

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B**

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1035/2011**

**z dne 17. oktobra 2011**

**o skupnih zahtevah za izvajanje služb navigacijskih služb v zračnem prometu ter o spremembi uredb (ES) št. 482/2008 in (EU) št. 691/2010**

**(Besedilo velja za EGP)**

(UL L 271, 18.10.2011, str. 23)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <b><u>M1</u></b>	Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012	L 281	1	13.10.2012
► <b><u>M2</u></b>	Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 448/2014 z dne 2. maja 2014	L 132	53	3.5.2014



**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1035/2011**

**z dne 17. oktobra 2011**

**o skupnih zahtevah za izvajanje služb navigacijskih služb v zračnem prometu ter o spremembi uredb (ES) št. 482/2008 in (EU) št. 691/2010**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu <sup>(1)</sup> (uredba o izvajanju služb), ter zlasti členov 4, 6 in 7 Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES <sup>(2)</sup> ter zlasti člena 8b(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 mora Komisija ob pomoči Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija) sprejeti izvedbena pravila za izvajanje služb upravljanja zračnega prometa in navigacije v zračnem prometu (ATM/ANS) po vsej Uniji. Člena 8b(6) navedene uredbe zahteva, da ta izvedbena pravila temeljijo na predpisih, sprejetih na podlagi člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) <sup>(3)</sup>.
- (2) Izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu znotraj Unije morajo certificirati države članice ali agencija. Izvajalcem navigacijskih služb v zračnem prometu, ki izpolnjujejo skupne zahteve, se odobri dovoljenje v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 550/2004 in členom 8b(2) Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (3) Uporaba skupnih zahtev, določenih v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 550/2004 in členom 8b Uredbe (ES) št. 216/2008, ne sme posegati v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in zahteve držav članic v zvezi z javnim redom, javno varnostjo in obrambnimi zadevami, kot je določeno v členu 13 Uredbe (ES) št. 549/2004. Skupne zahteve ne smejo vključevati vojaških dejavnosti in usposabljanja, kot je določeno v členu 1(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 in členu 1(2) Uredbe (ES) št. 216/2008.

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

<sup>(2)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

<sup>(3)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

**▼B**

- (4) Opredelitev skupnih zahtev za izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu mora ustrezno upoštevati pravni položaj izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v državah članicah. Poleg tega, kadar organizacija opravlja dejavnosti, ki niso storitve navigacijskih služb v zračnem prometu, skupne zahteve ne smejo veljati za takšne druge dejavnosti ali sredstva, dodeljena za dejavnosti, ki niso službe storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, razen če ni določeno drugače.
- (5) Uporaba skupnih zahtev za izvajalce storitev navigacijskih služb v zračnem prometu mora biti sorazmerna s tveganjem, povezanim s posebnimi lastnostmi vsake dejavnosti, kot so število in/ali vrsta ter značilnosti postopkov zračnega prometa. Če se nekateri izvajalci navigacijskih služb v zračnem prometu odločijo, da ne bodo izkoristili priložnosti za izvajanje čezmejnih služb znotraj enotnega evropskega neba, mora biti pristojni organ pooblaščen, da jim omogoči sorazmerno upoštevanje nekaterih splošnih zahtev za izvajanje navigacijskih služb oziroma nekaterih posebnih zahtev za izvajanje služb zračnega prometa. Zato morajo pogoji, priloženi dovoljenju, izražati vrsto in obseg odstopanja.
- (6) Da se zagotovi pravilno delovanje sistema certificiranja, morajo države članice Komisiji in agenciji predložiti vse ustrezne informacije o odstopanjih, ki jih v zvezi z njihovimi letnimi poročili odobri njihov pristojni organ.
- (7) Ni nujno, da za različne vrste dejavnosti storitev navigacijskih služb v zračnem prometu veljajo enake zahteve. Zato je treba skupne zahteve prilagoditi posebnim lastnostim vsake vrste dejavnosti.
- (8) Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu morajo imeti dokazilo skladnosti z veljavnimi skupnimi zahtevami za čas veljavnosti dovoljenja in za vse vključene službe.
- (9) Da se zagotovi učinkovita uporaba skupnih zahtev, se mora vzpostaviti sistem rednega pregledovanja ter nadzora skladnosti s temi skupnimi zahtevami in pogoji iz dovoljenja. Pristojni organ mora vsako leto pred izdajo dovoljenja preučiti ustreznost izvajalca in oceniti nenehno skladnost izvajalcev storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki jih certificira. Zato mora vzpostaviti in vsako leto posodabljati okvirni inšpekcijski program, ki vključuje vse certificirane izvajalce, na podlagi ocene tveganja. Ta program mora omogočati pregled vseh ustreznih delov izvajalcev storitev navigacijskih služb v zračnem prometu v razumnem časovnem roku. Pri ocenjevanju skladnosti imenovanih izvajalcev služb v zračnem prometu in meteoroloških služb mora imeti pristojni organ pravico do preverjanja ustreznih zahtev, ki izhajajo iz mednarodnih obveznosti zadevne države članice.

▼ **B**

- (10) Strokovni pregledi nacionalnih nadzornih organov lahko poglobijo skupni pristop k nadzoru izvajalcev storitev navigacijskih služb v zračnem prometu po vsej Uniji. Komisija lahko v sodelovanju z državami članicami in agencijo organizira te strokovne preglede, ki morajo biti usklajeni z dejavnostmi v okviru členov 24 in 54 Uredbe (ES) št. 216/2008 ter vseh drugih mednarodnih programov spremljanja in nadzora. Tako se bo izognila podvajanju dela. Da se med strokovnim pregledom omogoči izmenjava izkušenj in najboljše prakse, morajo biti strokovnjaki po možnosti iz pristojnega organa.
- (11) Eurocontrol je oblikoval varnostne predpise (ESARR), ki so najpomembnejši za varno izvajanje služb v zračnem prometu. Komisija mora v skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004 opredeliti in sprejeti ustrezne določbe varnostnih predpisov ESARR v uredbah Unije. Varnostni predpisi ESARR, ki so del Uredbe Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa <sup>(1)</sup> so podlaga teh izvedbenih pravil.
- (12) Komisija je pri sprejemanju Uredbe (ES) št. 2096/2005 ugotovila, da ni primerno ponavljati določb varnostnega predpisa ESARR št. 2 o poročanju in oceni varnostnih dogodkov pri upravljanju zračnega prometa, ki jih zajemata Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES <sup>(2)</sup> ter Direktiva 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu <sup>(3)</sup>. Vendar je treba uvesti nove določbe o varnostnih dogodkih, ki zahtevajo, da pristojni organ v skladu s to uredbo preveri, ali izvajalci služb zračnega prometa ter izvajalci komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb upoštevajo zahtevane ureditve za vključitev poročanja o takih dogodkih in njihove ocene.
- (13) Še zlasti je treba priznati, da je, prvič, upravljanje varnosti tista funkcija služb storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki zagotavlja, da se vsa varnostna tveganja odkrijejo, ocenijo in zadovoljivo ublažijo, ter, drugič, da bo formalen in sistematičen pristop k sistemom za upravljanje varnosti in upravljanje – za dosego celovitega systemskega pristopa – na viden in sledljiv način čim bolj povečal koristi za varnost. Agencija mora dodatno oceniti varnostne zahteve te uredbe in jih vključiti v skupno zakonodajno strukturo za varnost v civilnem letalstvu.
- (14) Dokler agencija ne pripravi osnutka izvedbenih ukrepov, s katerimi se ustrezni standardi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) prenašajo v izvedbene ukrepe Unije, sprejemljivih načinov skladnosti, certifikacijskih specifikacij in navodil, bodo izvajalci navigacijskih služb v zračnem prometu delovali v

<sup>(1)</sup> UL L 335, 21.12.2005, str. 13.

<sup>(2)</sup> UL L 295, 12.11.2010, str. 35.

<sup>(3)</sup> UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

▼B

skladu z ustreznimi standardi ICAO. Za olajšanje čezmejnega izvajanja storitev navigacijskih služb v zračnem prometu in dokler agencija ne bo pripravila osnutka zadevnih ukrepov za prenos standardov ICAO, bodo morale države članice, Komisija in agencija, po potrebi v tesnem sodelovanju z Eurocontrolom, poskušati čim bolj zmanjšati prijavljene razlike med državami članicami pri uporabi standardov ICAO na področju storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, da bi dosegli skupni sklop standardov med državami članicami znotraj enotnega evropskega neba.

- (15) Različni državni sporazumi v zvezi z odgovornostjo izvajalcem storitev navigacijskih služb v zračnem prometu ne smejo preprečiti sklepanja sporazumov o izvajanju čezmejnih služb, potem ko ti uredijo kritje izgub pri škodi, ki izvira iz odgovornosti v skladu z veljavnim pravom. Uporabljena metoda mora biti v skladu z zahtevami nacionalnega prava. Države članice, ki omogočajo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v vsem ali delnem zračnem prostoru, za katerega so odgovorne, brez certificiranja v skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004, morajo kriti odgovornosti teh izvajalcev storitev navigacijskih služb v zračnem prometu.
- (16) Agencija mora dodatno oceniti določbe te uredbe, zlasti tiste v zvezi z varnostno oceno sprememb določb o storitvah navigacijskih služb v zračnem prometu, ki jo opravijo certificirane organizacije, inženirji in tehnično osebje, ter izdati mnenje o njihovi prilagoditvi celovitemu sistemskemu pristopu, ob upoštevanju vključitve teh določb v bodočo skupno zakonodajno strukturo za varnost civilnega letalstva ter izkušenj zainteresiranih strani in pristojnih organov na področju varnostnega nadzora.
- (17) Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) <sup>(1)</sup> zahteva uvedbo posebnih funkcij, imenovanih funkcije omrežja, da se omogoči optimalna uporaba zračnega prostora in skromnih sredstev, pri čemer se uporabnikom omogoči maksimalen dostop do zračnega prostora ter uporaba zaželenih letalskih prog. Kot je določeno v Uredbi (ES) št. 551/2004, Uredba Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010 <sup>(2)</sup> določa pravice, obveznosti in odgovornosti za subjekt, vpleten v izvajanje teh funkcij.
- (18) Za varno izvajanje določenih funkcij omrežja, mora vpleteni subjekt izpolnjevati določene zahteve. Cilj teh zahtev je zagotoviti, da subjekt ali organizacija deluje na varen način in so

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>(2)</sup> UL L 185, 15.7.2011, str. 1.

**▼B**

določene v Uredbi (EU) št. 677/2011. To so varnostne zahteve organizacije, ki so zelo podobne splošnim zahtevam za izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, kot so določene v prilogi I k tej uredbi, vendar so prilagojene varnostnim odgovornostim funkcij omrežja.

- (19) Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 2096/2005 razveljaviti.
- (20) Uredba Komisije (ES) št. 482/2008 z dne 30. maja 2008 o vzpostavitvi sistema za zagotavljanje varnosti programske opreme, ki ga morajo uvesti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, in spremembi Priloge II k Uredbi (ES) št. 2096/2005 <sup>(1)</sup> ter Uredba Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ter o spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa <sup>(2)</sup> morata biti spremenjeni za prilagoditev tej uredbi.
- (21) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo, ki je bil ustanovljen s členom 5 Uredbe (ES) št. 549/2004 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### *Člen 1*

#### **Vsebina in področje uporabe**

Ta uredba določa skupne zahteve za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Razen, če prilogi I in II določata drugače, te skupne zahteve ne veljajo za:

- (a) druge dejavnosti, razen izvajanja storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki jih opravlja izvajalec;
- (b) sredstva, dodeljena za dejavnosti zunaj izvajanja storitev navigacijskih služb v zračnem prometu.

### *Člen 2*

#### **Opredelitev pojmov**

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 2 Uredbe (ES) št. 549/2004 in člena 3 Uredbe (ES) št. 216/2008. Vendar se opredelitev pojma „dovoljenje“ iz člena 2(15) Uredbe (ES) št. 549/2004 ne uporablja.

<sup>(1)</sup> UL L 141, 31.5.2008, str. 5.

<sup>(2)</sup> UL L 201, 3.8.2010, str. 1.

**▼B**

Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve:

1. „delo v zraku“ pomeni dejavnost zrakoplova, v kateri se zrakoplov uporablja za specializirane službe, na primer za kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, nadzor, opazovanje in patroljiranje, iskanje in reševanje ali oglaševanje v zraku;
2. „komercialni zračni prevoz“ pomeni vsak zračni prevoz, ki vključuje prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najemnino;
3. „funkcionalni sistem“ pomeni združitev sistemov, postopkov in človeških virov za izvajanje funkcij v zvezi z upravljanjem zračnega prometa;
4. „splošno letalstvo“ pomeni kakršno koli dejavnost civilnega letalstva, razen dela v zraku ali komercialnega zračnega prevoza;
5. „nacionalni nadzorni organ“ pomeni organ ali organe, ki jih države članice imenujejo ali ustanovijo kot svoj nacionalni nadzorni organ v skladu s členom 4(1) Uredbe (ES) št. 549/2004;
6. „nevarnost“ pomeni vsako stanje, dogodek ali okoliščino, ki bi lahko povzročili nesrečo;
7. „organizacija“ pomeni subjekt, ki zagotavlja službe letalske navigacije;
8. „izvajalska organizacija“ pomeni organizacijo, ki je odgovorna za tehnično vodenje in službe, ki podpirajo zračni promet, komunikacijo, navigacijo ali nadziranje;
9. „tveganje“ pomeni kombinacijo skupne verjetnosti ali pogostnosti pojavljanja škodljivih učinkov, ki so posledica nevarnosti, in resnosti teh učinkov;
10. „zagotavljanje varnosti“ pomeni vse načrtovane in sistematične dejavnosti, ki so potrebne za vzpostavitev ustreznega zaupanja, da izdelek, storitev, organizacija ali funkcionalni sistem dosega zadovoljivo ali sprejemljivo varnost;
11. „varnostni cilj“ pomeni kakovostno ali količinsko navedbo, ki opredeljuje največjo pogostnost ali verjetnost, pri kateri se lahko pričakuje nevarnost;
12. „varnostna zahteva“ pomeni sredstva za ublažitev tveganja, opredeljena s strategijo ublažitve tveganja, ki dosega poseben varnostni cilj, vključno z organizacijskimi, operativnimi, funkcijskimi zahtevami, zahtevami za zmogljivost in interoperabilnost ali okoljskimi značilnostmi;
13. „službe“ pomenijo navigacijsko službo v zračnem prometu ali sklop takšnih storitev;

**▼B**

14. „vseevropska storitev navigacijskih služb v zračnem prometu“ pomeni storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki je oblikovana in vzpostavljena za uporabnike v večini držav članic ali v vseh državah članicah ter ki se lahko razširi prek zračnega prostora, za katerega velja Pogodba;
15. „izvajalec služb letalske navigacije“ pomeni vsak javni ali zasebni subjekt, ki ponuja storitev navigacijskih služb v zračnem prometu za splošni letalski promet, vključno z organizacijo, ki je zaprosila za dovoljenje za izvajanje takšnih služb.

*Člen 3***Pristojni organ za certifikacijo**

1. Za namene te uredbe je pristojni organ za certifikacijo izvajalcev storitev navigacijskih služb v zračnem prometu:
  - (a) za organizacije, ki imajo glavni poslovni sedež in morebitni uradni sedež v državi članici, nacionalni nadzorni organ, ki ga je imenovala ali ustanovila zadevna država članica;
  - (b) za organizacije, ki izvajajo storitve navigacijskih služb v zračnem prometu v zračnem prostoru ozemlja, za katero se uporablja Pogodba, in ki imajo glavni poslovni sedež in morebitni uradni sedež zunaj ozemlja, za katero se uporabljajo določbe Pogodbe, agencija;
  - (c) za organizacije, ki izvajajo vseevropske storitve navigacijskih služb v zračnem prometu na zračnem prostoru ozemlja, za katerega se uporablja Pogodba, agencija.
2. Pristojni organ za varnostni nadzor je organ, ki se določi v skladu s členom 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 1034/2011 <sup>(1)</sup>.

*Člen 4***Podelitev dovoljenj**

1. Da se pridobijo potrebna dovoljenja za izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, in brez poseganja v člen 7(5) Uredbe (ES) št. 550/2004, ravnajo organizacije v skladu s:
  - (a) splošnimi zahtevami za izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, določenimi v Prilogi I;
  - (b) dodatnimi posebnimi zahtevami, določenimi v prilogah II do V, glede na vrsto službe, ki jo izvajajo.
2. Pristojni organ preveri skladnost organizacije s splošnimi zahtevami, preden ji izda dovoljenje.
3. Organizacija izpolni skupne zahteve najpozneje do izdaje dovoljenja v skladu s:

<sup>(1)</sup> Glej stran 15 tega Uradnega lista.



**▼B**

- (a) členom 7 Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (b) členom 8b(2) ter členom 22a(b) in (c) Uredbe (ES) št. 216/2008.

*Člen 5***Odstopanja**

1. Z odstopanjem od člena 4(1) se lahko nekateri izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu odločijo, da ne bodo izkoristili priložnosti za izvajanje čezmejnih služb, in se lahko odpovejo pravici do vzajemnega priznavanja znotraj enotnega evropskega neba.

V teh okoliščinah lahko podajo vlogo za dovoljenje, ki je omejeno na zračni prostor, za katerega je odgovorna država članica iz člena 7(2) Uredbe (ES) št. 550/2004.

2. Za vlogo iz odstavka 1 mora izvajalec služb zračnega prometa izvajati službe ali načrtovati njihovo izvajanje le ob upoštevanju ene ali več naslednjih kategorij:

- (a) delo v zraku;
- (b) splošno letalstvo;
- (c) komercialni zračni promet, omejen na zrakoplove z manj kot 10 tonami najvišje vzletne mase ali manj kot 20 sedeži;
- (d) komercialni zračni promet z manj kot 10 000 premiki na leto, ne glede na največjo vzletno maso in število sedežev, pri čemer se „premiki“ štejejo kot vsota vzletov in pristankov in se izračunajo kot povprečje prejšnjih treh let.

Da bi lahko vložil takšno vlogo, ima izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki ni izvajalec služb zračnega prometa, bruto promet 1 000 000 EUR na leto ali manj glede na službe, ki jih izvaja ali načrtuje, da jih bo izvajal.

Če izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zaradi objektivnih praktičnih razlogov ne more predložiti dokazil, da izpolnjuje ta kvalifikacijska merila, lahko pristojni organ sprejme podobne podatke ali napovedi v zvezi z zgornjimi mejami iz prvega in drugega pododstavka.

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu ob oddaji take vloge pristojnemu organu hkrati predloži ustrezna dokazila v zvezi z izbirnimi merili.

3. Pristojni organ lahko odobri posebna odstopanja prosilcem, ki izpolnjujejo kvalifikacijska merila iz odstavka 1, sorazmerno z njihovim prispevkom k ATMv zračnem prostoru, za katerega je odgovorna zadevna država članica.

Ta odstopanja lahko veljajo le za zahteve iz Priloge I.

**▼B**

Vendar se nobeno odstopanje ne odobri za naslednje zahteve:

- (a) tehnična in operativna usposobljenost in zmogljivost (točka 1);
- (b) upravljanje varnosti (točka 3.1);
- (c) človeški viri (točka 5);
- (d) odprto in pregledno izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu (točka 8.1).

4. Razen odstopanj, določenih v odstavku 3, lahko pristojni organ odobri odstopanja prosilcem, ki izvajajo letališke službe v zvezi z informacijami o letih z ne več kot enim delovnim mestom na katerem koli letališču. To stori sorazmerno z vlagateljevim prispevkom k ATM v zračnem prostoru, za katerega je odgovorna zadevna država članica.

Ta odstopanja lahko veljajo le za naslednje zahteve iz točke 3 Priloge II:

- (a) odgovornost za upravljanje varnosti ter zunanje službe in oskrbo (točki 3.1.2(b) in (e));
- (b) varnostni pregledi (točka 3.1.3(a));
- (c) varnostne zahteve za oceno in ublažitev tveganja v zvezi s spremembami (točka 3.2).

5. Odstopanja se ne odobrijo v zvezi z zahtevami iz prilog III, IV ali V.

6. Pristojni organ v skladu s Prilogo II k Uredbi (ES) št. 550/2004:

- (a) določi vrsto in obseg odstopanja z navedbo pravne podlage v pogojih, priloženih dovoljenju;
- (b) omeji časovno veljavnost dovoljenja, kadar je to potrebno zaradi nadzora;
- (c) spremlja, ali so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa še vedno upravičeni do odstopanja.

#### *Člen 6*

#### **Prikaz skladnosti**

1. Organizacije na zahtevo pristojnega organa predložijo vsa potrebna dokazila o skladnosti z veljavnimi skupnimi zahtevami. Organizacije lahko v celoti uporabljajo obstoječe podatke.

2. Certificirana organizacija po potrebi obvesti pristojni organ o načrtovanih spremembah izvajanja storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki lahko vplivajo na skladnost z veljavnimi skupnimi zahtevami ali pogoji, povezanimi z dovoljenjem.

3. Kadar certificirana organizacija ne izpolnjuje več veljavnih skupnih zahtev ali, kjer se to zahteva, pogojev, ki veljajo za dovoljenje, pristojni organ v enem mesecu po datumu ugotovitve neskladnosti zahteva, da organizacija sprejme popravne ukrepe.

**▼B**

Ta odločitev se nemudoma sporoči zadevni organizaciji.

Pristojni organ preveri, ali je bil popravni ukrep izveden, preden zadevno organizacijo obvesti o odobritvi.

Če po mnenju pristojnega organa popravni ukrepi v roku, dogovorjenem z organizacijo, niso bili pravilno izvedeni, sprejme ustrezne izvršilne ukrepe v skladu s členom 7(7) Uredbe (ES) št. 550/2004, kot tudi členom 10, členom 22a(d) ter členoma 25 in 68 Uredbe (ES) št. 216/2008, kot je ustrezno, pri čemer upošteva potrebo po zagotovitvi neprekinjenosti storitev navigacijskih služb v zračnem prometu.

*Člen 7***Omogočanje spremljanja skladnosti**

Organizacije olajšajo inšpekcijske preglede in preiskave, ki jih izvaja pristojni organ ali usposobljeni subjekt, ki deluje v imenu slednjega, vključno z obiski na kraju samem in obiski brez predhodnega obvestila.

Pooblaščen osebe so pristojne:

- (a) da pregledajo ustrezno dokumentacijo, podatke, postopke in kakršno koli drugo gradivo, ustrezno za izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu;
- (b) da opravijo kopiranje ali vzamejo izpiske iz te dokumentacije, podatkov, postopkov in drugega gradiva;
- (c) da zaprosijo za ustno razlago na kraju samem;
- (d) da vstopijo v zadevne prostore, zemljišča ali prevozna sredstva.

Kadar take inšpekcijske preglede in preiskave izvaja pristojni organ ali v njegovem imenu kvalificiran subjekt, jih izvaja v skladu s pravnimi določbami države članice, v kateri se izvajajo.

*Člen 8***Stalna skladnost**

Pristojni organ na podlagi razpoložljivih dokazil letno spremlja stalno skladnost organizacij, ki jih je certificiral.

V ta namen pristojni organ vzpostavi in vsako leto posodobi okvirni inšpekcijski program, ki vključuje vse izvajalce, ki jih je certificiral, in temelji na oceni tveganj v zvezi z različnimi dejavnostmi, ki so del izvajanih ANS. Pred uvedbo takega programa se posvetuje z zadevnimi izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu in katerim koli drugim zadevnim pristojnim organom, če je to primerno.

Program navaja predvideni časovni razmik inšpekcijskih pregledov različnih krajev.

*Člen 9***Varnostni predpisi za tehnično vodstvo in osebje**

V zvezi z izvajanjem služb zračnega prometa ter komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb pristojni organ ali kateri koli drug organ, ki ga država članica imenuje za izvajanje te naloge:

- (a) izda ustrezne varnostne predpise za tehnično vodstvo in osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo obratovanja;
- (b) zagotovi ustrezen in primeren nadzor varnosti v zvezi s tehničnim vodstvom in osebjem, ki ga določi katera koli izvajalska organizacija za izvajanje nalog v zvezi z varnostjo obratovanja;
- (c) upravičeno in po ustrezni poizvedbi sprejme primerne ukrepe v zvezi z izvajalsko organizacijo in/ali njenim tehničnim vodstvom ter osebjem, ki ne izpolnjuje zahtev iz točke 3.3 Priloge II;
- (d) preveri, da so zagotovljene ustrezne metode, s katerimi se zagotovi, da tretje stranke, ki so jim dodeljene naloge v zvezi z varnostjo obratovanja, izpolnjujejo zahteve iz točke 3.3 Priloge II.

*Člen 10***Postopek strokovnega pregleda**

1. Komisija lahko v sodelovanju z državami članicami in agencijo organizira strokovne preglede nacionalnih nadzornih organov v skladu z odstavki od 2 do 6.

2. Strokovni pregled izvede skupina nacionalnih strokovnjakov, in, če je primerno, opazovalci agencije.

Skupino sestavljajo strokovnjaki iz vsaj treh različnih držav članic in agencije.

Strokovnjaki ne sodelujejo v strokovnih pregledih v državah članicah, v katerih so zaposleni.

Komisija ustanovi in ohranja skupino nacionalnih strokovnjakov, ki jih imenujejo države članice, ki vključuje vse vidike skupnih zahtev, kot so navedene v členu 6 Uredbe (ES) št. 550/2004.

3. Ne manj kot tri mesece pred strokovnim pregledom obvesti Komisija državo članico in zadevni nacionalni nadzorni organ o pregledu, datumu pregleda in identiteti strokovnjakov, ki bodo v njem sodelovali.

Država članica, katere nacionalni nadzorni organ se pregleduje, odobri skupino strokovnjakov, preden se lahko izvede pregled.

**▼B**

4. V treh mesecih po datumu pregleda pripravi skupina za pregled soglasno poročilo, ki lahko vsebuje priporočila.

Komisija za obravnavo poročila skliče srečanje z agencijo, strokovnjaki in nacionalnim nadzornim organom.

5. Komisija pošlje poročilo zadevni državi članici.

Država članica lahko v treh mesecih po datumu prejetja poročila predloži svoje pripombe.

Te pripombe vključujejo, kjer je ustrezno, ukrepe, ki jih je država članica sprejela ali jih namerava sprejeti v danem roku kot odgovor na pregled.

Če ni bilo z zadevno državo članico dogovorjeno drugače, se poročilo in nadaljnja poročila ne objavijo.

6. Komisija prek Odbora za enotno nebo enkrat na leto obvesti države članice o glavnih ugotovitvah teh pregledov.

*Člen 11***Prehodne določbe**

1. Za izvajalce storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki imajo na datum začetka veljavnosti te uredbe dovoljenje, izdano v skladu z Uredbo (ES) št. 2096/2005, se šteje, da imajo dovoljenje, izdano v skladu s to uredbo.

2. Prosilci za dovoljenje izvajalca storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki so vlogo predložili pred datumom začetka veljavnosti te uredbe in jim dovoljenje še ni bilo izdano, dokažejo skladnost z določbami te uredbe, pred izdajo dovoljenja.

3. Kadar organizacije, za katere bo pristojni organ agencija v skladu s členom 3, zaprosijo nacionalni nadzorni organ države članice za izdajo dovoljenja pred datumom začetka veljavnosti te uredbe, nacionalni nadzorni organ zaključi postopek v sodelovanju z agencijo in ob izdaji dovoljenja dokumentacijo pošlje agenciji.

*Člen 12***Razveljavitev**

Uredba (ES) št. 2096/2005 se razveljavi.

**▼B**

*Člen 13*

**Spremembe Uredbe (ES) št. 482/2008**

1. Uredba (ES) št. 482/2008 se spremeni kot sledi:
1. v členu 4(5) se sklic „k Uredbi (ES) št. 2096/2005 „nadomesti s sklicem“ k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 1035/2011 (\*).

(\*) UL L 271, 18.10.2011, str. 23“

2. Člen 6 se črta.
3. V točki 1 in točki 2 Priloge I se sklica „k Uredbi (ES) št. 2096/2005“ nadomestita s sklicem „k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1035/2011“.

*Člen 14*

**Sprememba Uredbe (ES) št. 691/2010**

V Uredbi (EU) št. 691/2010 se črta člen 25.

*Člen 15*

**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

**▼B***PRILOGA I***Splošne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa****1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu je sposoben izvajati službe na varen, učinkovit, neprekinjen in trajnosten način v skladu s kakršno koli stopnjo skupnega povpraševanja po danem zračnem prostoru. Za ta namen ohranja ustrezno tehnično in operativno zmogljivost ter strokovno znanje.

**2. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IN UPRAVLJANJE****2.1 Organizacijska struktura**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu ustanovijo in vodijo svojo organizacijo v skladu s strukturo, ki podpira varno, učinkovito in nepretrgano izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu.

Organizacijska struktura določa:

- (a) pristojnost, dolžnosti in odgovornosti imenovanih imetnikov delovnih mest, še zlasti vodstvenega osebja, odgovornega za funkcije v zvezi z varnostjo, kakovostjo, varstvom, financami in človeškimi viri;
- (b) razmerje in hierarhično strukturo med različnimi deli in postopki organizacije.

**2.2 Organizacijsko vodenje****2.2.1 Poslovni načrt**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu izdelajo poslovni načrt, ki pokriva obdobje najmanj petih let. Poslovni načrt:

- (a) določa splošne cilje izvajalca storitev navigacijskih služb v zračnem prometu in njegovo strategijo za doseganje teh ciljev v skladu z njegovimi splošnimi dolgoročnimi načrti in ustreznimi zahtevami Unije za razvoj infrastrukture ali druge tehnologije;
- (b) vsebuje ustrezne cilje uspešnosti glede varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti, kot je ustrezno.

**▼M2**

Informacije v točkah (a) in (b) so v skladu z nacionalnim načrtom izvedbe ali načrtom izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 in, glede varovanja podatkov, v skladu s programom državne varnosti iz Standarda 3.1.1 Priloge 19 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kot je ustrezno.

**▼B**

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zagotovi varnost za večje naložbene programe in jih poslovno utemelji, po potrebi tudi oceni učinek na ustrezne cilje uspešnosti iz točke (b) in opredeli naložbe, ki izhajajo iz pravnih zahtev, povezanih z izvajanjem raziskovalnega programa za upravljanja zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR).

**2.2.2 Letni načrt**

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu predloži letni načrt za prihodnje leto, ki nadalje določa značilnosti poslovnega načrta in opisuje kakršne koli spremembe.

Letni načrt pokriva naslednje določbe o ravni in kakovosti služb, kot so pričakovana raven zmogljivosti, varnosti, spoštovanja okolja in stroškovne učinkovitosti, kot je ustrezno:

**▼B**

- (a) informacije o izvajanju nove infrastrukture ali drugih razvojnih dosežkov in izjava o njihovem prispevku k izboljšanju uspešnosti storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, vključno z ravno in kakovostjo služb;
- (b) kazalnike uspešnosti, skladne z nacionalnim načrtom izvedbe ali načrtom izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004, na podlagi katerih se lahko razumno ocenita raven uspešnosti in kakovost službe;
- (c) informacije o predvidenih ukrepih za preprečevanje varnostnih tveganj, opredeljenih v varnostnem načrtu izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z varnostnimi kazalniki za spremljanje varnostnega tveganja in, po potrebi, s predvidenimi stroški ukrepov preprečevanja;
- (d) pričakovani kratkoročni finančni položaj izvajalca storitev navigacijskih služb v zračnem prometu in kakršne koli spremembe poslovnega načrta ali vplivi nanj.

### 2.2.3 *Del načrtov, ki se nanaša na uspešnost*

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu omogoči, da sta vsebina dela poslovnega načrta, ki se nanaša na uspešnost, in vsebina letnega načrta na voljo Komisiji na zahtevo pod pogoji, ki jih določi pristojni organ v skladu z nacionalno zakonodajo.

## 3. UPRAVLJANJE VARNOSTI IN UPRAVLJANJE KAKOVOSTI

### 3.1 **Upravljanje varnosti**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu obvladujejo varnost vseh svojih služb. Pri tem vzpostavijo formalne povezave z vsemi zainteresiranimi stranmi, ki bi lahko neposredno vplivale na varnost njihovih služb.

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu razvijejo postopke za upravljanje varnosti, ko uvajajo nove funkcionalne sisteme ali spreminjajo obstoječe funkcionalne sisteme.

### 3.2 **Sistem vodenja kakovosti**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu vzpostavijo sistem za upravljanje kakovosti, ki pokriva vse storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki jih izvajajo, po naslednjih načelih.

Sistem vodenja kakovosti:

- (a) opredeli politiko kakovosti na način, s katerim čim boljše zadovolji potrebe različnih uporabnikov;
- (b) vzpostavi program za zagotavljanje kakovosti, ki vključuje postopke za ugotovitev skladnosti vseh dejavnosti z veljavnimi zahtevami, standardi in postopki;
- (c) predloži dokazila o delovanju sistema vodenja kakovosti v obliki priročnikov in dokumentov spremljanja;
- (d) imenuje predstavnike vodstva za spremljanje skladnosti s postopki, in njihove ustreznosti, da se zagotovita varnost in učinkovitost operativnih postopkov;
- (e) opravlja preglede vzpostavljenega sistema vodenja kakovosti in po potrebi odpravi pomanjkljivosti.

Dovoljenje EN ISO 9001, ki ga izda ustrezno pooblaščen organizacija in vključuje izvajalčeve storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, velja za zadostno dokazilo skladnosti. Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu pristojnemu organu na njegovo zahtevo predloži dokumentacijo v zvezi s certifikacijo.



**▼ B**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu lahko vključijo sisteme za upravljanje varnosti in upravljanje kakovosti v svoj sistem upravljanja.

**3.3 Priročniki**

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zagotavlja in vodi posodobljene priročnike v zvezi z izvajanjem služb, ki so namenjeni uporabi in vodenju osebja.

Zagotavljajo, da:

- (a) priročniki vključujejo napotke in podatke, ki jih osebje potrebuje za izvajanje nalog;
- (b) so ustrezni deli priročnikov dostopni ustreznemu osebju;
- (c) je osebje hitro obveščeno o spremembah priročnika v zvezi z nalogami in o začetku veljavnosti teh sprememb.

**4. VAROVANJE**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu vzpostavijo sistem za upravljanje varnosti za zagotovitev:

- (a) varstva objektov, zmogljivosti in osebja, s čimer se prepreči nezakonito poseganje v izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu;
- (b) varstva operativnih podatkov, ki jih prejme, pripravi ali kako drugače uporablja, tako da je dostop do njih omejen in omogočen le pooblaščenim.

Sistem upravljanja varstva opredeljuje:

- (a) postopke v zvezi z oceno in ublažitvijo tveganja za varstvo, spremljanjem in izboljšanjem varstva, pregledi varstva ter razširjanjem pridobljenih novih spoznanj;
- (b) dodeljena sredstva za odkrivanje kršitev varstva in opozarjanje osebja z ustreznimi opozorili;
- (c) sredstva za upravljanje posledic kršitev varstva ter opredelitev obnovitvenih ukrepov in postopkov za ublažitev, s katerimi se prepreči ponoven pojav.

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zagotovi varnostno preverjanje osebja, kjer je primerno, ter se uskladi z ustreznimi civilnimi in vojaškimi organi za zagotovitev varstva objektov in naprav, osebja ter podatkov.

Sistem za upravljanje varnosti in upravljanje kakovosti je lahko zasnovan kot integriran sistem za upravljanje in se kot tak izvaja.

**5. ČLOVEŠKI VIRI**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zaposlijo ustrezno usposobljeno osebje, da zagotovijo varno, učinkovito, nepretrgano in trajnostno izvajanje teh storitev. V zvezi s tem oblikujejo politike zaposlovanja in usposabljanja osebja.

**▼B**

## 6. FINANČNA MOČ

6.1 **Poslovna in finančna sposobnost**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu so sposobni izpolnjevati finančne obveznosti, kot so fiksni in variabilni stroški poslovanja ali stroški kapitalskih naložb. Uporabljajo ustrezen sistem stroškovnega računovodstva. Svoje sposobnosti dokažejo z letnim načrtom iz točke 2.2.2. ter z bilancami stanja in računi v skladu z njihovim pravnim statutom.

6.2 **Finančna revizija**

V skladu s členom 12(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 mora izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu dokazati, da se pri njem redno izvajajo neodvisne revizije.

## 7. KRITJE ODGOVORNOSTI IN ZAVAROVALNO KRITJE

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu imajo pripravljene ureditve za kritje odgovornosti, ki izhajajo iz veljavne zakonodaje.

Uporabljena metoda za pridobitev kritja ustreza zadevni možni izgubi in škodi, ob upoštevanju pravnega položaja organizacije in stopnje razpoložljivega kritja za komercialno zavarovanje.

Izvajalec storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, ki uporablja službe drugega izvajalca storitev navigacijskih služb v zračnem prometu, zagotovi, da sporazumi vključujejo razporeditev odgovornosti med njima.

## 8. KAKOVOST SLUŽB

8.1 **Odpri in pregledno izvajanje storitev navigacijskih služb v zračnem prometu**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu te storitve opravljajo na odprt in pregleden način. Objavijo pogoje v zvezi z dostopom do njihovih služb in uvedejo postopek rednega formalnega posvetovanja z uporabniki teh storitev, ki je lahko skupno ali posamično, vsaj enkrat na leto.

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu ne smejo razlikovati na podlagi državljanstva ali identitete uporabnika ali kategorije uporabnikov v skladu z veljavno zakonodajo Unije.

8.2 **Načrti za izredne primere**

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu imajo načrte za izredne primere za vse storitve navigacijskih služb v zračnem prometu, ki jih opravljajo, če pride do dogodkov, ki povzročijo znatno poslabšanje ali prekinitev njihovih operacij.

## 9. ZAHTEVE GLEDE POROČANJA

Izvajalci storitev navigacijskih služb v zračnem prometu zadevnemu pristojnemu organu predložijo letno poročilo o svojih dejavnostih.

To letno poročilo vključuje njihove finančne rezultate brez poseganja v člen 12 Uredbe (ES) št. 550/2004, operativne zmogljivosti ter katere koli druge pomembne dejavnosti in razvojne dosežke, zlasti na področju varnosti.

Letno poročilo vključuje vsaj:

(a) oceno ravni uspešnosti službe letalske navigacije, ki se izvaja;

(b) uspešnost izvajalca storitev navigacijskih služb v zračnem prometu glede na cilje uspešnosti iz poslovnega načrta iz točke 2.2.1., pri čemer se dejanska uspešnost primerja z letnim načrtom na podlagi kazalnikov uspešnosti iz tega načrta;

**▼B**

- (c) razlago za odstopanje od ciljev in opredelitev ukrepov za zapolnitev morebitnih vrzeli med referenčnim obdobjem iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004;
- (d) razvojne dosežke pri delovanju in infrastrukturi;
- (e) finančne rezultate, če niso objavljeni posebej v skladu s členom 12(1) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (f) informacije o postopku formalnega posvetovanja z uporabniki služb;
- (g) informacije o politiki človeških virov.

Izvajalci ANS dajo vsebino letnega poročila na voljo Evropski komisiji in agenciji na zahtevo ter javnosti pod pogoji, ki jih določi nacionalni nadzorni organ v skladu z nacionalno zakonodajo.



## PRILOGA II

### Posebne zahteve za izvajanje služb zračnega prometa

#### 1. LASTNIŠTVO

Izvajalci služb zračnega prometa pristojnemu organu iz člena 7(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 sporočijo:

- (a) svoj pravni položaj, strukturo lastništva in kakršne koli določbe, ki bistveno vplivajo na nadzor nad njihovim premoženjem;
- (b) kakršno koli povezavo z organizacijami, ki ne sodelujejo pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, vključno s komercialnimi dejavnostmi, ki jih izvaja neposredno ali prek povezanih podjetij in ki znašajo več kot 1 % pričakovanega prihodka. Poleg tega sporočijo kakršno koli spremembo posameznega lastniškega deleža, ki predstavlja 10 % ali več njihovega celotnega lastništva;

Izvajalci služb zračnega prometa sprejmejo vse ustrezne ukrepe za preprečitev kakršnega koli navzkrižja interesov, ki bi lahko ogrozilo njegovo nepristransko in objektivno izvajanje služb.

#### 2. ODPRTO IN PREGLEDNO IZVAJANJE SLUŽB

Poleg točke 8.1 iz Priloge I in ko se država članica odloči organizirati izvajanje posebnih služb zračnega prometa v konkurenčnem okolju, lahko ta država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da izvajalci teh posebnih služb zračnega prometa ne bodo opravljali nobene dejavnosti, katere cilj ali posledica je preprečitev, omejitev ali izkrivljanje konkurence, ali dejavnosti, ki povzroča zlorabo prevladujočega položaja v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo in zakonodajo Unije.

#### 3. VARNOST SLUŽB

##### 3.1 Sistem za upravljanje varnosti (SMS)

###### 3.1.1 Splošne varnostne zahteve

Izvajalci služb zračnega prometa imajo, kot sestavni del upravljanja služb, sistem obvladovanja varnosti (SMS), ki:

- (a) zagotavlja formaliziran, jasen in tvoren pristop k sistematičnemu upravljanju varnosti pri izpolnjevanju odgovornosti za varnost v okviru izvajanja služb; deluje v zvezi z vsemi njihovimi službami in podpornimi ureditvami pod njegovim vodstvenim nadzorom; in vključuje, kot temelj, izjavo o varnostni politiki, ki opredeljuje temeljni pristop organizacije k upravljanju varnosti (upravljanje varnosti);
- (b) zagotavlja, da je vsaka oseba, povezana z varnostnimi vidiki izvajanja služb zračnega prometa, individualno odgovorna za varnost svojih dejanj, da so menedžerji odgovorni za varno upravljanje posameznih oddelkov ali odsekov ter da najvišje vodstvo izvajalca nosi celotno odgovornost za varnost (odgovornost za varnost);
- (c) zagotavlja, da se doseganju ustrezne varnosti pri službah zračnega prometa daje največja prednost (varnostna prednost);

**▼B**

- (d) zagotavlja, da je glavni varnostni cilj pri izvajanju služb zračnega prometa zmanjšati vpliv na tveganje za letalsko nesrečo, kolikor je to v praksi izvedljivo (varnostni cilj).

3.1.2 *Zahteve za doseganje varnosti*

Znotraj delovanja SMS izvajalci služb zračnega prometa:

- (a) zagotavljajo, da je osebje ustrezno usposobljeno in primerno za delovno mesto, ki ga opravlja, ob tem pa je po potrebi ustrezno pooblaščen in izpolnjuje veljavne zahteve za zdravstveno sposobnost (usposobljenost);
- (b) zagotavljajo, da je funkcija upravljanja varnosti določena z organizacijsko odgovornostjo za razvoj in ohranjanje SMS; zagotavljajo, da je mesto odgovornosti neodvisno od linijske organizacije upravljanja in odgovarja neposredno najvišji organizacijski ravni. Vseeno se pri manjših organizacijah, kjer lahko kombinacija odgovornosti prepreči zadostno neodvisnost v zvezi s tem, ukrepi za zagotavljanje varnosti dopolnijo z dodatnimi neodvisnimi sredstvi; in zagotavljajo, da najvišje vodstvo organizacije izvajalca služb dejavno sodeluje pri zagotavljanju upravljanja varnosti (odgovornost za upravljanje varnosti);
- (c) zagotavljajo, da se, kadar je to izvedljivo, izračunajo in ohranijo kvantitativne ravni varnosti za vse funkcionalne sisteme (kvantitativne ravni varnosti);
- (d) zagotavljajo, da se SMS sistematično dokumentira tako, da je vzpostavljena jasna povezava z varnostno politiko organizacije (dokumentacija SMS);
- (e) zagotavljajo ustrezno obrazložitev varnosti zunanjih služb in oskrbe ob upoštevanju njihovega varnostnega pomena znotraj izvajanja služb (zunanje službe in oskrba);
- (f) zagotavljajo, da sta ocena in ublažitev tveganja na primerni ravni za zagotovitev ustreznega upoštevanja vseh vidikov upravljanja zračnega prometa (ocena in ublažitev tveganja). V zvezi s spremembami funkcionalnega sistema upravljanja zračnega prometa se uporabi točka 3.2;
- (g) zagotavlja, da se operativni in tehnični dogodki v zvezi z vodenjem zračnega prometa, ki naj bi pomembno vplivali na varnost, takoj raziščejo in se sprejmejo potrebni korektivni ukrepi (dogodki v zvezi z varnostjo). Dokažejo tudi, da izvajajo zahteve o poročanju in oceni varnostnih dogodkov v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo in zakonodajo Unije.

3.1.3 *Zahteve za zagotavljanje varnosti*

Znotraj delovanja SMS zagotovijo izvajalci služb zračnega prometa, da:

- (a) se redno izvajajo varnostni pregledi, s katerimi se priporočijo izboljšave, kjer so potrebne, zagotovi varnost pri dejavnosti menedžerjev znotraj njihovih področij in potrdi skladnost z ustreznimi deli SMS (varnostni pregledi);

**▼ B**

- (b) obstajajo metode za odkrivanje sprememb v funkcionalnih sistemih ali postopkih, ki lahko kažejo na to, da se nek element približuje točki, ko več ne more izpolnjevati sprejemljivih standardov varnosti, in se sprejmejo korektivni ukrepi (spremljanje varnosti);
- (c) se evidence o varnosti ohranjajo med celotnim postopkom delovanja sistema za upravljanje varnosti, kar je podlaga za zagotovitev varnosti vsem, povezanim z izvajanjem služb, odgovornim za službe ali tistim, ki so od njih odvisni, ter pristojnemu organu (evidence o varnosti).

3.1.4 *Zahteve za spodbujanje varnosti*

Znotraj delovanja SMS zagotovijo izvajalci služb zračnega prometa, da:

- (a) se vse osebe zaveda možnih nevarnosti v zvezi z varnostjo pri njihovih nalogah (ozaveščenost o varnosti);
- (b) se nova spoznanja, pridobljena iz preiskav dogodkov in drugih dejavnosti v zvezi z varnostjo, širijo znotraj organizacije na upravni in operativni ravni (razširjanje pridobljenih novih spoznanj);
- (c) se osebe vse dejavno spodbuja, da predlaga rešitve za prepoznane nevarnosti, poleg tega se uvedejo spremembe za izboljšanje varnosti, kjer so potrebne (izboljšanje varnosti).

3.2 **Varnostne zahteve za oceno in ublažitev tveganja v zvezi s spremembami**3.2.1 *Oddelek 1*

Znotraj delovanja SMS zagotovijo izvajalci služb zračnega prometa, da se prepoznavanje nevarnosti ter ocenitev in ublažitev tveganja sistematično izvedejo pri kakršni koli spremembi delov funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa in ureditve podpore, ki so znotraj vodstvenega nadzora, na način, ki obravnava:

- (a) celoten življenjski krog sestavnega dela zadevnega funkcionalnega sistema za upravljanje zračnega prometa od začetnega načrtovanja in opredelitve do postopkov po koncu izvajanja, vzdrževanja in umika iz obratovanja;
- (b) sestavne dele funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa v zraku, na zemlji in, kadar je primerno, v prostoru, prek sodelovanja z odgovornimi stranmi, ter
- (c) opremo, postopke in človeške vire funkcionalnega sistema za upravljanje zračnega prometa, medsebojne vplive teh elementov ter medsebojne vplive med zadevnim sestavnim delom in drugimi deli funkcionalnega sistema za upravljanje zračnega prometa.

3.2.2 *Oddelek 2*

Prepoznavanje nevarnosti ter postopki v zvezi z oceno in ublažitvijo tveganja vključujejo:

- (a) določitev področja uporabe, mej in vmesnikov zadevnega sestavnega dela, identifikacijo funkcij, ki jih bo izvajal sestavni del, ter razmere v zvezi s postopki, katerih del bo;
- (b) določitev varnostnih ciljev, ki veljajo za sestavni del, vključno s:
  - (i) prepoznavanjem verodostojnih nevarnosti in okvar v zvezi z vodenjem zračnega prometa ter njihovih sestavljenih učinkov;

**▼B**

- (ii) oceno vplivov, ki jih ima lahko na varnost zrakoplova, in oceno resnosti teh vplivov z uporabo klasifikacijskega seznama resnosti iz oddelka 4;
  - (iii) določitvijo njihove dopustnosti v smislu največje verjetnosti za pojav nevarnosti in na podlagi resnosti ter največje verjetnosti posledic nevarnosti, v skladu z oddelkom 4;
- (c) izpeljava, kot je primerno, strategije za ublažitev tveganja, ki:
- (i) določa obrambo, ki se jo začne izvajati za zaščito pred nevarnostmi za tveganje;
  - (ii) po potrebi vključuje razvoj varnostnih zahtev, ki se nanašajo na zadevni sestavni del ali druge dele funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa ali razmere v zvezi s postopki;
  - (iii) zagotavlja izvedljivost in učinkovitost;
- (d) potrditev izpolnjevanja vseh identificiranih varnostnih ciljev in zahtev:
- (i) pred uveljavitvijo spremembe;
  - (ii) med katero koli prehodno fazo k operativni službi;
  - (iii) med operativno življenjsko dobo;
  - (iv) med katero koli prehodno fazo do umika iz obratovanja.

**3.2.3 Oddelek 3**

Rezultati, utemeljitve in dokazila v zvezi s postopki ocene in ublažitve tveganja, vključno s prepoznavanjem nevarnosti, se primerjajo in dokumentirajo na način, ki zagotavlja:

- (a) določitev celotnih utemeljitev, s katerimi se dokaže, da bosta zadevni sestavni del in celoten funkcionalni sistem vodenja zračnega prometa ostala sprejemljivo varna z izpolnjevanjem varnostnih ciljev in zahtev, ki so bile določene. To vključuje ustrezne specifikacije katere koli uporabljene napovedane tehnike, tehnike spremljanja ali raziskovanja;
- (b) vse varnostne zahteve v zvezi z uveljavitvijo spremembe so sledljive do predvidenih postopkov/funkcij.

**3.2.4 Oddelek 4**

Prepoznavanje nevarnosti in ocena resnosti

Izva se sistematično prepoznavanje nevarnosti. Resnost posledic nevarnosti v določenih razmerah v zvezi s postopki se določi s pomočjo klasifikacijskega seznama iz spodnje tabele, pri čemer je klasifikacija resnosti odvisna od določene utemeljitve, ki kaže najverjetnejšo posledico nevarnosti pri najslabšem predvidenem scenariju.

## ▼B

Stopnja resnosti	Vpliv na delovanje
1 (najresnejša)	Nesreča, kot je opredeljena v členu 2 Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup>
2	Resni incident, kot je opredeljen v členu 2 Uredbe (EU) št. 996/2010
3	Večji incident v zvezi z delovanjem zrakoplova, pri katerem je bila lahko ogrožena varnost zrakoplova, kar bi skoraj povzročilo trčenje zrakoplova s tlemi ali ovirami
4	Znatni incident v okoliščinah, ki kažejo na to, da bi se lahko zgodila nesreča, resni ali večji incident, če se ne bi preprečilo tveganje znotraj varnostne rezerve ali če bi bil v bližini drug zrakoplov
5 (najmanj resna)	Brez neposrednega vpliva na varnost

<sup>(1)</sup> UL L 295, 12.11.2010, str. 35.

Da se ugotovijo posledice nevarnosti na delovanje in določi njena resnost, vključuje sistematični pristop/postopek posledice nevarnosti na različne elemente funkcionalnega sistema upravljanja zračnega prometa, kot so letalska posadka, kontrolorji zračnega prometa, funkcionalne zmogljivosti zrakoplova, funkcionalne zmogljivosti funkcionalnega sistema upravljanja zračnega prometa na tleh in sposobnost zagotavljanja varnih služb zračnega prometa.

#### Klasifikacijska shema tveganja

Varnostni cilji, ki temeljijo na tveganju, se določijo glede na največjo verjetnost pojava nevarnosti, ki izhaja iz resnosti njenih posledic in največje verjetnosti posledic nevarnosti.

Kot potrebno dopolnilo k temu, da se količinski cilji dosežejo, se bodo uporabili dodatni ukrepi upravljanja varnosti, tako da se bo omogočila večja varnost sistema vodenja zračnega prometa, kjer je to smiselno.

#### 3.2.5 Oddelek 5

##### Sistem za zagotavljanje varnosti programske opreme

Izvajalec služb zračnega prometa v okviru delovanja SMS v skladu z Uredbo (ES) št. 482/2008 uvede sistem za zagotavljanje varnosti programske opreme.

#### 3.3 Varnostne zahteve za tehnično vodstvo in osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo obratovanja

Izvajalci služb zračnega prometa zagotovijo, da tehnično vodstvo in osebje, vključno z osebjem izvajalskih organizacij podpododbenic, ki uporabljajo in vzdržujejo opremo za vodenje zračnega prometa, namenjeno operativni uporabi, imajo ter osvežujejo zadostno znanje in razumevanje v zvezi s službami, ki jih vzdržujejo, dejanskimi in možnimi vplivi njihovega dela na varnost teh služb ter ustreznimi veljavnimi operativnimi omejitvami.



**▼ B**

Izvajalci služb zračnega prometa v zvezi z osebjem, vključenim v naloge v zvezi z varnostjo, med katero spada tudi osebje izvajalskih organizacij podizvajalk, dokumentirajo, ali je osebje ustrezno usposobljeno; delovni raspored za zagotovitev zadostne zmogljivosti in neprekinjenosti služb; sistem in politiko usposobljenosti osebja, politiko usposabljanja osebja, načrte za usposabljanje in zapise o usposabljanju ter režim nadzora nekvalificiranega osebja. Pripravljene imajo postopke za primere, v katerih je telesno ali duševno stanje osebja dvomljivo.

Izvajalci služb zračnega prometa vodijo register podatkov o številu, statusu in razvrstitvi osebja, ki sodeluje pri nalogah v zvezi z varnostjo.

Register:

- (a) identificira menedžerje, odgovorne za funkcije v zvezi z varnostjo;
- (b) evidentira ustrezno usposobljenost tehničnega in operativnega osebja glede na zahtevane spretnosti in znanja ter zahteve za usposobljenost;
- (c) določa kraje in naloge, dodeljene tehničnemu in operativnemu osebju, vključno s kakršno koli metodologijo razvrščanja dela.

#### 4. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI

Izvajalci služb zračnega prometa so sposobni dokazati, da so njihove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz naslednjih prilog h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, če so pomembni za izvajanje služb zračnega prometa v zadevnem zračnem prostoru:

- (a) ► **M1** Izvedbena uredba (EU) št. 923/2012 ◀, vključno z vsemi spremembami do št. 42);

**▼ M2**

- (b) Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah, zvezek II o postopkih komunikacije, vključno s postopki za navigacijske službe zračnega prometa (PANS) (6. izdaja iz oktobra 2001, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A);
- (c) Priloge 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja iz julija 2001, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 49) in Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 <sup>(1)</sup>, kot je ustrezno.

<sup>(1)</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1).

**▼ B***PRILOGA III***Posebne zahteve za meteorološke službe****1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

Meteorološke službe zagotavljajo, da so meteorološki podatki, potrebni za izvajanje posameznih funkcij, v uporabnikom prijazni obliki na voljo:

- (a) letalskim prevoznikom in članom letalske posadke za načrtovanje pred vzletom in med letom;
- (b) izvajalcem služb zračnega prometa in služb letalskih informacij;
- (c) enotam služb za iskanje in reševanje;
- (d) letališčem.

Meteorološke službe potrdijo stopnjo dosegljive natančnosti podatkov, namenjenih za obratovanje, vključno z virom takšnih podatkov, pri čemer zagotavljajo pravočasno razdelitev takšnih podatkov in njihovo posodabljanje.

**2. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI**

Meteorološke službe so sposobne dokazati, da so njihove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz naslednjih prilog h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, če so pomembni za izvajanje meteoroloških služb v zadevnem zračnem prostoru:

**▼ M2**

- (a) brez poseganja v Izvedbeno uredbo (EU) št. 923/2012, Priloge 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (18. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 76);
- (b) Priloge 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja, julij 2001, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 49) in Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012, kot je ustrezno;
- (c) brez poseganja v Uredbo (EU) št. 139/2014 <sup>(1)</sup>, Priloga 14 o letališčih v naslednjih izdajah:
  - (i) Zvezek I o načrtovanju in delovanju letališč (6. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 11-A in od 13. novembra 2014 vključno s spremembo 11-B);
  - (ii) Zvezek II o heliportih (4. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 5).

<sup>(1)</sup> Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

**▼ B***PRILOGA IV***Posebne zahteve za izvajanje letalskih informacijskih služb****1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

Izvajalci letalskih informacijskih služb zagotavljajo, da so podatki in informacije dostopni za operativne namene v obliki, primerni za:

- (a) osebje letalskega prevoznika, vključno z letalsko posadko, načrtovanje leta, sisteme upravljanja letov in simulatorje letenja;
- (b) izvajalce služb zračnega prometa, ki so odgovorni za letalske informacijske službe, letalske informacijske službe na letališču in zagotovitev informacij pred vzletom.

Izvajalci letalskih informacijskih služb pred objavo podatkov zagotavljajo njihovo celovitost in potrdijo stopnjo natančnosti podatkov, namenjenih za obratovanje, vključno z virom takšnih podatkov.

**2. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI**

Izvajalci letalskih informacijskih služb so sposobni dokazati, da so njihove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz:

- (a) Uredbe Komisije (EU) št. 73/2010 <sup>(1)</sup>

**▼ M2**

- (b) Naslednjih prilog h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, če so pomembni za izvajanje letalskih informacijskih služb v zadevnem zračnem prostoru:
  - (i) Priloge 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (18. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 76);
  - (ii) Priloge 4 o letalskih navigacijskih kartah (11. izdaja, julij 2009, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 57);
  - (iii) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 73/2010, Priloge 15 o letalskih informacijskih službah (14. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 37).

<sup>(1)</sup> UL L 23, 27.1.2010, str. 6.

**▼ B***PRILOGA V***Posebne zahteve za izvajanje komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb****1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

Izvajalci komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb zagotavljajo razpoložljivost, neprekinjenost, točnost in celovitost svojih služb.

Izvajalci komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb potrdijo stopnjo kakovosti služb, ki jih izvajajo, ter dokažejo redno vzdrževanje in po potrebi umerjenost svoje opreme.

**2. VARNOST SLUŽB**

Izvajalci komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb ravnavo v skladu z zahtevami iz točke 3 Priloge II o varnosti služb.

**3. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI**

Izvajalci komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb so sposobni dokazati, da so njihove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu v naslednjih izdajah, če so pomembni za izvajanje komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb v zadevnem zračnem prostoru:

**▼ M2**

- (a) Zvezek I o pripomočkih za radijsko navigacijo (6. izdaja, julij 2006, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A);
- (b) Zvezek II o komunikacijskih postopkih, vključno s postopki za navigacijske službe zračnega prometa (PANS) (6. izdaja, oktober 2001, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A);
- (c) Zvezek III o komunikacijskih sistemih (2. izdaja, julij 2007, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A);
- (d) Zvezek IV o nadzornem radarju in sistemih za preprečevanje trčenja (4. izdaja, julij 2007, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A);
- (e) Zvezek V o uporabi radijskega spektra za zračni promet (3. izdaja, julij 2013, vključno z vsemi spremembami do vključno št. 88-A).