



VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1035/2011

zo 17. októbra 2011,

ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 482/2008 a nariadenie (EÚ) č. 691/2010

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)⁽¹⁾, a najmä na jeho články 4, 6 a 7,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES⁽²⁾, a najmä na jeho článok 8b ods. 6,

keďže:

- (1) Podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 sa vyžaduje, aby Komisia s pomocou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) prijala vykonávacie predpisy na poskytovanie manažmentu letovej prevádzky a letových navigačných služieb (ATM/ANS) v celej Únii. V článku 8b ods. 6 uvedeného nariadenia sa vyžaduje, aby sa tieto vykonávacie predpisy vypracovali na základe nariadení prijatých podľa článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie)⁽³⁾.
- (2) Poskytovanie letových navigačných služieb v rámci Únie by malo podliehať osvedčovaniu členskými štátmi alebo agentúrou. Poskytovateľom letových navigačných služieb, ktorí spĺňajú spoločné požiadavky, by sa malo vydať osvedčenie v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 550/2004 a s článkom 8b ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (3) Uplatňovaním spoločných požiadaviek stanovených podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 550/2004 a článku 8b nariadenia (ES) č. 216/2008 by nemala byť dotknutá zvrchovanosť členských štátov nad ich vzdušným priestorom ani požiadavky členských štátov súvisiace s verejným poriadkom, bezpečnosťou a obrannými záležitosťami, ako sa ustanovuje v článku 13 nariadenia (ES) č. 549/2004. Tieto spoločné požiadavky sa nevzťahujú na vojenské operácie a výcvik v zmysle článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (4) Vymedzenie spoločných požiadaviek na poskytovanie ANS by malo náležitým spôsobom zohľadňovať právne postavenie poskytovateľov letových navigačných služieb v členských štátoch. Ak navyše organizácia vykonáva iné činnosti, než je poskytovanie letových navigačných služieb, spoločné požiadavky by sa nemali uplatňovať na takéto iné činnosti ani na zdroje pridelené na činnosti, ktoré nespádajú do rozsahu pôsobnosti poskytovania letových navigačných služieb, s výnimkou prípadov, ak sa ustanovuje inak.
- (5) Uplatňovanie spoločných požiadaviek na poskytovateľov letových navigačných služieb by malo byť primerané rizikám, ktoré sa spájajú so špecifickými znakmi každej činnosti, ako sú napríklad počet a/alebo druh a charakteristiky obslužených pohybov. Ak sa niektorí poskytovatelia letových navigačných služieb rozhodnú nevyužívať možnosť poskytovať cezhraničné služby v rámci jednotného európskeho neba, príslušný orgán by mal byť oprávnený umožniť týmto poskytovateľom, aby primeraným spôsobom spĺňali buď určité všeobecné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb, alebo určité špecifické požiadavky na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Podmienky pripojené k osvedčeniu by preto mali odrážať charakter a rozsah odchýlky.
- (6) S cieľom zabezpečiť riadne fungovanie systému osvedčovania by členské štáty mali poskytnúť Komisii a agentúre v kontexte svojich ročných hlásení všetky relevantné informácie o odchýlkach, ktoré udelil ich príslušný orgán.
- (7) Rôzne druhy činností týkajúcich sa letové navigačné služby nemusia bezpodmienečne podliehať rovnakým požiadavkám. Je preto potrebné prispôbiť spoločné požiadavky osobitným vlastnostiam každého druhu činnosti.
- (8) Dôkaz o súlade s uplatniteľnými spoločnými požiadavkami by mali poskytnúť poskytovatelia letových navigačných služieb, a to na obdobie platnosti osvedčenia a na všetky zabezpečované služby.
- (9) Na zabezpečenie účinného uplatňovania spoločných požiadaviek by sa mal zaviesť systém pravidelného dohľadu a inšpekcia zhody s uvedenými spoločnými požiadavkami, ako aj s podmienkami, ktoré sa uvádzajú v osvedčení. Príslušný orgán by mal preskúmať vhodnosť poskytovateľa pred vydaním osvedčenia a každoročne posudzovať trvalú zhodu poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorým vydal osvedčenie. Mal by preto zriadiť a každoročne aktualizovať indikatívny inšpekčný program, ktorý by sa vzťahoval na všetkých poskytovateľov, ktorým vydal osvedčenie, a ktorý by bol založený na posudzovaní rizík. Tento program by mal umožniť inšpekciu všetkých relevantných častí poskytovateľov letových navigačných služieb v primeranom časovom rámci. Pri posudzovaní zhody určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb a meteorologických služieb by mal byť príslušný orgán oprávnený kontrolovať relevantné požiadavky vyplývajúce z medzinárodných záväzkov daného členského štátu.

▼B

- (10) Vzájomné preskúmanie národnými dozornými orgánmi by mohlo posilniť spoločný prístup k dohľadu nad poskytovateľmi letových navigačných služieb v celej Únii. Komisia by v spolupráci s členskými štátmi a agentúrou mohla zabezpečiť tieto vzájomné preskúmania, ktoré by mali byť koordinované s činnosťami vykonávanými v rámci článkov 24 a 54 nariadenia (ES) č. 216/2008 a v rámci všetkých ostatných medzinárodných programov zameraných na monitorovanie a dohľad. Zabránilo by sa tak zdvojeniu práce. Experti by mali pochádzať, pokiaľ je to možné, z príslušného orgánu, aby sa umožnila výmena skúseností a najlepších postupov počas vzájomného preskúmania.
- (11) Eurocontrol vypracoval požiadavky na regulovanie bezpečnosti (ESARR), ktoré majú pre bezpečné poskytovanie letových prevádzkových služieb najväčší význam. V súlade s nariadením (ES) č. 550/2004 by Komisia mala určiť a prijať do nariadení Únie príslušné ustanovenia ESARR. Základ týchto vykonávacích predpisov tvoria ESARR včlenené do nariadenia Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb ⁽¹⁾.
- (12) Pri prijímaní nariadenia (ES) č. 2096/2005 Komisia dospela k záveru, že nie je vhodné opakovať ustanovenia ESARR 2 o hlásení a posudzovaní udalostí súvisiacich s bezpečnosťou v manažmente letovej prevádzky, ktoré upravuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES ⁽²⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve ⁽³⁾. V rámci nových ustanovení o udalostiach súvisiacich s bezpečnosťou by sa však od príslušného orgánu vymedzeného v tomto nariadení malo vyžadovať, aby kontroloval, či poskytovatelia letových prevádzkových služieb, ako aj poskytovatelia komunikačných, navigačných a prehľadových služieb spĺňajú opatrenia, ktoré sa vyžadujú na hlásenie a posudzovanie takýchto udalostí.
- (13) Osobitne by sa malo uznať, po prvé, že riadenie bezpečnosti je tou funkciou letových navigačných služieb, ktorou sa zabezpečuje, aby boli všetky bezpečnostné riziká identifikované, posúdené a uspokojivo zmiernené, a po druhé, že formálny a systematický prístup k riadeniu bezpečnosti a systémom riadenia bezpečnosti smerujúci k celkovému systémovému prístupu maximalizuje prínosy týkajúce sa bezpečnosti viditeľným a sledovateľným spôsobom. Agentúra by mala ďalej vyhodnocovať bezpečnostné požiadavky vyplývajúce z tohto nariadenia a začleniť ich do spoločnej štruktúry predpisov v oblasti bezpečnosti civilného letectva.
- (14) Kým agentúra nepripraví návrh vykonávacích opatrení transponujúcich príslušné normy Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) do vykonávacích opatrení Únie, prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek, špecifikácií osvedčovania a usmerňujúcich materiálov, mali by poskytovatelia letových navigačných služieb pôsobiť v súlade s príslušnými normami organizácie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s. 13.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

ICAO. S cieľom zjednodušiť cezhraničné poskytovanie ANS a pred dokončením práce agentúry na tvorbe návrhu príslušných opatrení transponujúcich normy organizácie ICAO by členské štáty, Komisia a agentúra, v prípade potreby aj v úzkej spolupráci s Eurocontrolom, mali pracovať na minimalizácii rozdielov, ktoré členské štáty oznámili pri uplatňovaní noriem organizácie ICAO v oblasti letových navigačných služieb, aby sa vypracoval spoločný súbor noriem medzi členskými štátmi v rámci jednotného európskeho neba.

- (15) Rozličné vnútroštátne opatrenia týkajúce sa zodpovednosti by nemali brániť poskytovateľom letových navigačných služieb uzatvárať dohody o cezhraničnom poskytovaní služieb, keď poskytovatelia letových navigačných služieb zaviedli opatrenia na pokrývanie strát zo škôd vyplývajúcich zo zodpovednosti podľa uplatniteľného práva. Použitá metóda by mala zodpovedať požiadavkám vnútroštátnych právnych predpisov. Členské štáty, ktoré umožnia poskytovanie letových navigačných služieb v celom vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, alebo v jeho časti bez osvedčovania podľa nariadenia (ES) č. 550/2004, by mali prevziať zodpovednosť za týchto poskytovateľov.
- (16) Agentúra by mala ďalej vyhodnocovať ustanovenia tohto nariadenia, najmä ustanovenia týkajúce sa hodnotenia bezpečnosti v prípade zmien v poskytovaní letových navigačných služieb organizáciami, ktoré sú držiteľmi osvedčenia, a technickými pracovníkmi, a vydať stanovisko s cieľom prispôsobiť tieto ustanovenia s ohľadom na celkový systémový prístup, pričom sa zohľadní začlenenie týchto ustanovení do budúcej spoločnej štruktúry predpisov v oblasti civilného letectva, ako aj skúsenosti získané zainteresovanými stranami a príslušnými orgánmi v oblasti bezpečnostného dohľadu.
- (17) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)⁽¹⁾ sa vyžaduje, aby sa zriadili špecifické funkcie nazývané sieťové funkcie, ktoré umožnia optimálne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov a zároveň umožnia používateľom prístup k vzdušnému priestoru, ako aj možnosť prevádzkovať uprednostňované trajektórie. Ako je uvedené v nariadení (ES) č. 551/2004, nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010⁽²⁾ stanovuje práva, povinnosti a zodpovednosti subjektu, ktorý sa podieľa na poskytovaní týchto funkcií.
- (18) Na bezpečné vykonávanie niektorých sieťových funkcií sa na zainteresovaný subjekt vzťahujú určité požiadavky. Cieľom týchto požiadaviek je zabezpečiť, aby tento subjekt alebo organizácia vykonávali činnosť bezpečným spôsobom, a sú stanovené

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1.

▼B

v prílohe VI k nariadeniu (EÚ) č. 677/2011. Tieto požiadavky na bezpečnosť organizácie sú veľmi podobné všeobecným požiadavkám na poskytovanie leteckých navigačných služieb, ale sú prispôbolené zodpovednostiam sieťových funkcií v oblasti bezpečnosti.

- (19) Nariadenie (ES) č. 2096/2005 by sa preto malo zrušiť.
- (20) Nariadenie Komisie (ES) č. 482/2008 z 30. mája 2008, ktorým sa ustanovuje systém zaistenia bezpečnosti softvéru, ktorý majú implementovať poskytovatelia letových navigačných služieb a ktorým sa mení a dopĺňa príloha II k nariadeniu (ES) č. 2096/2005 ⁽¹⁾ a nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií a mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb ⁽²⁾, by sa mali zmeniť a doplniť s cieľom prispôsobiť ich tomuto nariadeniu.
- (21) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo zriadeného článkom 5 nariadenia (ES) č. 549/2004,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Týmto nariadením sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb.

Ak sa však v prílohe I alebo II neustanovuje inak, tieto spoločné požiadavky sa neuplatňujú na:

- a) iné činnosti než poskytovanie letových navigačných služieb vykonávaných poskytovateľom;
- b) zdroje pridelené na činnosti, ktoré nepatria do rozsahu poskytovania letových navigačných služieb.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov stanovené v článku 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 a v článku 3 nariadenia (ES) č. 216/2008. Vymedzenie pojmu „osvedčenie“ v článku 2 ods. 15 nariadenia (ES) č. 549/2004 sa však neuplatňuje.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 141, 31.5.2008, s. 5.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 201, 3.8.2010, s. 1.

▼B

Okrem toho sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „letecké práce“ znamenajú prevádzku lietadla, pri ktorej sa lietadlo využíva na špecializované služby, ako napríklad poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, sledovanie, pozorovanie a hliadkovanie, vyhľadávanie a zachraňovanie alebo letecká reklama;
2. „obchodná letecká doprava“ znamená akúkoľvek prevádzku lietadla, ktorá zahŕňa dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo v prenájme;
3. „funkčný systém“ znamená kombináciu systémov, postupov a ľudských zdrojov organizovaných na výkon funkcie v kontexte ATM;
4. „všeobecné letectvo“ znamená akúkoľvek inú prevádzku civilného lietadla než letecké práce alebo obchodná letecká doprava;
5. „národný dozorný orgán“ znamená orgán alebo orgány, ktoré vymenovali alebo zriadili členské štáty ako svoj národný orgán podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 549/2004;
6. „nebezpečenstvo“ znamená akúkoľvek situáciu, udalosť alebo okolnosť, ktorá môže spôsobiť nehodu;
7. „organizácia“ znamená subjekt poskytujúci letové navigačné služby;
8. „prevádzková organizácia“ znamená organizáciu zodpovednú za poskytovanie inžinierskych a technických služieb podporujúcich letové prevádzkové služby, komunikačné a navigačné služby alebo služby sledovania;
9. „riziko“ znamená kombináciu celkovej pravdepodobnosti alebo frekvencie výskytu škodlivého účinku, ktorý vznikol v dôsledku nebezpečenstva, a závažnosť tohto účinku;
10. „zaistenie bezpečnosti“ znamená všetky plánované a systematické kroky potrebné na poskytnutie primeranej istoty, že produkt, služba, organizácia alebo funkčný systém dosahujú prijateľnú alebo tolerovateľnú bezpečnosť;
11. „bezpečnostný cieľ“ znamená kvalitatívne alebo kvantitatívne vyhlásenie, ktoré vymedzuje maximálnu frekvenciu alebo pravdepodobnosť, pri ktorej možno očakávať výskyt nebezpečenstva;
12. „bezpečnostné požiadavky“ znamenajú prostriedky na zmiernenie rizika, vymedzené na základe stratégie zmiernovania rizika, ktorá dosahuje konkrétny bezpečnostný cieľ vrátane organizačných, prevádzkových, procedurálnych, funkčných, výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na interoperabilitu alebo vlastností prostredia;
13. „služby“ znamenajú letovú navigačnú službu alebo súbor takýchto služieb;

▼B

14. „celoeurópska letová navigačná služba“ znamená službu navrhnutú a zavedenú pre používateľov vo väčšine členských štátov alebo všetkých členských štátoch, ktorá sa môže rozšíriť aj mimo vzdušného priestoru územia, na ktoré sa vzťahuje zmluva;
15. „poskytovateľ letových navigačných služieb“ znamená akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci ANS pre všeobecnú letovú prevádzku vrátane organizácie, ktorá podala žiadosť o osvedčenie na poskytovanie takýchto služieb.

*Článok 3***Príslušný orgán osvedčovania**

1. Na účely tohto nariadenia je príslušným orgánom osvedčovania poskytovateľov letových navigačných služieb:
 - a) pre organizácie s hlavným miestom prevádzky a prípadne registrovaným sídlom nachádzajúcim sa v členskom štáte národný dozorný orgán menovaný alebo zriadený uvedeným členským štátom;
 - b) pre organizácie poskytujúce letové navigačné služby vo vzdušnom priestore územia, na ktoré sa vzťahuje zmluva, s hlavným miestom prevádzky a prípadne registrovaným sídlom nachádzajúcim sa mimo územia, na ktoré sa vzťahuje zmluva, agentúra;
 - c) pre organizácie poskytujúce celoeurópske letové navigačné služby vo vzdušnom priestore územia, na ktoré sa vzťahuje zmluva, agentúra.
2. Príslušným orgánom pre dohľad nad bezpečnosťou je orgán určený v súlade s článkom 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 1034/2011 ⁽¹⁾.

*Článok 4***Udeľovanie osvedčení**

1. Na získanie osvedčenia potrebného na poskytovanie letových navigačných služieb a bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004, organizácie musia spĺňať:
 - a) všeobecné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb stanovených v prílohe I;
 - b) dodatočné špecifické požiadavky stanovené v prílohách II až V v závislosti od druhu služby, ktorú poskytujú.
2. Predtým, ako príslušný orgán vydá organizácii osvedčenie, overí, či daná organizácia spĺňa spoločné požiadavky.
3. Organizácia musí spĺňať spoločné požiadavky najneskôr v čase vydania osvedčenia:

⁽¹⁾ Pozri stranu 15 tohto úradného vestníka.

▼B

- a) podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 550/2004;
- b) článku 8b ods. 2, článku 22a písm. b) a c) nariadenia (ES) č. 216/2008.

*Článok 5***Výnimky**

1. Odchylne od článku 4 ods. 1 sa niektorí poskytovatelia letových navigačných služieb môžu rozhodnúť nevyužiť možnosť poskytovať cezhraničné služby a vzdať sa práva vzájomného uznávania v rámci jednotného európskeho neba.

Za týchto okolností môžu požiadať o osvedčenie, ktoré sa obmedzuje na vzdušný priestor, za ktorý zodpovedá členský štát podľa článku 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004.

2. Žiadosť uvedenú v odseku 1 môže podať poskytovateľ letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje služby alebo ich plánuje poskytovať len v jednej alebo viacerých z týchto kategórií:

- a) letecké práce;
- b) všeobecné letectvo;
- c) obchodná letecká doprava, ktorá sa obmedzuje na lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 10 ton alebo s počtom sedadiel pre cestujúcich menej ako 20;
- d) obchodná letecká doprava s menej ako 10 000 pohybmi ročne bez ohľadu na maximálnu vzletovú hmotnosť a počet sedadiel pre cestujúcich, pričom počet pohybov sa získa sčítaním počtu vzletov a pristátí a vypočíta sa ako priemer za predchádzajúce tri roky.

Na podanie takejto žiadosti musí mať poskytovateľ letových navigačných služieb, ktorý nie je poskytovateľom letových prevádzkových služieb, hrubý ročný obrat 1 000 000 EUR alebo menej v súvislosti so službami, ktoré poskytuje alebo plánuje poskytovať.

Keď z objektívnych praktických dôvodov poskytovateľ letových navigačných služieb nie je schopný podať dôkaz, že tieto kritériá spĺňa, môže príslušný orgán akceptovať analogické údaje alebo predpovede, pokiaľ ide o horné hranice vymedzené v treťom a štvrtom pododseku.

Pri podávaní takejto žiadosti poskytovateľ letových navigačných služieb predloží príslušnému orgánu súčasne aj relevantný dôkaz potvrdzujúci splnenie kvalifikačných kritérií.

3. Príslušný orgán môže udeliť osobitné výnimky žiadateľom, ktorí spĺňajú kvalifikačné kritériá v odseku 1, a to spôsobom zodpovedajúcim ich príspevku k ATM vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá dotknutý členský štát.

Tieto výnimky sa môžu vzťahovať iba na požiadavky stanovené v prílohe I.

▼B

Žiadne výnimky sa však nesmú udeliť pri týchto požiadavkách:

- a) technická a prevádzková spôsobilosť a schopnosť (bod 1);
- b) riadenie bezpečnosti (bod 3.1);
- c) ľudské zdroje (bod 5);
- d) otvorené a transparentné poskytovanie služieb (bod 8.1).

4. Okrem výnimiek stanovených v odseku 3 príslušný orgán môže udeliť výnimky žiadateľom, ktorí poskytujú letiskovú letovú informačnú službu pravidelným prevádzkovaním najviac jednej pracovnej pozície na akomkoľvek letisku. Urobí to spôsobom zodpovedajúcim príspevku žiadateľa k ATMvo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá dotknutý členský štát.

Tieto výnimky sa môžu vzťahovať len na tieto požiadavky uvedené v bode 3 prílohy II:

- a) zodpovednosť za riadenie bezpečnosti a externé služby a dodávky [bod 3.1.2 písm. b) a e)];
- b) preverovanie bezpečnosti [bod 3.1.3 písm. a)];
- c) bezpečnostné požiadavky na posudzovanie rizika a jeho zmiernenie v prípade zmien (bod 3.2).

5. Z požiadaviek v prílohách III, IV alebo V sa neudelfujú žiadne výnimky.

6. V súlade s prílohou II k nariadeniu (ES) č. 550/2004 príslušný orgán:

- a) konkretizuje charakter a rozsah výnimky v podmienkach pripojených k osvedčeniu s uvedením jej právneho základu;
- b) časovo obmedzí platnosť osvedčenia v prípade, že sa to na účely dohľadu považuje za nevyhnutné;
- c) sleduje, či poskytovatelia letových navigačných služieb majú naďalej nárok na výnimku.

Článok 6

Preukazovanie zhody

1. Na žiadosť príslušného orgánu predložia organizácie všetky relevantné dôkazy na preukázanie zhody s uplatniteľnými spoločnými požiadavkami. Organizácie môžu v plnom rozsahu použiť existujúce údaje.

2. Organizácia, ktorá je držiteľom osvedčenia, oznámi príslušnému orgánu plánované zmeny v poskytovaní letových navigačných služieb, ktoré môžu mať vplyv na jej zhodu s uplatniteľnými spoločnými požiadavkami prípadne s podmienkami pripojenými k osvedčeniu.

3. Ak organizácia, ktorá je držiteľom osvedčenia, už nespĺňa uplatniteľné spoločné požiadavky prípadne podmienky spojené s osvedčením, príslušný orgán v lehote jedného mesiaca od zistenia nesúlady požiada organizáciu, aby prijala nápravné opatrenia.

▼B

Toto rozhodnutie okamžite oznámi príslušnej organizácii.

Príslušný orgán pred oznámením svojho súhlasu príslušnej organizácii skontroluje, či sa zaviedli nápravné opatrenia.

Ak sa príslušný orgán domnieva, že nápravné opatrenie sa riadnym spôsobom nezaviedlo v rámci harmonogramu dohodnutého s organizáciou, podnikne náležité opatrenia na vynútenie nápravy v súlade s článkom 7 ods. 7 nariadenia (ES) č. 550/2004 a článkom 10, článkom 22a písm. d), článkom 25 a článkom 68 nariadenia (ES) č. 216/2008, pričom zohľadní potrebu zabezpečiť kontinuitu poskytovania letových navigačných služieb.

*Článok 7***Uľahčenie sledovania plnenia požiadaviek**

Organizácie musia byť nápomocné pri kontrolách a prehliadkach, ktoré uskutočňuje príslušný orgán alebo oprávnený subjekt konajúci v mene tohto orgánu vrátane návštev na mieste a neohlásených návštev.

Oprávnené osoby sú splnomocnené vykonávať tieto úkony:

- a) preskúmať relevantné záznamy, údaje, postupy a akýkoľvek iný materiál, ktorý sa týka poskytovania letových navigačných služieb;
- b) vyhotovovať kópie alebo robiť výpisy z týchto záznamov, údajov, postupov a iných materiálov;
- c) požadovať ústne vysvetlenie na mieste;
- d) vstupovať do príslušných priestorov, dopravných prostriedkov alebo na príslušné územia.

Takéto kontroly a prehliadky, v prípade, že ich vykonáva príslušný orgán alebo oprávnený subjekt v jeho mene, sa uskutočňujú v súlade so zákonnými ustanoveniami členského štátu, v ktorom sa majú vykonať.

*Článok 8***Priebežné udržiavanie zhody**

Príslušný orgán každoročne sleduje na základe dôkazu, ktorý má k dispozícii, priebežné udržiavanie zhody organizáciami, ktorým vydal osvedčenie.

Na tento účel príslušný orgán zriadi a každoročne aktualizuje indikatívny inšpekčný program, ktorý sa vzťahuje na všetkých poskytovateľov, ktorým vydal osvedčenie a ktorý je založený na posudzovaní rizík spojených s rôznymi činnosťami tvoriacimi poskytované letové navigačné služby. Pred zriadením takéhoto programu uskutoční konzultácie s dotknutými organizáciami a v prípade potreby aj s akýmkoľvek iným príslušným orgánom.

V programe sa uvedie plánovaný interval inšpekcií jednotlivých miest.

▼B*Článok 9***Bezpečnostné predpisy pre technických pracovníkov**

So zreteľom na poskytovanie letových prevádzkových služieb, spojovacích, navigačných a sledovacích služieb príslušný orgán alebo iný orgán určený členským štátom na plnenie tejto úlohy:

- a) vydá náležité bezpečnostné predpisy pre technických pracovníkov, ktorí vykonávajú úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou;
- b) zabezpečí zodpovedajúci a náležitý dohľad nad bezpečnosťou v prípade technických pracovníkov, ktorí vykonávajú úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou, ktoré im prideliť akákoľvek prevádzková organizácia;
- c) v odôvodnených prípadoch a po dôkladnom preskúmaní prijme náležité opatrenia vzhľadom na prevádzkovú organizáciu a/alebo jej technických pracovníkov, ktorí nespĺňajú ustanovenia bodu 3.3 prílohy II;
- d) overí, či sa zaviedli náležité metódy zabezpečujúce, že tretie strany, ktorým sa prideliť úlohy spojené s prevádzkovou bezpečnosťou, spĺňajú ustanovenia bodu 3.3 prílohy II.

*Článok 10***Postup vzájomného preskúmania**

1. Komisia konajúca v spolupráci s členskými štátmi a agentúrou môže zabezpečiť vzájomné preskúmania národnými dozornými orgánmi v súlade s odsekmi 2 až 6.

2. Vzájomné preskúmanie vykoná skupina národných expertov a v primeraných prípadoch pozorovateľov z agentúry.

Skupina pozostáva z expertov, ktorí pochádzajú najmenej z troch rôznych členských štátov a agentúry.

Experti sa nezúčastňujú na vzájomných preskúmaniach v tom členskom štáte, v ktorom sú zamestnaní.

Komisia zriadi a udržiava skupinu národných expertov určených členskými štátmi, ktorých pôsobnosť sa vzťahuje na všetky aspekty spoločných požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v článku 6 nariadenia (ES) č. 550/2004.

3. Najmenej tri mesiace pred vzájomným preskúmaním Komisia informuje členský štát a príslušný národný dozorný orgán o vzájomnom preskúmaní, pričom uvedie dátum jeho plánovaného konania a totožnosť expertov, ktorí sa na ňom zúčastnia.

Členský štát, ktorého národný dozorný orgán podlieha preskúmaniu, schváli ešte pred vykonaním preskúmania skupinu expertov.

▼B

4. Počas trojmesačného obdobia odo dňa preskúmania, hodnotiaca skupina vypracuje na základe konsenzu správu, ktorá môže obsahovať odporúčania.

Komisia zvolá schôdzu s agentúrou, expertmi a národným dozorným orgánom s cieľom prerokovať túto správu.

5. Komisia postúpi túto správu príslušnému členskému štátu.

Členský štát môže do troch mesiacov od prijatia správy predložiť svoje pripomienky.

V týchto pripomienkach sa prípadne uvádzajú opatrenia, ktoré členský štát prijal alebo plánuje prijať s cieľom reagovať na preskúmanie v určenej lehote.

Ak sa s členským štátom nedohodlo inak, správa o preskúmaní a ďalšom sledovaní sa nezverejňuje.

6. Komisia každoročne informuje členské štáty prostredníctvom Výboru pre jednotný vzdušný priestor o hlavných zisteniach týchto preskúmaní.

*Článok 11***Prechodné ustanovenia**

1. Poskytovatelia letových navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi osvedčenia vydaného v súlade s nariadením (ES) č. 2096/2005 v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, sa považujú za držiteľov osvedčenia vydaného v súlade s týmto nariadením.

2. Žiadatelia o osvedčenie pre poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí predložili príslušnú žiadosť pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, no osvedčenie im ešte nebolo vydané, musia pred vydaním osvedčenia preukázať zhodu s ustanoveniami tohto nariadenia.

3. V prípade, ak organizácie, pre ktoré bude príslušným orgánom v súlade s článkom 3 agentúra, požiadali národný dozorný orgán členského štátu o vydanie osvedčenia pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, daný členský štát dokončí proces osvedčovania v súčinnosti s agentúrou a po vydaní osvedčenia prevedie príslušný spis na agentúru.

*Článok 12***Zrušenie**

Nariadenie (ES) č. 2096/2005 sa zrušuje.

▼B

Článok 13

Zmeny a doplnenia nariadenia (ES) č. 482/2008

Nariadenie (ES) č. 482/2008 sa mení a dopĺňa takto:

1. v článku 4 ods. 5 sa odkaz na nariadenie (ES) č. 2096/2005 nahradí odkazom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1035/2011 (*);

(*) Ú. v. EÚ L 271, 18.10.2011, s 23.

2. článok 6 sa vypúšťa;
3. v bode 1 a 2 prílohy I sa odkazy na nariadenie (ES) č. 2096/2005 nahradia odkazom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1035/2011.

Článok 14

Zmeny a doplnenia nariadenia (EÚ) č. 691/2010

V nariadení (EÚ) č. 691/2010 sa vypúšťa článok 25.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼ B*PRÍLOHA I***Všeobecné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb****1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ**

Poskytovatelia letových navigačných služieb musia byť schopní poskytovať služby bezpečným, účinným, nepretržitým a udržateľným spôsobom, ktorý je v súlade s akoukoľvek primeranou úrovňou celkového dopytu pre daný vzdušný priestor. Na tento účel musia zachovávať zodpovedajúce odborné znalosti a technickú a prevádzkovú kapacitu.

2. ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA A RIADENIE**2.1. Organizačná štruktúra**

Poskytovatelia letových navigačných služieb zriaďujú a riadia svoju organizáciu na základe štruktúry, ktorá napomáha bezpečné, účinné a nepretržité poskytovanie letových navigačných služieb.

V organizačnej štruktúre sa vymedzujú:

- a) právomoci, povinnosti a zodpovednosti menovaných zamestnancov, najmä riadiacich pracovníkov, ktorí sú zodpovední za funkcie súvisiace s bezpečnosťou, kvalitou, bezpečnostnou ochranou, finančnými prostriedkami a ľudskými zdrojmi;
- b) vzťahy a hierarchické prepojenia medzi jednotlivými časťami a postupmi organizácie.

2.2. Riadenie organizácie**2.2.1. Podnikateľský plán**

Poskytovatelia letových navigačných služieb vypracujú podnikateľský plán vzťahujúci sa najmenej na päťročné obdobie. V podnikateľskom pláne sa:

- a) stanovujú celkové zámery a ciele poskytovateľa letových navigačných služieb a jeho stratégie na ich dosiahnutie v súlade s prípadnými ďalšími dlhodobými globálnymi plánmi poskytovateľa letových navigačných služieb a s relevantnými požiadavkami Únie, ktoré sa uplatňujú na vývoj infraštruktúry alebo iných technológií;
- b) uvádzajú náležité ciele výkonnosti v zmysle bezpečnosti, kapacity, životného prostredia a prípadne nákladovej efektívnosti.

▼ M2

Informácie uvedené v písmenách a) a b) musia byť v súlade s národným plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru uvedenými v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004, prípadne, pokiaľ ide o bezpečnostné údaje, v súlade so štátnym bezpečnostným programom uvedeným v norme 3.1.1 prílohy 19 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

▼ B

Poskytovatelia letových navigačných služieb predložia bezpečnostné a obchodné odôvodnenia hlavných investičných projektov, vo vhodných prípadoch vrátane odhadovaného vplyvu na náležité ciele výkonnosti uvedené v bode 2.2 písm. b) a identifikácie investícií pochádzajúcich z právnych požiadaviek súvisiacich s realizáciou Programu pre jednotnejší systém riadenia leteckej dopravy v Európe (SESAR).

2.2.2. Ročný plán

Poskytovatelia letových navigačných služieb vypracujú ročný plán, ktorý sa vzťahuje na nasledujúci rok a v ktorom sa uvádzajú ďalšie charakteristiky podnikateľského plánu a opisujú sa akékoľvek jeho zmeny.

Ročný plán obsahuje tieto ustanovenia týkajúce sa úrovne a kvality služby, ako je očakávaná úroveň kapacity, bezpečnosti, životného prostredia prípadne nákladovej účinnosti:

▼B

- a) informácie o realizácii novej infraštruktúry alebo iných rozvojových projektov a vyjadrenie o tom, ako prispievajú k zlepšeniu výkonnosti poskytovateľa letových navigačných služieb vrátane úrovne a kvality služieb;
- b) ukazovatele výkonnosti v súlade s vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru uvedenými v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004, v porovnaní s ktorými je možné primerane posúdiť úroveň výkonnosti a kvalitu služby;
- c) informácie o opatreniach plánovaných na zmiernenie bezpečnostných rizík identifikovaných v pláne bezpečnosti poskytovateľa letových navigačných služieb vrátane bezpečnostných ukazovateľov na monitorovanie bezpečnostného rizika a v príslušných prípadoch odhadované náklady na opatrenia na zmiernenie;
- d) očakávaná krátkodobá finančná pozícia poskytovateľa letových navigačných služieb, ako aj všetky zmeny podnikateľského plánu alebo vplyvy naň.

2.2.3. Časť plánov, ktorá sa týka výkonnosti

Poskytovateľ letových navigačných služieb sprístupní Komisii na požiadanie obsah tej časti podnikateľského plánu a ročného plánu, ktorá sa týka výkonnosti, za podmienok stanovených príslušným orgánom v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

3. RIADENIE BEZPEČNOSTI A KVALITY

3.1. Riadenie bezpečnosti

Poskytovatelia letových navigačných služieb riadia bezpečnosť všetkých svojich služieb. Na tento účel zriadia formálne rozhrania so všetkými zúčastnenými stranami, ktoré môžu priamo ovplyvniť bezpečnosť ich služieb.

Poskytovatelia letových navigačných služieb vypracujú postupy riadenia bezpečnosti pri zavádzaní nových alebo pri zmene existujúcich funkčných systémov.

3.2. Systém riadenia kvality

Poskytovatelia letových navigačných služieb musia mať zavedený systém riadenia kvality, ktorý sa vzťahuje na všetky letových navigačných služieb, ktoré poskytujú, a to v súlade s týmito zásadami:

V systéme sa musí:

- a) vymedziť politiku kvality, tak aby sa čo najlepšie vyhovelo potrebám rôznych používateľov;
- b) zriadiť program zaistenia kvality obsahujúci postupy, ktoré slúžia na overenie vykonávania všetkých operácií v súlade s uplatniteľnými požiadavkami, normami a postupmi;
- c) poskytnúť dôkaz o fungovaní systému manažmentu kvality prostredníctvom príručiek a monitorovacích dokumentov;
- d) vymenovať zástupcovia manažmentu na sledovanie súladu s postupmi a ich adekvátnosti s cieľom zabezpečiť bezpečné a účinné prevádzkové postupy,
- e) vykonávať kontroly zavedeného systému kvality a prípadne prijímať nápravné opatrenia.

Osvedčenie EN ISO 9001, ktoré vydáva náležite akreditovaná organizácia a ktoré sa vzťahuje na poskytovateľa letových navigačných služieb, sa považuje za dostatočný prostriedok plnenia požiadaviek. Poskytovateľ letových navigačných služieb súhlasí s poskytnutím dokumentácie súvisiacej s osvedčovaním príslušnému orgánu na jeho žiadosť.

▼B

Poskytovatelia letových navigačných služieb môžu začleniť systémy riadenia kvality, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany do svojho systému riadenia.

3.3. Prevádzkové príručky

Poskytovatelia letových navigačných služieb aktualizujú prevádzkové príručky súvisiace s poskytovaním ich služieb a poskytujú ich prevádzkovým pracovníkom, ktorí sa nimi riadia.

Poskytovatelia musia zabezpečiť, aby:

- a) prevádzkové príručky obsahovali pokyny a informácie, ktoré prevádzkoví pracovníci potrebujú na výkon svojich povinností;
- b) príslušní pracovníci mali prístup k relevantným častiam prevádzkových príručiek;
- c) bolo zabezpečené urýchlené informovanie prevádzkových pracovníkov o zmenách a doplneniach v prevádzkovej príručke, ktoré sa týkajú jeho povinností, ako aj o nadobudnutí ich účinnosti.

4. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

Poskytovatelia letových navigačných služieb zriadia systém riadenia bezpečnostnej ochrany na zabezpečenie:

- a) takej bezpečnostnej ochrany ich zariadení a pracovníkov, aby sa zabránilo akémukoľvek protiprávnemu zasahovaniu do poskytovania letových navigačných služieb;
- b) takej bezpečnostnej ochrany prevádzkových údajov, ktoré prijímajú, vytvárajú alebo inak používajú, aby prístup k nim mali vyhradený len oprávnené osoby.

V systéme riadenia bezpečnostnej ochrany sa vymedzujú:

- a) postupy súvisiace s posudzovaním bezpečnostného rizika a jeho zmierňovaním, monitorovaním bezpečnostnej ochrany a jej zlepšovaním, preskúvaním bezpečnostnej ochrany a šírením poznatkov;
- b) prostriedky určené na zistenie nedostatkov v bezpečnostnej ochrane a na varovanie pracovníkov vhodnými výstražnými signálmi;
- c) prostriedky na obmedzenie účinkov narušenia bezpečnostnej ochrany a na zistenie nápravných opatrení a postupov na zmiernenie účinkov s cieľom zabrániť ich opätovnému výskytu.

Poskytovatelia letových navigačných služieb v prípade potreby zabezpečia bezpečnostnú previerku svojich pracovníkov a spolupracujú s príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi s cieľom zaistiť bezpečnostnú ochranu svojich zariadení, personálu a údajov.

Systémy riadenia bezpečnosti, kvality a bezpečnostnej ochrany sa môžu navrhovať a prevádzkovať ako integrovaný systém riadenia.

5. ĽUDSKÉ ZDROJE

Poskytovatelia letových navigačných služieb zamestnávajú náležite kvalifikovaných pracovníkov s cieľom zabezpečiť poskytovanie letových navigačných služieb bezpečným, účinným, nepretržitým a udržateľným spôsobom. V tomto kontexte tvoria stratégie náboru a odbornej prípravy pracovníkov.

▼ B**6. FINANČNÉ POSTAVENIE****6.1. Hospodárska a finančná spôsobilosť**

Poskytovatelia letových navigačných služieb musia byť schopní plniť svoje finančné záväzky, ako napríklad pevné a premenlivé prevádzkové náklady alebo náklady na kapitálové investície. Musia používať náležitý systém nákladového účtovníctva. Musia preukázať svoju schopnosť prostredníctvom ročného plánu uvedeného v bode 2.2.2, ako aj prostredníctvom súvahy a výkazov, pokiaľ je to možné na základe svojho právneho štatútu.

6.2. Finančný audit

V súlade s článkom 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 poskytovatelia letových navigačných služieb preukážu, že sa pravidelne podrobujú nezávislému auditu.

7. ZODPOVEDNOSŤ A POISTNÉ KRYTIE

Poskytovatelia letových navigačných služieb musia mať zavedené opatrenia na pokrytie svojej zodpovednosti vyplývajúcej z platných právnych predpisov.

Metóda, ktorá sa použije na zabezpečenie uvedeného pokrytia, musí byť prispôbená potenciálnej strate a danému poškodeniu, s ohľadom na právne postavenie organizácie a úroveň dostupného komerčného poistného krytia.

Poskytovateľ letových navigačných služieb, ktorý sám využíva služby iného poskytovateľa letových navigačných služieb, zabezpečí, aby sa dohody vzťahovali na prerozdelenie zodpovednosti medzi nimi.

8. KVALITA SLUŽIEB**8.1. Otvorené a transparentné poskytovanie letových navigačných služieb**

Poskytovatelia letových navigačných služieb poskytujú letové navigačné služby otvoreným a transparentným spôsobom. Zverejňujú podmienky prístupu k svojim službám a zavedú pravidelný formálny konzultačný postup s používateľmi letových navigačných služieb, realizovaný buď individuálne alebo kolektívne aspoň raz za rok.

V súlade s platnými právnymi predpismi Únie poskytovatelia letových navigačných služieb nesmú diskriminovať používateľov ani skupinu užívateľov z dôvodu ich štátnej príslušnosti alebo totožnosti.

8.2. Pohotovostné plány

Poskytovatelia letových navigačných služieb musia mať zavedené plány náhradných postupov pre všetky poskytované letové navigačné služby pre prípad udalostí, ktoré by vyústili do významného zhoršenia alebo prerušenia ich prevádzky.

9. POŽIADAVKY NA PODÁVANIE SPRÁV

Poskytovatelia letových navigačných služieb predkladajú príslušnému orgánu výročnú správu o svojich činnostiach.

Táto výročná správa sa vzťahuje na ich finančné výsledky bez toho, aby bol dotknutý článok 12 nariadenia (ES) č. 550/2004, ako aj na ich prevádzkovú výkonnosť a akékoľvek iné významné činnosti a vývoj najmä v oblasti bezpečnosti.

Výročná správa musí obsahovať prinajmenšom tieto informácie:

- a) posúdenie úrovne výkonnosti poskytnutých letových navigačných služieb;
- b) výkonnosť poskytovateľa letových navigačných služieb v porovnaní s výkonnostnými cieľmi stanovenými v podnikateľskom pláne uvedenom v bode 2.2.1, bilanciu skutočného výkonu v porovnaní s ročným plánom prostredníctvom ukazovateľov výkonnosti stanovených v ročnom pláne;

▼B

- c) vysvetlenie rozdielov v porovnaní s cieľmi a identifikáciu opatrení na odstránenie všetkých nedostatkov počas referenčného obdobia uvedeneného v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004;
- d) vývoj v oblasti prevádzky a infraštruktúry;
- e) finančné výsledky, pokiaľ nie sú osobitne uverejnené v súlade s článkom 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. 550/2004;
- f) informácie o postupe formálnej konzultácie s používateľmi jeho služieb;
- g) informácie o politike v oblasti ľudských zdrojov.

Poskytovatelia letových navigačných služieb sprístupnia obsah výročnej správy Komisii a agentúre na ich žiadosť a verejnosti za podmienok, ktoré stanovuje príslušný orgán v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.



PRÍLOHA II

Špecifické požiadavky na poskytovanie letových prevádzkových služieb

1. VLASTNÍCTVO

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb oznámia príslušným orgánom uvedeným v článku 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004:

- a) svoje právne postavenie, svoju vlastnícku štruktúru a akékoľvek úpravy, ktoré majú významný vplyv na ovládanie ich majetku,
- b) všetky prepojenia s organizáciami, ktoré nie sú zapojené do poskytovania letových navigačných služieb, vrátane komerčných činností, na ktorých sa zúčastňujú priamo alebo prostredníctvom prepojených podnikov, ktoré predstavujú viac ako 1 % ich očakávaných príjmov. Musia takisto oznámiť každú zmenu akéhokoľvek jednotlivého podielu, ktorý predstavuje 10 % alebo viac z ich celkového podielu.

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijímú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabrániť akémukoľvek konfliktu záujmov, ktorý by mohol ohroziť nestranné a objektívne poskytovanie ich služieb.

2. OTVORENÉ A TRANSPARENTNÉ POSKYTOVANIE SLUŽIEB

Popri ustanoveniach uvedených v bode 8.1. prílohy I a v prípade, keď sa členský štát rozhodne organizovať poskytovanie určitých letových prevádzkových služieb v konkurenčnom prostredí, členský štát môže prijať všetky náležité opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby si poskytovatelia týchto určitých letových prevádzkových služieb neosvojili také konanie, ktoré by malo za cieľ alebo za následok zabrániť konkurencii alebo ju obmedziť či narušiť, ani také konanie, ktoré by znamenalo zneužitie dominantného postavenia v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo právnymi predpismi Únie.

3. BEZPEČNOSŤ SLUŽIEB

3.1. Systém riadenia bezpečnosti (SMS)

3.1.1. Všeobecné požiadavky na bezpečnosť

Poskytovatelia letovej prevádzkovej služby musia mať ako neoddeliteľnú súčasť riadenia svojich služieb zavedený systém riadenia bezpečnosti (SMS), ktorý:

- a) zabezpečí formalizovaný, jasný a proaktívny prístup k systematickému riadeniu bezpečnosti pri plnení ich zodpovedností v oblasti bezpečnosti v rámci poskytovania ich služieb; vzťahuje sa na všetky ich služby a podporné opatrenia, ktorých riadenie zabezpečujú; a ako základ obsahuje vyhlásenie o politike bezpečnosti, v ktorom sa definuje základný organizačný prístup k riadeniu bezpečnosti (riadenie bezpečnosti);
- b) zabezpečí, aby každá osoba, ktorá sa podieľa na bezpečnostných aspektoch poskytovania letových prevádzkových služieb, niesla individuálnu zodpovednosť za bezpečnosť v rámci svojich vlastných činností, aby riadiaci pracovníci boli zodpovední za výkon v oblasti bezpečnosti svojich príslušných oddelení alebo odborov a aby vrcholoví riadiaci pracovníci poskytovateľa niesli celkovú zodpovednosť za bezpečnosť (zodpovednosť za bezpečnosť);
- c) zabezpečí, aby sa dosahovaniu uspokojivej bezpečnosti letových prevádzkových služieb venovala prvoradá pozornosť (priorita bezpečnosti);

▼B

- d) zabezpečí, aby pri poskytovaní letových prevádzkových služieb základným cieľom bezpečnosti bolo čo možno najviac znížiť podiel týchto služieb na riziku leteckej nehody (cieľ bezpečnosti).

3.1.2. *Požiadavky na dosiahnutie bezpečnosti*

V rámci prevádzky SMS poskytovateľa letových prevádzkových služieb:

- a) zabezpečia, aby boli pracovníci náležite vyškolení a spôsobilí na prácu, ktorá sa od nich vyžaduje, aby mali náležité osvedčenia, ak sa vyžadujú, a aby spĺňali platné požiadavky na zdravotnú spôsobilosť (spôsobilosť);
- b) zabezpečia, aby sa funkcia riadenia bezpečnosti spájala s organizačnou zodpovednosťou za rozvoj a udržiavanie SMS; zabezpečia, aby pracovník vykonávajúci túto funkciu bol nezávislý od hierarchicky nadriadeného riadiaceho pracovníka a aby sa zodpovedal priamo najvyššej organizačnej úrovni. V prípade malých organizácií, v ktorých by spájanie zodpovedností mohlo z tohto hľadiska brániť dostatočnej nezávislosti, sa však opatrenia na zaistenie bezpečnosti doplnia dodatočnými nezávislými prostriedkami; a zabezpečia, aby vrcholoví riadiaci pracovníci v organizácii poskytovateľa služby boli aktívne zapojení do zabezpečovania riadenia bezpečnosti (zodpovednosť za riadenie bezpečnosti);
- c) zabezpečia, aby sa všade, kde je to možné, odvodzovali a udržiavali kvantitatívne úrovne bezpečnosti pre všetky funkčné systémy (kvantitatívne úrovne bezpečnosti);
- d) zabezpečia, aby sa SMS systematicky dokumentoval spôsobom, ktorý zabezpečí jasné prepojenie na politiku bezpečnosti organizácie (dokumentácia SMS);
- e) zabezpečia náležité preukázanie bezpečnosti externe poskytovaných služieb a dodávok s ohľadom na ich význam z hľadiska bezpečnosti v rámci poskytovania služieb (externé služby a dodávky);
- f) zabezpečia, aby sa posudzovanie rizika a jeho zmiernenie uskutočňovalo na primeranej úrovni s cieľom zabezpečiť náležitú pozornosť všetkým aspektom poskytovania ATM (posudzovanie rizika a jeho zmiernenie). Pokiaľ ide o zmeny vo funkčnom systéme ATM, uplatňuje sa bod 3.2;
- g) zabezpečia, aby sa bezodkladne prešetrili všetky prevádzkovo-technické udalosti v ATM, ktorých vplyv na bezpečnosť sa považuje za významný, a aby sa prijali všetky opatrenia potrebné na nápravu (bezpečnostné udalosti). Takisto preukážu, že implementovali požiadavky na vykazovanie a posudzovanie bezpečnostných udalostí v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo právnymi predpismi Únie.

3.1.3. *Požiadavky na zaistenie bezpečnosti*

V rámci prevádzky SMS poskytovateľa letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby sa:

- a) preverovanie bezpečnosti vykonávalo pravidelne s cieľom odporúčať vylepšenia v prípade potreby, poskytovať riadiacim pracovníkom zaistenie bezpečnosti činností v rámci ich oblasti pôsobnosti a potvrdiť zhodu s príslušnými časťami SMS (preverovanie bezpečnosti);

▼B

- b) zaviedli metódy na zisťovanie zmien vo funkčných systémoch alebo v prevádzke, ktoré môžu naznačiť, že určitý prvok sa blíži k bodu, v ktorom už nebude možné dodržať prijateľné úrovne bezpečnosti, a aby sa prijali nápravné opatrenia (monitorovanie bezpečnosti);
- c) v rámci prevádzky SMS uchovávali záznamy o bezpečnosti ako podklad na poskytnutie zaistenia bezpečnosti všetkým osobám, ktoré sú spojené s poskytovanými službami, sú za tieto služby zodpovedné, alebo sú od nich závislé, ako aj príslušnému orgánu (záznamy o bezpečnosti).

3.1.4. *Požiadavky na presadzovanie bezpečnosti*

V rámci prevádzky SMS poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby:

- a) si všetci pracovníci boli vedomí potenciálnych bezpečnostných hrozieb spojených s ich povinnosťami (povedomie o bezpečnosti);
- b) sa ponaučenia vyplývajúce z vyšetovania bezpečnostných udalostí a iných činností týkajúcich sa bezpečnosti šírili v rámci organizácie na riadiacej a prevádzkovej úrovni (šírenie ponaučení);
- c) boli všetci pracovníci aktívne povzbudzovaní k tomu, aby navrhovali riešenia zistených prípadov nebezpečenstva a aby sa uskutočňovali zmeny na zvyšovanie úrovne bezpečnosti tam, kde je to potrebné (zvyšovanie bezpečnosti).

3.2. **Bezpečnostné požiadavky na posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie vzhľadom na zmeny**3.2.1. *Oddiel 1*

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb v rámci prevádzky SMS zabezpečia, aby sa identifikovanie nebezpečenstva, ako aj posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie vykonávali systematicky pri všetkých zmenách tých častí funkčného systému ATM a podporných opatrení, ktorých riadenie zabezpečujú, a aby sa pritom bral ohľad na:

- a) celkový životný cyklus základnej zložky predmetného funkčného systému ATM, od počiatočného plánovania a vymedzenia cez využívanie, ktoré nasleduje po jeho implementácii, až po údržbu a vyradenie z prevádzky;
- b) vzdušné, pozemné a v prípade potreby vesmírne komponenty funkčného systému ATM prostredníctvom spolupráce so zodpovednými stranami;
- c) vybavenie, postupy a ľudské zdroje funkčného systému ATM, vzájomné pôsobenie medzi týmito prvkami a vzájomné pôsobenie medzi predmetnou základnou zložkou a zvyškom funkčného systému ATM.

3.2.2. *Oddiel 2*

Procesy identifikovania nebezpečenstva, posudzovania rizika a jeho zmierňovania musia obsahovať:

- a) stanovenie rozsahu pôsobnosti, hraníc a rozhraní predmetnej základnej zložky, ako aj určenie funkcií, ktoré má základná zložka plniť, a prevádzkové prostredie, v ktorom má pôsobiť;
- b) stanovenie cieľov bezpečnosti, ktoré sa majú priradiť k základnej zložke vrátane:
 - i) identifikovania pravdepodobných nebezpečenstiev a okolností porúch spojených s ATM, ako aj ich kombinované účinky;

▼B

- ii) posúdenia možného vplyvu uvedených činiteľov na bezpečnosť lietadla, ako aj posúdenia závažnosti týchto vplyvov s použitím schémy klasifikácie závažnosti stanovenej v oddiele 4;
 - iii) stanovenia prípustnosti uvedených činiteľov v zmysle najvyššej pravdepodobnosti výskytu nebezpečenstva, ktorá sa odvodí od závažnosti a najvyššej pravdepodobnosti vplyvov nebezpečenstva spôsobom, ktorý je v súlade s oddielom 4;
- c) ak je to vhodné, vypracovanie stratégie na zmiernenie rizika, ktorá:
- i) konkretizuje opatrenia, ktoré sa majú prijať na ochranu pred nebezpečenstvami vyvolávanými rizikom;
 - ii) v prípade potreby zahŕňa stanovenie bezpečnostných požiadaviek s potenciálnym dosahom na posudzovanú základnú zložku alebo na iné zložky funkčného systému ATM alebo na prevádzkové prostredie;
 - iii) je preukázateľne uskutočniteľná a účinná;
- d) overenie, že všetky identifikované ciele a požiadavky týkajúce sa bezpečnosti sa splnili:
- i) pred zavedením zmeny;
 - ii) počas každej prechodnej fázy pred uvedením do prevádzky;
 - iii) počas prevádzkovej životnosti;
 - iv) počas každej prechodnej fázy až do vyradenia z prevádzky.

3.2.3. Oddiel 3

Výsledky, súvisiace zdôvodnenia a dôkazy vyplývajúce z procesu posudzovania rizika a jeho zmiernenia vrátane identifikácie nebezpečenstva sa zhromaždia, zatriedia a zdokumentujú spôsobom, ktorým sa zabezpečí:

- a) zostavenie úplných argumentov s cieľom preukázať, že posudzovaná základná zložka, ako aj celkový funkčný systém ATM sú a zostanú na prípustnej úrovni bezpečnosti, keďže splňajú stanovené bezpečnostné ciele a požiadavky. Tieto argumenty obsahujú v prípade potreby špecifikácie techník, ktoré sa používajú na predpovedanie, monitorovanie alebo preverovanie;
- b) vysledovateľnosť všetkých bezpečnostných požiadaviek súvisiacich s implementáciou zmeny vo vzťahu k zamýšľanej prevádzke/funkciám.

3.2.4. Oddiel 4

Identifikovanie nebezpečenstva a posúdenie závažnosti

Identifikovanie nebezpečenstva sa vykonáva systematicky. Závažnosť vplyvu nebezpečenstva v danom prevádzkovom prostredí sa určuje prostredníctvom schémy klasifikácie, ktorá je stanovená v nasledujúcej tabuľke, pričom klasifikácia závažnosti vychádza zo špecifických argumentov, prostredníctvom ktorých sa preukazuje najpravdepodobnejší dôsledok nebezpečenstiev podľa najhoršieho možného variantu.

▼B

Trieda závažnosti	Vplyv na prevádzku
1 (Najzávažnejšie nebezpečenstvo)	Nehoda – v súlade s vymedzením uvedeným v článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010. ⁽¹⁾
2	Vážny incident – v súlade s vymedzením uvedeným v článku 2 nariadenia (EÚ) č. 996/2010.
3	Veľký incident súvisiaci s prevádzkou lietadla, pri ktorom mohla byť ohrozená bezpečnosť lietadla a ktorý takmer viedol ku kolízii s iným lietadlom, so zemou alebo prekážkami.
4	Významný incident zahrnujúci okolnosti, ktoré naznačujú, že mohlo dôjsť k nehode, vážnemu alebo veľkému incidentu, keby sa riziko neriadilo v rámci hraníc bezpečnosti alebo keby v blízkosti bolo iné lietadlo.
5 (Najmenej závažné nebezpečenstvo)	Žiadny bezprostredný vplyv na bezpečnosť.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

Na stanovenie vplyvu nebezpečenstva na prevádzku a na určenie jeho závažnosti musí systematický prístup/postup zahŕňať vplyvy nebezpečenstiev na jednotlivé prvky funkčného systému ATM, ako sú posádka lietadla, riadiaci letovej prevádzky, funkčné schopnosti lietadiel, funkčné schopnosti pozemnej časti funkčného systému ATM a spôsobilosť poskytovať bezpečné letové prevádzkové služby.

Schéma klasifikácie rizika

Ciele bezpečnosti založené na riziku sa stanovia v zmysle najvyššej pravdepodobnosti výskytu nebezpečenstva, odvodenej od závažnosti jeho vplyvu a od najvyššej pravdepodobnosti vplyvu nebezpečenstva.

Ako nevyhnutný doplnok k preukázaniu dosiahnutia stanovených kvantitatívnych cieľov sa vo vhodných prípadoch pri riadení bezpečnosti zoberú do úvahy ďalšie okolnosti s cieľom zvýšiť bezpečnosť systému ATM.

3.2.5. Oddiel 5

Systém zaistenia bezpečnosti softvéru

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb v rámci prevádzky SMS zavedie systém zaistenia bezpečnosti softvéru v súlade s nariadením (ES) č. 482/2008.

3.3. Požiadavky na bezpečnosť pre technických pracovníkov, ktorí vykonávajú úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb zabezpečia, aby technickí pracovníci vrátane pracovníkov subdodávateľských prevádzkových organizácií, ktorí majú oprávnenie na prevádzkovanie zariadenia ATM a ktorí ho prevádzkujú a vykonávajú jeho údržbu, mali a udržiavali si dostatočné vedomosti o službách, ktoré podporujú, o skutočných a možných vplyvoch svojej práce na bezpečnosť týchto služieb, ako aj o príslušných pracovných obmedzeniach, ktoré sa majú uplatňovať.

▼ B

Pokiaľ ide o príslušných pracovníkov, ktorí sú zapojení do plnenia úloh spojených s bezpečnosťou, vrátane pracovníkov subdodávateľských prevádzkových organizácií, poskytovatelia letových prevádzkových služieb zdokumentujú primeranosť ich spôsobilosti; mechanizmus tvorby rozpisu služieb na zabezpečenie dostatočnej kapacity a nepretržitosti poskytovania služby; politiku a systémy týkajúce sa kvalifikácie pracovníkov, politiku odbornej prípravy pracovníkov, plány a záznamy odbornej prípravy, ako aj opatrenia v oblasti dohľadu nad nekvalifikovanými pracovníkmi. Zavedú postupy pre prípady, keď sa vyskytnú pochybnosti o fyzickom alebo duševnom zdraví pracovníkov.

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb vedú register informácií o počte, stave a nasadení pracovníkov, ktorí sú zapojení do plnenia úloh súvisiacich s bezpečnosťou.

V tomto registri sa:

- a) určujú riadiaci pracovníci zodpovední za funkcie spojené s bezpečnosťou;
- b) zaznamenávajú príslušné kvalifikácie technických a prevádzkových pracovníkov v porovnaní s požadovanou odbornosťou a spôsobilosťou;
- c) konkretizujú miesta a úlohy pridelené technickým a prevádzkovým pracovníkom vrátane metodiky rozpisu služieb.

4. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb musia byť schopní preukázať, že ich pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami uvedenými v nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

- a) ► **M1** vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 ◀, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 42;

▼ M2

- b) príloha 10 o leteckých telekomunikáciách, II. diel o spojovacích postupoch vrátane tých, ktoré majú štatút PANS (postupy pre letové navigačné služby), 6. vydanie, október 2001 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A vrátane;
- c) príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001 vrátane všetkých zmien až po č. 49 vrátane a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012).

▼ B*PRÍLOHA III***Špecifické požiadavky na poskytovanie meteorologických služieb****1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ**

Poskytovatelia meteorologických služieb zabezpečia, aby sa meteorologické informácie potrebné na výkon príslušných funkcií a v užívateľsky náležitej forme sprístupnili:

- a) prevádzkovateľom a členom letových posádok na predletové a letové plánovanie;
- b) poskytovateľom letových prevádzkových služieb a letových informačných služieb;
- c) útvarom služby pátrania a záchrany;
- d) letiskám.

Poskytovatelia meteorologických služieb potvrdia stupeň dosiahnuteľnej presnosti informácií distribuovaných na účely prevádzky vrátane zdroja takýchto informácií, pričom takisto zabezpečia, aby sa takéto informácie distribuovali s dostatočným časovým predstihom a aktualizovali sa podľa potreby.

2. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovatelia meteorologických služieb musia byť schopní preukázať, že ich pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami v nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania meteorologických služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

▼ M2

- a) bez toho, aby bolo dotknuté vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012, príloha 3 o leteckých meteorologických službách pre medzinárodnú letovú navigáciu, 18. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 76 vrátane;
- b) príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001 vrátane všetkých zmien až po č. 49 vrátane a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012;
- c) bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 139/2014 ⁽¹⁾ príloha 14 o letiskách v týchto verziách:
 - i) diel I o navrhovaní a prevádzke letísk, 6. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 11-A vrátane a od 13. novembra 2014 aj vrátane zmeny 11-B;
 - ii) diel II o heliportoch, 4. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 5 vrátane.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ((Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

▼ B*PRÍLOHA IV***Špecifické požiadavky na poskytovanie leteckých informačných služieb****1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ**

Poskytovatelia leteckej informačnej služby zabezpečia, aby tieto informácie a údaje boli k dispozícii na účely prevádzky vo vhodnej forme pre:

- a) pracovníkov zabezpečujúcich prevádzku letov vrátane letovej posádky, ako aj plánovanie letov, systémy riadenia letov a letové simulátory;
- b) poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí sú zodpovední za letové informačné služby, letiskovú letovú informačnú službu a za poskytovanie informácií potrebných na prípravu letu.

Poskytovatelia leteckých informačných služieb zabezpečia úplnosť údajov a potvrdia stupeň presnosti informácií, ktoré sa šíria na účely prevádzky, vrátane zdroja takýchto informácií, a to ešte pred šírením týchto informácií.

2. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovatelia leteckých informačných služieb musia byť schopní preukázať, že ich pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami v:

- a) nariadení Komisie (EÚ) č. 73/2010 ⁽¹⁾;
- b) nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania leteckých informačných služieb v príslušnom vzdušnom priestore:
 - i) príloha 3 o meteorologických službách pre medzinárodnú leteckú navigáciu, 18. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 76 vrátane;
 - ii) príloha 4 o leteckých mapách, 11. vydanie, júl 2009 vrátane všetkých zmien až po č. 57 vrátane;
 - iii) bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 73/2010, príloha 15 o leteckých informačných službách, 14. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 37 vrátane.

▼ M2

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 23, 27.1.2010, s. 6.

▼B*PRÍLOHA V***Špecifické požiadavky na poskytovanie spojovacích, navigačných a sledovacích služieb****1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ**

Poskytovatelia spojovacích, navigačných a sledovacích služieb zabezpečia dostupnosť, nepretržitosť, presnosť a celistvosť svojich služieb.

Poskytovatelia spojovacích, navigačných a sledovacích služieb potvrdia úroveň kvality služieb, ktoré poskytujú, a preukážu, že na ich vybavení sa pravidelne vykonáva údržba a v prípadoch, keď sa to vyžaduje, aj kalibrácia.

2. BEZPEČNOSŤ SLUŽIEB

Poskytovatelia spojovacích, navigačných a sledovacích služieb musia spĺňať požiadavky uvedené v časti 3 prílohy II, ktoré sa týkajú bezpečnosti služieb.

3. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovatelia spojovacích, navigačných a sledovacích služieb musia byť schopní preukázať, že ich pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania spojovacích, navigačných a sledovacích služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

▼M2

- a) diel I o prostriedkoch rádiovkej navigácie, 6. vydanie, júl 2006 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A vrátane;
- b) diel II o spojovacích postupoch vrátane tých, ktoré majú štatút PANS (postupy pre letové navigačné služby), 6. vydanie, október 2001 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A vrátane;
- c) diel III o spojovacích systémoch, 2. vydanie, júl 2007 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A vrátane;
- d) diel IV o systémoch prehľadového radaru a protizrážkových systémoch, 4. vydanie, júl 2007 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A vrátane;
- e) diel V o využívaní rádiového frekvenčného spektra v oblasti letectva, 3. vydanie, júl 2013 vrátane všetkých zmien až po č. 88-A.