

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 2096/2005**(2005. gada 20. decembris),****ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

militārām operācijām un apmācību Regulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 2. punkta nozīmē.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

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) ⁽¹⁾, jo īpaši tās 4. un 6. pantu,

tā kā:

(1) Atbilstoši Regulai (EK) Nr. 550/2004, Komisijai jānosaka kopīgas prasības attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu visā Kopienā. Šim nolūkam vispiemērotākais instruments ir regula, ar kuru paredz tiešu piemērošanu.

(2) Dalībvalstīm jāsertificē aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana Kopienā. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas atbilst kopīgām prasībām, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu jāsaņem sertifikāts. Tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas var strādāt bez šāda sertifikāta, jācenšas nodrošināt vislielāko atbilstību kopīgām prasībām tik lielā mērā, cik pieļauj to tiesiskais statuss.

(3) Kopīgo prasību piemērošana, ko jāparedz atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantam, jāveic, neierobežojot dalībvalsts suverenitāti attiecībā uz tās gaisa telpu un dalībvalsts prasības attiecībā uz sabiedriskās kārtības, sabiedriskās drošības un aizsardzības jautājumiem, kā izklāstīts 13. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ⁽²⁾. Kopīgās prasības nav attiecināmas uz

(4) Definējot kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, jāņem vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju tiesiskais statuss dalībvalstīs. Tāpat, ja organizācijas veic citas darbības, nevis aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vien, kopīgās prasības, kas paredzamas atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantam, nav attiecināmas uz tādām darbībām vai resursiem, ko piešķir citām darbībām, kuras nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, ja vien nav noteikts citādi.

(5) Kopīgo prasību piemērošanai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem proporcionāli jāatbilst riskam, kas saistīts ar katra sniegtā pakalpojuma veidu, piemēram, veikto darbību raksturu un skaitu un/vai dabu. Gadījumā, ja daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izvēlas neizmantojot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus un tādējādi atsakās no savstarpējas atzīšanas tiesībām vienotā Eiropas gaisa telpā, tad valsts uzraudzības iestādei ir jābūt tiesībām atļaut tādiem pakalpojumu sniedzējiem proporcionāli nodrošināt atbilstību attiecīgi dažām vispārīgām aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas prasībām un dažām specifiskām aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas prasībām. Līdz ar to nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātam, jāatspoguļo atkāpes raksturs un apjoms.

(6) Lai nodrošinātu atbilstošu sertifikācijas shēmas darbību, dalībvalstīm Komisijai jāiesniedz visa nepieciešamā informācija par atkāpēm, ko piešķirušas to valsts uzraudzības iestādes gadskārtējo pārskatu kontekstā.

(7) Dažādie aeronavigācijas pakalpojumu veidi ne vienmēr ir pakļauti vienām un tām pašām prasībām. Tādēļ ir svarīgi pielāgot kopīgās prasības katra pakalpojuma veida īpatnībām.

(8) Pienākumam pierādīt atbilstību jābūt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārziņā sertifikāta derīguma periodā un attiecībā uz visiem pakalpojumiem.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

- (9) Lai nodrošinātu efektīvu kopīgo prasību piemērošanu, jāizveido sistēma regulārai atbilstības uzraudzībai un pārbaudei attiecībā uz tām kopīgām prasībām un nosacījumiem, kas minēti sertifikātā. Valsts uzraudzības iestādei jāpārbauda pakalpojumu sniedzēja atbilstība vēl pirms sertifikāta izsniegšanas un ik gadu jānovērtē sertificēto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pastāvīga atbilstība. Tādēļ tai jāizveido un ik gadu jāatjaunina indikatīva pārbaudes programma, kas attiektos uz visiem tās sertificētajiem pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz riska novērtējumu. Programmā jābūt iespējai saprātīgā termiņā pārbaudīt visas atbilstošās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju daļas. Izvērtējot nozīmēto gaisa satiksmes pakalpojumu un meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju atbilstību, valsts uzraudzības iestādei jābūt tiesībām pārbaudīt arī tādas prasības, kas izriet no konkrētās dalībvalsts starptautiskajām saistībām.
- (10) Valstu uzraudzības iestāžu speciālistu veiktajai salīdzinošajai izvērtēšanai tālāk jāattīsta kopīga pieeja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai visā Kopienā. Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm jānodrošina, lai minētā salīdzinošā izvērtēšana būtu saskaņā ar tām darbībām, ko veic *Eurocontrol* ESARR Īstenošanas uzraudzības un atbalsta programmas (ESIMS) un Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas (USOAP), ko vada Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO), ietvaros. Tā varētu izvairīties no darba dublēšanas. Lai salīdzinošās izvērtēšanas laikā nodrošinātu pieredzes apmaiņu un labas prakses nodošanu, vislabāk būtu, ja nacionālie eksperti nāktu no valsts uzraudzības iestādes vai arī citas atzītas iestādes.
- (11) *Eurocontrol* ir izstrādājis drošības regulēšanas prasības (ESARR), kas ir vissvarīgākais drošu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004 Komisijai ir jāidentificē un jāpieņem atbilstošie ESARR 3 noteikumi par gaisa satiksmes vadību (ATM) nepieciešamo drošības vadības sistēmu lietošanu, ESARR 4 – par riska novērtēšanu un mazināšanu ATM un ESARR 5 – par ATM apkalpojošo personālu; prasības inženieru un tehniskajam personālam, kas veic ar darbības drošību saistītus uzdevumus. Atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 5. pantam, Komisija iesniegusi priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par Kopienas gaisa satiksmes dispečera licenci⁽¹⁾, kurā iekļauti ESARR 5 noteikumi gaisa satiksmes dispečeriem. Tādēļ šajā regulā nav jāatkārtoti šie noteikumi. Tomēr jāie-
- klauj noteikumi, kas liktu valsts uzraudzības iestādei pārbaudīt, vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja personāls, jo īpaši gaisa satiksmes dispečeri, ir pienācīgi licencēti, ja šāda licence tiek prasīta.
- (12) Šajā regulā tāpat nav jāatkārtoti ESARR 2 noteikumi par drošības negadījumu ATM ziņošanu un izvērtēšanu, uz ko attiecas Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56/EK, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus⁽²⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīvas 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā⁽³⁾. Tomēr jāievieš jaunie noteikumi attiecībā uz drošības negadījumiem, kas prasītu, lai valsts uzraudzības iestāde pārbauda, vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, kā arī komunikāciju, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzējs atbilst prasītajai kārtībai, lai nodrošinātu ziņojumu sniegšanu un novērtēšanu šādu negadījumu situācijās. Attiecīgie ESARR 1 noteikumi par drošības pārraudzību ATM un ESARR 6 – par programmatūru ATM sistēmās jāidentificē un jāpieņem ar atsevišķiem Kopienas aktiem.
- (13) Īpaši jāuzsver, ka, pirmkārt, drošības vadība ir tāda gaisa satiksmes pakalpojumu funkcija, kas garantē, lai tiktu identificēti, novērtēti un apmierinoši mazināti visi ar drošību saistīti riski, un, otrkārt, ka formāla un sistemātiska pieeja drošības vadībai acīmredzami un uzskatāmi maksimāli palielinās ieguvumus drošības ziņā. Komisijai jāatjaunina un jāturpina noteikt gaisa satiksmes pakalpojumu drošības prasības, lai nodrošinātu augstāko iespējamo drošības līmeni, neskarot tādu turpmāko Eiropas Aviācijas drošības aģentūras lomu šajā jomā, kāda var tikt noteikta.
- (14) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jādarbojas saskaņā ar attiecīgajiem ICAO standartiem. Nolūkā atvieglot pārrobežu pakalpojumu sniegšanu, dalībvalstīm un Komisijai, cieši sadarbojoties ar *Eurocontrol*, jācenšas līdz minimumam samazināt atšķirības, par kurām dalībvalstis ziņo attiecībā uz ICAO standartu piemērošanu aeronavigācijas jomā, lai dalībvalstīs izveidotu vienotu standartu sistēmu vienotas Eiropas gaisa telpas ietvaros, jo īpaši nolūkā izstrādāt kopīgus noteikumus attiecībā uz gaisa telpu.

⁽¹⁾ KOM(2004) 473, *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.

⁽²⁾ OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

⁽³⁾ OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

(15) Atšķirīgi valstu noteikumi par atbildību nedrīkst kavēt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam slēgt līgumus par pārrobežu pakalpojumu sniegšanu, kad tie ir vienojušies par kārtību, attiecībā uz zaudējumu segšanu par kaitējumiem, kas rodas no saistībām atbilstoši piemērojamiem tiesību aktiem. Izmantotajai metodei jāatbilst valsts tiesību prasībām. Dalībvalstīm, kas aeronavigācijas pakalpojumus ļauj sniegt visā gaisa telpā vai kādā tās daļā, kas ir tās atbildības lokā, bez sertifikācijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004, jāatbild par šo pakalpojumu sniedzēju saistībām.

(16) Lai gan ESARR 4 ir noteikta maksimālā pieļaujamā varbūtība ATM tiešai saistībai ar avārijām Eiropas Civilās aviācijas konferences reģionā, maksimālā pieļaujamā varbūtība attiecībā uz visām avāriju nopietnības kategorijām 2.–5. nav vēl noteikta. Dalībvalstīm un Komisijai ciešā sadarbībā ar Eurocontrol jāpabeidz un jāatjaunina šīs varbūtības un jāizveido mehānisms, lai tās piemērotu dažādos apstākļos.

(17) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kura izveidota ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

Ar šo regulu paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai. Tomēr, izņemot, ja I un II pielikums paredz pretējo, šīs kopīgas prasības nav attiecināmas uz:

- a) darbībām, kas nav pakalpojumu sniedzēja aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana;
- b) līdzekļiem, kas piešķirti darbībām, kas nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana.

Ar šo Regulu identificē un pieņem obligātus noteikumus šādām Eurocontrol drošības regulēšanas prasībām (ESARR), kas attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sertifikāciju:

- a) 2000. gada 17. jūlija ESARR 3 par gaisa satiksmes vadības (ATM) pakalpojumu sniedzēju drošības vadības sistēmu lietošanu;

b) 2001. gada 5. aprīļa ESARR 4 par riska izvērtēšanu un mazināšanu ATM;

c) 2002. gada 11. aprīļa ESARR 5 par ATM pakalpojumu personālu, prasībām attiecībā uz inženieru un tehnisko personālu, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus.

2. pants

Definīcijas

1. Šās regulas mērķiem piemēro ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 noteiktās definīcijas.

2. Līdztekus 1. punktā minētajām definīcijām, piemēro šādas definīcijas:

a) "darbs gaisā" nozīmē gaisa kuģa darbības, kurās gaisa kuģi izmanto specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, uzraudzības, novērošanas un patrulēšanas, meklēšanas un glābšanas darbiem vai gaisa reklāmām;

b) "komerciālais aviotransports" nozīmē visas gaisa kuģa darbības, kas saistītas ar pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanu par maksu vai nomas maksu;

c) "funkcionāla sistēma" nozīmē sistēmu, procedūru un cilvēkresursu kopumu, kas organizēts ATM kontekstā noteiktas funkcijas veikšanai;

d) "vispārējā aviācija" nozīmē visas civilās aviācijas darbības, kas nav komerciāls aviotransports vai darbs gaisā;

e) "valsts uzraudzības iestāde" nozīmē struktūru vai struktūras, kuras nozīmē vai izveido dalībvalstis kā savas valsts attiecīgo iestādi atbilstoši Regulas (EK) Nr. 549/2004 4. pantam;

f) "apdraudējums" nozīmē jebkuru situāciju, notikumu vai gadījumu, kas varētu izraisīt avāriju;

g) "operatīvā organizācija" nozīmē organizāciju, kas atbild par tehnisko un inženierpakalpojumu sniegšanu un nodrošina gaisa satiksmes, komunikāciju, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus;

- h) "risks" nozīmē apdraudējumu izraisīša notikuma ar bīstamām sekām vispārējas varbūtības vai atgadīšanās biežuma un šo seku nopietnības apvienojumu;
- i) "drošības garantijas" nozīmē visas plānotas un sistemātiski veiktas darbības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu atbilstošu pārlicību, ka produkts, pakalpojums, organizācija vai funkcionālās sistēmas būs pieņemamas vai pieļaujamā drošības līmenī;
- j) "drošības mērķis" nozīmē kvalitatīvu vai kvantitatīvu formulējumu, ar kuru definē maksimālo biežumu vai varbūtību, kuras gadījumā var pieņemt, ka radīsies apdraudējums;
- k) "drošības prasība" nozīme risku mazinošus līdzekļus, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniegt konkrētu drošības mērķi, tai skaitā organizatoriskas, darbības, procedūras, funkcionālas, snieguma un sadarbības prasības vai vides raksturojumu;
- l) "pakalpojumi" nozīmē vai nu aeronavigācijas pakalpojumus, vai arī aeronavigācijas pakalpojumu kopumu.

3. "Pakalpojumu sniedzējs" nozīmē organizācijas, kas saņēmušas sertifikātu vai piesakās tā saņemšanai par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu.

3. pants

Sertifikātu piešķiršana

1. Lai iegūtu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo sertifikātu, un neskarot Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 5. punkta prasības, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jāatbilst vispārējām kopīgām prasībām, kas izklāstītas I pielikumā, kā arī īpašām papildu prasībām, kas izklāstītas šīs regulas II līdz V pielikumā atbilstoši sniegtajam pakalpojumu veidam, ņemot vērā 4. panta atkāpes.
2. Pirms sertifikāta izsniegšanas valsts uzraudzības iestāde pārbauda aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja atbilstību kopīgajām prasībām.
3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jāatbilst kopīgajām prasībām pirms sertifikāta izdošanas atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantam.

4. pants

Atkāpes

1. Atkāpjoties no 3. panta 1. punkta noteikumiem, daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izvēlēties neizmantot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus un var atteikties no savstarpējas atzīšanas tiesībām vienotā Eiropas gaisa telpā.

Šādā situācijā tie var pieprasīt sertifikātu, kas attiecas tikai uz Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā minētās dalībvalsts atbildībā esošo gaisa telpu.

Lai iesniegtu šādu pieteikumu, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs sniedz pakalpojumus vai arī jābūt gatavam sniegt tikai attiecībā uz vienu vai vairākām šādām kategorijām:

- a) vispārējā aviācija;
- b) darbs gaisā;
- c) komerciāls aviotransports ar gaisa kuģiem, kuriem maksimālā pacelšanās masa ir 10 tonnas vai kuros ir mazāk nekā 20 sēdvietas;
- d) komerciāls aviotransports, kas veic mazāk nekā 10 000 pārvietošanās gadā, neskatoties uz to, kāda ir to maksimālā pacelšanās masa un cik gaisa kuģi ir izmantotās sēdvietas, par pārvietošanās skaitu uzskatot pacelšanās un nolaišanās summu, kas aprēķināta pamatojoties uz vidējo skaitu iepriekšējo triju gadu laikā.

Lai iesniegtu šādu pieteikumu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam, kas nav gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, jābūt 1 000 000 EUR bruto gada apgrozījumam vai mazākam attiecībā uz pakalpojumiem, ko tas sniedz vai plāno sniegt.

Gadījumā, kad objektīvu, praktisku iemeslu dēļ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nespēj pierādīt atbilstību šiem kritērijiem, valsts uzraudzības iestāde var pieņemt analogus datus vai prognozes attiecībā uz trešajā un ceturtajā apakšpunktā noteiktajiem griestiem.

Iesniedzot attiecīgu pieprasījumu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam vienlaikus valsts uzraudzības iestādei jāiesniedz atbilstošie pierādījumi attiecībā uz kvalifikācijas kritērijiem.

2. Valsts uzraudzības iestāde var atļaut īpašas atkāpes pieteikuma iesniedzējiem, kas atbilst 1. punktā minētajiem kritērijiem, proporcionāli to ieguldījumam gaisa satiksmes vadīšanā gaisa telpā, kas ir šīs dalībvalsts atbildības lokā.

Šīs atkāpes var attiekties tikai uz I pielikuma prasībām, ar šādiem izņēmumiem:

- a) 1. daļa – tehniskā un darbības kompetence un jauda;
- b) 3.1. daļa – drošības vadība;
- c) 5. daļa – cilvēkresursi;
- d) 8.1. daļa – atklāta un pārskatāma pakalpojumu sniegšana.

3. Papildus 2. punktā minētajām atkāpēm valsts uzraudzības iestāde var piešķirt atkāpes tiem pieteikumu iesniedzējiem, kas plāno sniegt informāciju par lidojumiem lidlaukā, regulāri strādājot ne vairāk kā vienā darba pozīcijā jebkurā lidostā. Iestāde to dara proporcionāli pieteikuma iesniedzēja ieguldījumam gaisa satiksmes vadīšanā gaisa telpā, kas ir šīs dalībvalsts atbildības lokā.

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

- a) atbildība par drošības vadību, kā arī citu sniegti pakalpojumi un piegāde (atbilstoši 3.1.2. daļai);
- b) drošības apsekojumi (atbilstoši 3.1.3. daļai);
- c) drošības prasības riska novērtēšanai un mazināšanai attiecībā uz izmaiņām (3.2. daļa).

4. Attiecībā uz III, IV un V pielikuma prasībām atkāpes nepiešķir.

5. Atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 II pielikumā minētajam valsts uzraudzības iestāde:

- a) precīzi nosaka atkāpes raksturu un darbības apjomu sertifikātam pievienotajos noteikumos, norādot arī tiesisko pamatu;

b) ierobežo sertifikāta derīgumu; un

c) uzrauga, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji joprojām atbilst atkāpes piešķiršanas kritērijiem.

5. pants

Atbilstības pierādīšana

1. Pēc valsts uzraudzības iestādes pieprasījuma aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs iesniedz visus atbilstošos pierādījumus, lai demonstrētu, ka atbilst piemērojamām kopīgām prasībām. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs var pilnībā izmantot jau esošos datus.

2. Sertificēts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ziņo valsts uzraudzības iestādei par plānotajām sniegto pakalpojumu izmaiņām, kas varētu ietekmēt atbilstību piemērojamajām prasībām vai noteikumiem, kas pievienoti sertifikātam.

3. Sertificēts pakalpojumu sniedzējs ziņo valsts uzraudzības iestādei par plānotajām ar drošību saistītām izmaiņām gaisa satiksmes pakalpojumos.

4. Gadījumā, ja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vairs neatbilst attiecīgajām kopīgajām prasībām vai arī sertifikātam pievienotajiem nosacījumiem, kompetentā valsts iestāde vismaz viena mēneša laikā pieņem lēmumu. Ar šādu lēmumu valsts uzraudzības iestāde pieprasa aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam veikt koriģējošu darbību.

Lēmumu nekavējoties paziņo attiecīgajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam.

Valsts uzraudzības iestāde pārbauda, vai ir īstenota koriģējošā darbība, pirms tā paziņo par savu piekrišanu attiecīgajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam. Gadījumā, ja valsts uzraudzības iestāde uzskata, ka koriģējošā darbība nav īstenota pienācīgi noteiktajā termiņā, tā veic atbilstošus īstenošanas pasākumus, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 7. punktu un Regulas (EK) Nr. 549/2004 9. pantu, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību.

6. pants

Atbilstības uzraudzības atvieglošana

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 2. panta 2. punktu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji atvieglo valsts uzraudzības iestādes vai arī iestādes, kas rīkojas uzraudzības iestādes vārdā, veiktās pārbaudes un apsekošanu, tai skaitā darba vietas apmeklējumus un apmeklējumus bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pilnvarotajām personām ir tiesības veikt šādas darbības:

- a) pārbaudīt atbilstošos ierakstus, datus, procedūras un citus materiālus, kas attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;
- b) kopēt pilnībā vai daļēji šādus ierakstus, datus, procedūras un citus materiālus;
- c) lūgt mutiskus paskaidrojumus uz vietas;
- d) ienākt attiecīgajās telpās, teritorijā vai transportlīdzeklī.

Šādas pārbaudes un apsekošanu veic atbilstoši tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā šādus pasākumus veic.

7. pants

Pastāvīga atbilstība

Valsts uzraudzības iestāde, pamatojoties uz tās rīcībā esošajiem pierādījumiem, katru gadu uzrauga tās sertificēto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pastāvīgo atbilstību prasībām.

Šajā nolūkā valsts uzraudzības iestāde izveido un ik gadu atjaunina indikatīva pārbaudes programmu, kas attiecas uz visiem tās sertificētajiem pakalpojumu sniedzējiem un pamatojoties uz riska novērtējumu, kas saistīts ar dažādām darbībām, kuras veido sniegto pakalpojumu. Pirms šādas programmas izveides, ja tas nepieciešams, tā apspriežas ar iesaistītajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kā arī ar citām iesaistītajām valsts uzraudzības iestādēm.

Programma norāda paredzēto pārbaucēju biežumu dažādās darba vietās.

8. pants

Drošības noteikumi tehniskajam personālam un inženieriem

Attiecībā uz gaisa satiksmes, komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumiem, valsts kompetentā iestāde vai jebkura cita iestāde, ko šāda uzdevuma veikšanai nozīmējusi dalībvalsts:

- a) izsniedz atbilstošus drošības noteikumus tehniskā personāla un inženieru darbam, kas veic uzdevumus saistībā ar darbības drošību;
- b) nodrošina atbilstošu un pienācīgu drošības pārraudzību tehniskajam personālam un inženieriem, ko nozīmējusi jebkura operatīvā organizācija, kas veic uzdevumus saistībā ar darbības drošību;
- c) ņemot vērā saprātīgu pamatojumu un balstoties uz pienācīgām pārbaudēm, veic nepieciešamās darbības attiecībā uz operatīvo organizāciju un/vai tās tehnisko personālu vai inženieriem, kas neievēro II pielikuma 3.3. daļas noteikumus;
- d) pārbauda, vai ir atbilstošas metodes, lai nodrošinātu, ka trešās puses, kam jāveic ar darbības drošību saistīti uzdevumi, ievēro II pielikuma 3.3. daļas noteikumus.

9. pants

Speciālistu veikta salīdzinoša vērtēšanas procedūra

1. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm saskaņā ar 2. līdz 6. punktu organizē valsts uzraudzības iestāžu speciālistu veiktu salīdzinošu izvērtējumu.

2. Speciālistu veiktu salīdzinošu izvērtēšanu veic valsts mēroga eksperti. Šādā darba grupā jābūt ekspertiem no vismaz trim dažādām dalībvalstīm. Eksperti nevar piedalīties speciālistu veiktā salīdzinošās izvērtēšanas procesā dalībvalstī, kur paši nodarbināti. Komisija izveido un uztur dalībvalstu ieceltu valsts ekspertu grupu, kas atbilst visiem kopīgu prasību aspektiem, kā tie uzskaitīti Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantā.

3. Vismaz trīs mēnešus pirms šādas izvērtēšanas veikšanas Komisija informē dalībvalsti un attiecīgās valsts uzraudzības iestādi par šo pārbaudi, par plānoto darba veikšanas datumu un kādi eksperti šajā darbā piedalīsies.

Dalībvalsts, kuras valsts uzraudzības iestāde tiks vērtēta, apliecinā, ka piekrīt ekspertu grupas sastāvam pirms pārbaudes darba uzsākšanas.

4. Trīs mēnešu laikā pēc vērtēšanas darba grupa, ievērojot vienprātību, sastāda ziņojumu, kurā var tikt iekļauti ieteikumi. Lai apspriestu ziņojumu, Komisija organizē tikšanos ar ekspertiem un valsts uzraudzības iestādi.

5. Komisija ziņojumu nosūta attiecīgajai dalībvalstij. Tā savukārt trīs mēnešu laikā pēc ziņojuma saņemšanas izklāsta savus apsvērumus; apsvērumos, ja nepieciešams, ietilpst pasākumu

uzskaitījums, kas veikti, vai ko plānots veikt, lai norādītajā termiņā reaģētu uz ziņojumā minēto.

Ja nav citādas vienošanās ar attiecīgo dalībvalsti, ziņojums par izvērtēšanas gaitu un darāmo pēc ziņojuma saņemšanas netiek publicēts.

6. Komisija ik gadu ar Vienotās gaisa telpas komitejas palīdzību informē dalībvalstis par galvenajiem konstatējumiem šādos ziņojumos.

10. pants

Spēkā stāšanās

Šī regula stājas spēkā trešā diena pēc publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

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

Briselē, 2005. gada 20. decembrī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Jacques BARROT

I PIELIKUMS

KOPĪGAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS

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

Organizatoriskā struktūra nosaka:

- a) nominēto amatu kandidātu 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 ziņojumu sniegšanas kārtību organizācijas dažādos posmos un procesos.

2.2. **Organizatoriskā vadība**

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

- a) izklāsta vispārējos pakalpojumu sniedzēja mērķus ilgākam un īsākam laika posmam, stratēģiju šo mērķu sasniegšanai saskaņā ar visiem pakalpojumu sniedzēja ilgtermiņa plāniem un ar attiecīgajām Kopienas prasībām infrastruktūras attīstības vai citu tehnoloģiju attīstības kontekstā;
- b) iekļauj attiecīgos darba snieguma mērķus kvalitātes un pakalpojuma sniegšanas līmeņa, drošības un izmaksu efektivitātes ziņā.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sastāda gada plānu par nākamo gadu, kurā precīzē uzņēmējdarbības plāna iekļauto un apraksta izmaiņas.

Gada plānā iekļauj šādus aspektus attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas līmeni un kvalitāti, piemēram, paredzamo jaudas līmeni, lidojumu drošību un atlikšanu, kā arī finanšu noteikumus:

- a) informāciju par jaunas infrastruktūras ieviešanu vai cita veida attīstības aspektus un formulējumus attiecībā uz to, kā tas palīdzēs uzlabot pakalpojumu kvalitāti un to sniegšanas līmeni;
- b) rādītājus par darba kvalitāti, ar kuriem pietiekami varētu novērtēt pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un līmeni;
- c) pakalpojuma sniedzēja paredzētās īstermiņa finanšu pozīcijas, kā arī izmaiņas, ko tās rada uzņēmējdarbības plānā vai kā to ietekmē.

3. DROŠĪBA UN KVALITĀTES VADĪBA

3.1. **Drošības vadība**

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, sniedzot visus savus pakalpojumus, pārvalda drošības jautājumus. Tādēļ ir jāizveido oficiālas saiknes ar visām ieinteresētajām pusēm, kas tieši varētu ietekmēt pakalpojumu drošību.

3.2. **Kvalitātes vadības sistēma**

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vēlākais 2 gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā rada kvalitātes vadības sistēmu, kas iekļauj visus aeronavigācijas pakalpojumus, ko tas nodrošina, atbilstoši šādām prasībām:

- a) definēt kvalitātes politiku nolūkā pēc iespējas sīkāk ievērot dažādu lietotāju vajadzības;

- b) izveidot kvalitātes nodrošināšanas programmu, kurā būtu tādas procedūras, kas izstrādātas, lai pārliecinātos, ka visas darbības tiek veiktas atbilstoši prasībām, standartiem un procedūrām;
- c) sniegt pierādījumus par kvalitātes sistēmu darbību ar rokasgrāmatu un uzraudzības dokumentu palīdzību;
- d) nozīmēt vadības pārstāvjus uzraudzīt atbilstību procedūrām un procedūru piemērotību, lai nodrošinātu drošu un efektīvu darbību;
- e) pārskatīt esošās kvalitātes sistēmas un veikt, ja nepieciešams, uzlabojumus.

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

3.3. Darbības rokasgrāmatas

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina un uztur darbības rokasgrāmatas par pakalpojumu sniegšanu, kas paredzētas strādājošā personāla lietošanai un konsultācijām. Pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- a) darbības rokasgrāmatās ir instrukcijas un informācija, kas nepieciešama strādājošajam personālam sava darba veikšanai;
- b) attiecīgajiem darbiniekiem ir pieejamas darbam nepieciešamās rokasgrāmatas;
- c) strādājošo personālu bez kavēšanās informē par grozījumiem darbības rokasgrāmatā, kas attiecas uz viņu pienākumiem, kā arī uz to stāšanos spēkā.

4. DROŠĪBA

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs rada drošības vadības sistēmu, lai nodrošinātu:

- a) aprīkojuma un personāla drošību nolūkā izvairīties no nelikumīgas iejaukšanās pakalpojumu sniegšanā;
- b) darbībai nepieciešamo datu drošību, kas tiek saņemti vai radīti, vai izmantoti citādi, lai to pieejamība būtu tikai pilnvarotu personu rīcībā.

Drošības vadības sistēma definē:

- 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 pakalpojumu sniedzējs gādā, lai tiktu veiktas personāla drošības pārbaudes, un, ja nepieciešams, koordinē sadarbību ar atbilstošajām civilajām un militārajām iestādēm nolūkā nodrošināt aprīkojuma, personāla un datu drošību.

5. CILVĒKRESURSI

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izmanto atbilstoši apmācītu personālu, lai nodrošinātu, ka pakalpojumus sniedz droši, efektīvi, nepārtraukti un pastāvīgi. Šajā ziņā jāizveido politika par personāla atlases un apmācības jautājumiem.

6. FINANSIĀLĀ STABILITĀTE

6.1. Ekonomiskā un finanšu spēja

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jāspēj izpildīt savas finanšu saistības, piemēram, nemainīgās izmaksas vai arī mainīgās operatīvās izmaksas, vai kapitālieguldījumu izmaksas. Tāpat jāizmanto piemērota izmaksu uzskaites sistēma. Ar šā pielikuma 2.2. daļā minēto gada plānu, kā arī ar bilances datiem un pārskatiem, ko izmanto atbilstoši attiecīgajam tiesiskajam statusam, tāpat jāspēj pierādīt sava darbības spēja.

6.2. Finanšu revīzija

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

7. SAISTĪBAS UN APDROŠINĀŠANAS SEGUMS

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jābūt saistību segumam atbilstoši piemērojamajiem tiesību aktiem.

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

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

8. PAKALPOJUMU KVALITĀTE

8.1. Atklāta un pārskatāma pakalpojumu sniegšana

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs pakalpojumu sniedz atklāti un pārskatāmi. Publiski ir pieejami noteikumi par pakalpojumu sniedzēja pakalpojumu pieejamību un ar pakalpojumu lietotājiem regulāri tiek rīkotas oficiālas pārrunas, individuāli vai kolektīvi un vismaz reizi gadā.

Atbilstoši Kopienas tiesību aktiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nedrīkst diskriminēt lietotājus vai lietotāju grupas, pamatojoties uz tā/to tautību, identitāti.

8.2. Plāns neparedzētām situācijām

Vēlākais vienu gadu pēc sertifikācijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jābūt plānam rīcībai neparedzētās situācijās attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem, domājot par situācijām, kuru rezultātā varētu rasties ievērojama pakalpojumu kvalitātes pasliktināšanās vai pārtraukšana.

9. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ ZIŅOJUMU SNIEGŠANU

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jāspēj iesniegt attiecīgajai valsts uzraudzības iestādei gada pārskatu par savu darbību. Pārskatā iekļaujami finanšu rezultāti, neierobežojot 12. panta noteikumus pakalpojumu sniegšanas regulā, kā arī dati par darbību un citu svarīgu rīcību un uzlabojumiem, jo īpaši drošības jomā.

Ziņojumā obligāti iekļauj:

- sniegto pakalpojumu līmeņa kvalitātes novērtējums, kā arī nodrošinātais drošības līmenis,
- pakalpojuma sniedzēju sniegums salīdzinājumā ar darbības mērķiem, kā noteikts uzņēmējdarbības plānā, salīdzinot praktiski padarīto ar gada plānu, izmantojot snieguma rādītājus, kas iekļauti gada plānā,
- darbības un infrastruktūras izmaiņas,
- finanšu rezultāti, ja vien to nepublicē atsevišķi atbilstoši pakalpojumu sniegšanas regulas 12. panta 1. punktam,
- informācija par oficiālo konsultāciju gaitu ar pakalpojumu sniedzējiem,
- informācija par cilvēkresursu politiku.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs gada pārskata saturu publisko atbilstoši valsts uzraudzības iestādes noteiktajam un saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

II PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. ĪPAŠUMTIESĪBAS

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs valsts uzraudzības iestādei, kas pieminēta Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā, precīzi norāda šādu informāciju:

- savu tiesisko statusu, īpašumtiesību struktūru un noteikumus, kas būtiski ietekmē aktīvu kontroli,
- saiknes ar organizācijām, kas nav saistītas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, tai skaitā komercdarbības, kurās tas iesaistījies vai nu tieši, vai caur radniecīgiem uzņēmumiem, kas rada vairāk nekā 1 % no plānotajiem ieņēmumiem; bez tam, jāsniedz informācija par izmaiņām attiecībā uz jebkuru īpašumtiesību piederības aspektu, kā rezultātā mainās 10 % vai vairāk akciju daļu turētāji.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs veic visu nepieciešamo, lai izvairītos no interešu konflikta, kas varētu apdraudēt neieinteresētu un objektīvu pakalpojumu sniegšanu.

2. ATKLĀTA UN PĀRSKATĀMA PAKALPOJUMU SNIEGŠANA

Papildus I pielikuma 8.1. daļas noteikumiem un gadījumā, kad dalībvalsts nolemj sniegt specifiskus ATS pakalpojumus konkurences apstākļos, dalībvalsts var veikt visu nepieciešamo, lai gādātu, ka saskaņā ar attiecīgajiem valsts un Kopienas 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 DROŠĪBA

3.1. Drošības vadības sistēma

3.1.1. Vispārējās drošības prasības

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jānodrošina drošības vadības sistēma (SMS) kā neatņemama pakalpojumu vadības daļa, ar kuru:

- nodrošina oficiālu, skaidru un savlaicīgu pieeju sistemātiskai drošības pārvaldei, lai ievērotu ar drošību saistītus pienākumus, sniedzot savus pakalpojumus; attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem un to sniegšanai nepieciešamajās situācijās, rīkojas vadības pakļautībā; un pamatu pamatos balstās uz drošības politiku, ar kuru definē organizācijas nostāju drošības vadības lietās (drošības vadība),
- gādā, lai visi ar drošības jautājumiem strādājošie, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus, ir 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),
- gādā, lai apmierinoši drošības rādītāji gaisa satiksmes pakalpojumu jomā būtu svarīgākā darbības joma (drošības prioritāte),
- gādā, lai sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, svarīgākais drošības mērķis būtu līdz minimumam samazināt gaisa kuģu avārijas 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 sniedzējs:

- gādā, ka personāls ir atbilstoši apmācīts un zinošs savu pienākumu veikšanai nepieciešamās kompetences ietvaros, līdztekus, lai viņiem būtu arī atbilstošā licence, ja tāda nepieciešama, un tiktu ievērotas medicīniskās atbilstības prasības (kompetence),

- gādā, lai drošības vadības funkcijas būtu definētas līdz ar organizācijas pienākumiem drošības vadības sistēmas 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 papildus neatkarīgiem līdzekļiem; un jāgādā, lai pakalpojumu sniedzēja organizācijas augstākā līmeņa vadības personāls aktīvi iesaistītos drošības vadības garantēšanā (drošības vadības pienākums),
- gādā, lai tur, kur tas iespējams, tiktu noteikti kvantitatīvi drošības rādītāji un tie tiktu ievēroti attiecībā uz visām funkcionālajām sistēmām (kvantitatīvi drošības līmeņi),
- gādā, lai SMS tiek sistemātiski dokumentēta tā, lai skaidri redzama saikne ar organizācijas drošības politiku (SMS dokumentēšana),
- gādā, lai ārpus organizācijas sniegtu pakalpojumu un piegādes drošība būtu atbilstoša, tādēļ ka to drošība arī ir nozīmīga sniegto pakalpojumu drošības kontekstā (ārējie pakalpojumi un piegādes),
- gādā, lai riska novērtēšana un mazināšana tiktu veikta atbilstoši, lai nodrošinātu, ka visi ATM aspekti ir atbilstoši pārdomāti (riska novērtēšana un mazināšana). Attiecībā uz ATM funkcionālajām sistēmām piemēro šī pielikuma 3.2. daļas noteikumus,
- gādā, lai ATM darbības un tehniskie negadījumi, kas uzskatāmi par tādiem, kas rada būtiskas sekas drošības ziņā, tiktu nekavējoties izmeklēti un lai situācija tiktu atbilstoši labota (drošības negadījumi). Tāpat arī jāspēj pierādīt, ka ir izpildītas prasības par ziņojumu sniegšanu un drošības negadījumu novērtēšanu saskaņā ar atbilstošajiem valsts un Kopienas tiesību aktiem.

3.1.3. Prasības par drošības garantēšanu

SMS ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- 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 ar attiecīgajām SMS daļām (drošības apsekošana),
- 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),
- 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 valsts uzraudzības iestādei (drošības protokols).

3.1.4. Prasības par drošības veicināšanu

SMS ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- visi darbinieki apzinātos iespējamās drošības situācijai radītās briesmas saistībā ar saviem pienākumiem (drošības apzināšanās),
- lai gūtā mācība ar drošību saistītu negadījumu izmeklēšanas gaitā un cita darba drošības jomā rezultātu ziņā tiktu izplatīti organizācijas darbiniekiem vadības vai darbības līmenī (pieredzes nodošana),
- 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. sadaļa

SMS darbības ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāgādā, lai apdraudējuma konstatēšana, kā arī riska novērtēšana un mazināšana tiktu veiktas sistemātiski attiecībā uz visām tā pārziņā esošām ATM funkcionālo sistēmu daļām un to nodrošinājumu, lai tiktu ievērots sekojošais:

- a) pilnīgs 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 un, vajadzības gadījumā, kosmosa sastāvdaļas, sadarbojoties ar atbildīgajām pusēm, kā arī
- c) ATM funkcionālo sistēmu aprīkojums, procedūras un cilvēkresursi, šo elementu sadarbība un mijiedarbība starp attiecīgajām sastāvdaļām un ATM funkcionālās sistēmas citām daļām.

3.2.2. 2. sadaļa

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:
 - ar ATM saistītu apdraudējumu un darbības traucējumu apstākļu identificēšanu kopā ar to apvienoto ietekmi,
 - seku novērtējumu, kas attiecināmas uz gaisa kuģa drošumu, kā arī šādu seku nopietnību, izmantojot 4. sadaļā esošo nopietnības klasificēšanas shēmu,
 - seku panesību apdraudējuma lielākās rašanās iespējamības izteiksmē, ko iegūst, ņemot vērā apdraudējuma seku nopietnību un lielāko varbūtību, atbilstoši 4. sadaļai;
- c) vajadzības gadījumā riska mazināšanas stratēģijas veidošanu, kurā:
 - detalizēti izklāstīti aizsargpasākumi, kas jāīsteno, lai izvairītos no apdraudējumiem, kas rada risku,
 - pēc vajadzības iekļauta drošības prasību attīstīšana, balstoties uz attiecīgajām sastāvdaļām vai citām ATM funkcionālās sistēmas daļām, vai darbības vidi, un
 - ir pierādījumi par tās atbilstību un efektivitāti;
- d) apstiprinājums, ka visi nospraustie drošības mērķi un drošības prasības ir īstenoti:
 - pirms izmaiņām,
 - ikvienas pārejas laikā uz darbību,
 - darbības laikā, un
 - pārejas laikā līdz ekspluatācijas pārtraukšanai.

3.2.3. 3. sadaļa

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

- 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 sīkas norādes attiecībā uz izmantotajām prognozēšanas, uzraudzības vai pārraudzības tehniskajām iekārtām,
- iespējams izsekot visām drošības prasībām, kas attiecināmas uz plānotajām darbības/funkciju izmaiņām.

3.2.4. 4. sadaļa

Apdraudējuma identificēšanas un nopietnības novērtējums

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

Nopietnības kategorija	Ietekme uz darbību
1 (vissmagākā)	Avārija ⁽¹⁾
2	Nopietns starpgadījums ⁽¹⁾
3	Liels starpgadījums, kas saistīts ar gaisa kuģa darbību, kura gaitā varētu būt mazinājusies gaisa kuģa drošība, kas gandrīz būtu varējusi izraisīt lidaparātu sadursmi, sadursmi ar zemi vai šķēršļiem
4	Ievērojams starpgadījums, kas rada apstākļus, kad būtu varējusi rasties avārija, nopietns vai smags starpgadījums, ja risks nebūtu attiecīgi kontrolēts drošības pasākumu ietvaros vai ja tuvumā būtu bijis cits gaisa kuģis
5 (visvieglākā)	Neietekmē drošību

⁽¹⁾ Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīvas 94/56/EK, ar kuru izveido pamatprincipus civilās aviācijas avāriju un incidentu izmeklēšanai, izpratnē, OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

Lai samazinātu apdraudējuma sekas 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.

Lai pierādītu noteikto kvantitatīvo mērķu sasniegšanu, papildus izmanto drošības vadības apsvērumus, lai nepieciešamības gadījumā palielinātu ATM sistēmas drošību.

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

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai tehniskais personāls un inženieri, tai skaitā strādājošo apakšorganizāciju personāls, kas strādā un uztur ATM aprīkojumu un kas 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 pasākumu drošumu un, vajadzības gadījumā, piemērojamos ierobežojumus.

Attiecībā uz personālu, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus, tai skaitā apakšorganizācijās strādājošus darbiniekus, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs dokumentē personāla kompetences atbilstību, esošos darba grafikus, lai gādātu par pienācīgu pakalpojumu apjomu un nepārtrauktību; personāla kvalifikācijas sistēmu un politiku, personāla apmācības politiku, apmācības plānus un ziņas par šo procesu, kā arī nekvalificētā personāla uzraudzības noteikumus. Ir jābūt attiecīgām procedūrām, ko piemēro, kad tiek apšaubīts personāla fiziskais vai garīgais stāvoklis.

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs uztur informācijas reģistru, par ar drošību saistītos uzdevumos nodarbinātā personāla skaitu, statusu un atrašanās vietu. Minētajā reģistrā iekļauj:

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

4. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam ir jāspēj demonstrēt, ka tā 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:

- 2. pielikumā lidojuma noteikumiem (10. izdevums, 2005. gada jūlijs),
- 10. pielikumā par aeronavigācijas telekomunikācijām, 2. sējums par komunikācijas procedūrām (6. izdevums, 2001. gada oktobris, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 79),
- 11. pielikumā gaisa satiksmes noteikumiem (13. izdevums, 2001. gada jūlijs, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 43).

III PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ METEOROLOĢISKO PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS SPĒJA UN IESPĒJAS

Metereoloģisko pakalpojumu sniedzējs gādā, lai visa metereoloģiskā informācija, kas nepieciešama to attiecīgo funkciju veikšanai, lietotājiem saprotamā veidā ir pieejama:

- pārvadātājiem un lidojuma apkalpes komandas locekļiem pirms lidojuma darbu un lidojuma laikā veicamo darbu plānošanai,
- gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidojumu informācijas dienestiem,
- meklēšanas un glābšanas dienestu vienībām un
- lidostām.

Metereoloģisko pakalpojumu sniedzējs apliecina sasniegtās 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

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

- 3. pielikumā par metereoloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai (15. izdevums, 2004. gada jūlijs),
- 11. pielikumā par gaisa satiksmes noteikumiem (13. izdevums, 2001. gada jūlijs, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 43),
- 14. pielikumā par lidlaukiem (I sējums: 4. izdevums, 2004. gada jūlijs; II sējums: 2. izdevums, 1995. gada jūlijs, tai skaitā visi grozījumi līdz Nr. 3).

IV PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS INFORMĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS SPĒJA UN IESPĒJAS

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

- lidojuma personāls, tai skaitā lidojuma apkalpes, kā arī lidojumu plānošanas, lidojumu vadīšanas sistēmu un lidojumu simulēšanas gaitā, kā arī
- gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas atbild par lidojumu informācijas pakalpojumiem, lidlauku lidojumu informācijas pakalpojumiem un pirmsizlidošanas informāciju.

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējs gādā par datu integritāti un apliecina informācijas precizitātes līmeni, ko tas izplata darbības vajadzībām, tai skaitā informācijas avotu, pirms šādas informācijas izplatīšanas.

2. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

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

- 3. pielikumā par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai (15. izdevums, 2004. gada jūlijs),
- 4. pielikumā par aeronautikas tabulām (10. izdevums, 2001. gada jūlijs, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 53),
- 15. pielikumā par aeronavigācijas informācijas pakalpojumiem (12. izdevums, 2004. gada jūlijs).

V PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KOMUNIKĀCIJU, NAVIGĀCIJAS VAI UZRAUDZĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU**1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS SPĒJA UN IESPĒJAS**

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs gādā par savu pakalpojumu pieejamību, nepārtrauktību un integritāti.

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs apliecina sniegto pakalpojumu kvalitātes līmeni un spēj demonstrēt, ka tā izmantotais aprīkojums regulāri tiek apkopts un vajadzības gadījumā tiek kalibrēts.

2. PAKALPOJUMU DROŠĪBA

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs atbilst II pielikuma 3. daļas prasībām par pakalpojumu drošību.

3. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs spēj uzskatāmi pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 10. pielikumā par telekomunikācijām aeronavigācijā (I sējums: 5. izdevums, 1996. gada jūlijs; II sējums: 6. izdevums, 2001. gada oktobris; III sējums, 1. izdevums, 1995. gada jūlijs; IV sējums, 3. izdevums, 2002. gada jūlijs; V sējums: 2. izdevums, 2001. gada jūlijs, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 79) tik lielā mērā, cik tas attiecas uz komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā gaisa telpā.
