma, izmantojot tabulā iekļauto klasifikācijas shēmu, savukārt nopietnības klasifikācija ir jābalsta uz konkrētiem pamatojumiem, ar kuriem demonstrē iespējamās apdraudējuma sekas, sliktākajā varbūtējā gadījumā.

## ▼B

Nopietnības kategorija	Ietekme uz darbību
1 (visvairākā)	Nelaiemes gadījums kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 2. pantā <sup>(1)</sup>
2	Nopietns incidents
3	Būtisks incidents, kas saistīts ar gaisa kuģa ekspluatāciju, kura gaitā varētu būt mazinājusies gaisa kuģa drošība un gandrīz notikusi gaisa kuģu sadursme, sadursme ar zemi vai šķēršļiem
4	Ievērojams incidents, kas rada apstākļus, kad būtu varējis notikt nelaiemes gadījums, nopietns vai smags incidents, ja risks nebūtu attiecīgi kontrolēts drošības pasākumu ietvaros vai ja tuvumā būtu bijis cits gaisa kuģis
5 (visviegākā)	Neietekmē drošību

<sup>(1)</sup> OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

Lai samazinātu apdraudējuma ietekmi uz darbībām un noteiktu tā nopietnību, sistēmiska pieeja/process šajā situācijā ietver apdraudējuma ietekmi uz dažādiem *ATM* funkcionālās sistēmas veidojošajiem elementiem, piemēram, uz apkalpes komandu, gaisa satiksmes dispečeriem, gaisa kuģa funkcionālo spēju, *ATM* funkcionālās sistēmas darba spēju uz zemes un spēju nodrošināt drošus gaisa satiksmes pakalpojumus.

#### Riska klasificēšanas shēma

Drošības mērķi, kas balstīti uz risku, tiek noteikti apdraudējuma maksimālās rašanās iespējamības izteiksmē, ņemot vērā gan tā ietekmes smagumu, gan apdraudējuma ietekmes maksimālo varbūtību.

Pierādījumiem par noteikto kvantitatīvo mērķu sasniegšanu papildus izmanto drošības pārvaldības apsvērumus, lai nepieciešamības gadījumā palielinātu *ATM* sistēmas drošību.

#### 3.2.5. 5. iedaļa

##### Programmatūras drošības garantēšanas sistēma

*SMS* darbībā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs ievieš programmatūras drošības garantēšanas sistēmu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 482/2008.

#### 3.3. Drošības prasības tehniskajam personālam un inženieriem, kas veic ar darbības drošību saistītus uzdevumus

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji gādā, lai tehniskais un inženiertehniskais personāls, tostarp apakšuzņēmēju ekspluatācijas organizāciju personāls, kas ekspluatē un uztur *ATM* aprīkojumu un ir apstiprināts šādas darbības veikšanai, būtu pienācīgi izglītots, šādas zināšanas saglabātu un izprastu pakalpojumus, kuru nodrošināšanai strādā, apzinātos sava darba faktisko un iespējamo ietekmi uz šo pakalpojumu drošību un vajadzības gadījumā piemērojamos ierobežojumus.



**▼ B**

Attiecībā uz personālu, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus, tostarp apakšuzņēmēju ekspluatācijas organizācijās strādājošiem darbiniekiem, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji dokumentē personāla kompetences atbilstību; esošos darba grafikus, lai gādātu par pienācīgu pakalpojumu jaudu un nepārtrauktību; personāla kvalifikācijas sistēmu un politiku, personāla mācību politiku, mācību plānus un ziņas par šo procesu, kā arī nekvalificētā personāla uzraudzības noteikumus. Tiem jābūt attiecīgām procedūrām, ko piemēro, kad tiek apšaubīts personāla fiziskais vai garīgais stāvoklis.

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji administrē informācijas reģistru par ar drošību saistītos uzdevumos nodarbinātā personāla skaitu, statusu un atrašanās vietu.

Minētajā reģistrā iekļauj:

- a) informāciju par vadītājiem, kas atbild par funkcijām, kuras saistītas ar drošību;
- b) ziņas par attiecīgo tehniskā un ekspluatācijas personāla kvalifikāciju attiecībā pret nepieciešamajām prasmēm un kompetences prasībām;
- c) norādes par atrašanās vietu un pienākumiem, kas tehniskajam un darbības personālam ir jāveic, tostarp ziņas par darba grafika izveides metodiku.

#### 4. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem ir jāspēj pierādīt, ka to darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:

- a) ► **M1** Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ◀ tostarp visi grozījumi līdz Nr. 42;
- b) 10. pielikums par aviācijas telesakariem, II sējums par komunikācijas procedūrām, tostarp arī ar *PANS* statusu: 6. izdevums, 2001. gada oktobris, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to;
- c) 11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem (13. izdevums, 2001. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 49 un ieskaitot to, un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 <sup>(1)</sup>.

**▼ M2**

<sup>(1)</sup> Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).

**▼B***III PIELIKUMS***Īpašas prasības attiecībā uz meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanu****1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS**

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji gādā, lai visa meteoroloģiskā informācija, kas nepieciešama to attiecīgo funkciju veikšanai, lietotājiem saprotamā veidā ir pieejama:

- a) ekspluatantiem un lidojuma apkalpes komandas locekļiem pirmslidojuma un lidojuma norises plānošanai;
- b) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidojumu informācijas dienestiem;
- c) meklēšanas un glābšanas dienestu vienībām;
- d) lidlaukiem.

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji apliecina sasniedzamās precizitātes līmeni attiecībā uz informāciju, ko nosūta darbības vajadzībām, iekļaujot šādas informācijas avotus, vienlaikus gādājot, ka šāda informācija tiek izplatīta savlaicīgi un atjaunināta pēc nepieciešamības.

**2. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS**

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējiem ir jāspēj demonstrēt, ka to darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:

**▼M2**

- a) neatkarīgi no Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 – 3. pielikums par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai (18. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 76 un ieskaitot to;
- b) 11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem (13. izdevums, 2001. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 49 un ieskaitot to, un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012;
- c) neatkarīgi no Regulas (ES) Nr. 139/2014 <sup>(1)</sup> 14. pielikums par lidlaukiem šādā redakcijā:
  - i) I sējums par lidlauku projektēšanu un ekspluatāciju (6. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 11-A un pēc 2014. gada 13. novembra ieskaitot arī 11.-B grozījumu;
  - ii) II sējums par helikopteru lidlaukiem (4. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 5 un ieskaitot to.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

**▼B***IV PIELIKUMS***Īpašas prasības attiecībā uz aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšanu****1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS**

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzēji gādā, lai informāciju un datus varētu izmantot:

- a) lidojuma personāls, tostarp lidojuma apkalpe, kā arī lidojumu plānošanas, lidojumu vadīšanas sistēmas un lidojumu simulatori;
- b) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas atbild par lidojumu informācijas pakalpojumiem, lidlauku lidojumu informācijas pakalpojumiem un pirmsizlidošanas informāciju.

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzēji gādā par datu integritāti un apliecina informācijas precizitātes līmeni, kas tiek izplatīta ekspluatācijas vajadzībām, tostarp informācijas avotu, pirms šādas informācijas izplatīšanas.

**2. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS**

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāspēj pierādīt, ka to darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem:

- a) Komisijas Regula (ES) Nr. 73/2010 <sup>(1)</sup>;

**▼M2**

- b) tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:
  - i) 3. pielikums par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai (18. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 76 un ieskaitot to;
  - ii) 4. pielikums par aeronavigācijas kartēm (11. izdevums, 2009. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 57 un ieskaitot to;
  - iii) neatkarīgi no Regulas (ES) Nr. 73/2010 – 15. pielikums par aeronavigācijas informācijas pakalpojumiem (14. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 37 un ieskaitot to.

<sup>(1)</sup> OV L 23, 27.1.2010., 6. lpp.

**▼B***V PIELIKUMS***Īpašas prasības attiecībā uz sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanu****1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS**

Sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzēji gādā par savu pakalpojumu pieejamību, nepārtrauktību, precizitāti un integritāti.

Sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs apliecina sniegto pakalpojumu kvalitātes līmeni un pierāda, ka tā izmantotais aprīkojums regulāri tiek apkopots un vajadzības gadījumā tiek kalibrēts.

**2. PAKALPOJUMU DROŠUMS**

Sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzēji atbilst II pielikuma 3. daļas prasībām par pakalpojumu drošību.

**3. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS**

Sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem ir jāspēj demonstrēt, ka darba metodes un darbības procedūras tiktāl, cik tas ir nepieciešams sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanai attiecīgajā gaisa telpā, atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 10. pielikumā par aeronavigācijas telekomunikācijām noteiktajiem standartiem šādā redakcijā:

**▼M2**

- a) I sējums par radionavigācijas līdzekļiem (6. izdevums, 2006. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to;
- b) II sējums par komunikācijas procedūrām, tostarp arī ar *PANS* statusu (6. izdevums, 2001. gada oktobris), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to;
- c) III sējums par komunikāciju sistēmām (2. izdevums, 2007. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to;
- d) IV sējums par uzraudzības radariem un sadursmes novēršanas sistēmām (4. izdevums, 2007. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to;
- e) V sējums par aeronavigācijas radiofrekvenču spektra izmantošanu (3. izdevums, 2013. gada jūlijs), ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 88-A un ieskaitot to.