

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 2096/2005
z dne 20. decembra 2005
o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa
(Besedilo velja za EGP)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

Skupne zahteve ne smejo vključevati vojaških dejavnosti in usposabljanja v okviru področja uporabe člena 1(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

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 (uredba o izvajanju služb) ⁽¹⁾, in zlasti členov 4 in 6 Uredbe,

- (4) Opredelitev skupnih zahtev za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa mora ustrezno upoštevati pravni položaj izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v državah članicah. Ob tem, ko dejavnosti organizacije niso le izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, se skupne zahteve, ki se določijo v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 550/2004, ne smejo uporabljati za takšne druge dejavnosti in za sredstva, dodeljena za dejavnosti zunaj izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, razen če ni določeno drugače.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004, mora Komisija določiti skupne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa po vsej Skupnosti. Uredba, ki se neposredno uporablja je najustreznejše sredstvo za ta namen.

(2) Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa znotraj Skupnosti morajo certificirati države članice. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki izpolnjujejo skupne zahteve, morajo prejeti dovoljenje v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 550/2004. Tisti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki lahko obratujejo brez dovoljenja, si morajo prizadevati za zagotovitev največje možne skladnosti s skupnimi zahtevami glede na njihov pravni status.

(3) Uporaba skupnih zahtev, določenih v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 550/2004, 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 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ⁽²⁾.

(5) Uporaba skupnih zahtev za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa mora biti sorazmerna s tveganjem, povezanim s posebnimi lastnostmi vsake službe, kot sta število ter/ali vrsta in značilnosti postopkov zračnega prometa. Če se nekateri izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa odločijo, da ne izkoristijo priložnosti za izvajanje čezmejnih služb in se zato odpovejo pravici do vzajemnega priznavanja znotraj enotnega evropskega neba, mora biti nacionalni nadzorni organ pooblaščen, da tem izvajalcem na sorazmeren način omogoči 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 predložiti vse ustrezne podatke o odstopanjih, ki jih v zvezi z njihovimi letnimi poročili odobri njihov nacionalni nadzorni organ.

(7) Ni nujno, da za različne vrste navigacijskih služb zračnega prometa veljajo enake zahteve. Zato je treba skupne zahteve prilagoditi posebnim lastnostim vsake vrste službe.

(8) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa morajo imeti dokazilo skladnosti za čas veljavnosti dovoljenja in za vse obravnavane službe.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

⁽²⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

- (9) Da se zagotovi učinkovita uporaba skupnih zahtev, se mora vzpostaviti sistem rednega pregledovanja ter nadzovanja skladnosti s temi skupnimi zahtevami in pogoji iz dovoljenja. Nacionalni nadzorni organ mora letno pred izdajo dovoljenja preučiti ustreznost izvajalca in oceniti stalno skladnost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih certificira. Zato mora vzpostaviti in vsako leto posodabljeni okvirni inšpekcijski program, ki vključuje vse certificirane izvajalce, na podlagi ocenitve tveganja. Program mora omogočati pregled vseh ustreznih delov izvajalcev navigacijskih služb v razumnem časovnem okviru. Pri ocenjevanju skladnosti pooblaščenih izvajalcev služb zračnega prometa in meteoroloških služb mora imeti nacionalni nadzorni organ pravico do preverjanja ustreznih zahtev, ki izvirajo iz mednarodnih obveznosti zadevne države članice.
- (10) Medsebojni pregledi nacionalnih nadzornih organov morajo poglobiti skupni pristop k nadzoru izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa po vsej Skupnosti. Komisija mora, v sodelovanju z državami članicami, poskrbeti za te medsebojne preglede, ki morajo biti usklajeni z dejavnostmi v okviru Eurocontrolovega Programa ESARR za spremljanje in podporo izvajanja (EPSPI) in Revizijskega programa za splošni nadzor varnosti (RPSNV), ki ga izvaja Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). S tem se bo izognilo podvajanju dela. Da se med medsebojnim pregledom omogoči izmenjava izkušenj in najboljša praksa, morajo državni strokovnjaki po možnosti izhajati iz nacionalnega nadzornega organa ali priznane organizacije.
- (11) Eurocontrol je sestavil varnostne predpise (ESARR), ki so najbolj pomembni za varno izvajanje služb zračnega prometa. V skladu z Uredbo (ES) št. 550/2004 mora Komisija prepoznati in sprejeti ustrezne določbe ESARR 3 o uporabi sistemov obvladovanja varnosti s strani izvajalcev služb vodenja zračnega prometa (VZP), ESARR 4 o oceni in ublažitvi tveganja pri VZP ter ESARR 5 o osebju služb VZP, zahtevah za tehnično vodstvo in osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo obratovanja. V skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 550/2004 je Komisija predstavila predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dovoljenju Skupnosti za delo kontrolorja zračnega prometa⁽¹⁾, ki pokriva določbe varnostnega predpisa ESARR 5 za kontrolorje zračnega prometa. Zato ni primerno, da se v tej uredbi te določbe ponovijo. Vseeno je treba vključiti določbe, ki zavezujejo nacionalni nadzorni organ, da ta preveri, ali ima osebje izvajalca služb zračnega prometa, še posebno kontrolorji zračnega prometa, ustrezna spričevala, če je to potrebno.
- (12) Ni primerno, da se v tej uredbi ponovijo določbe ESSAR 2 o poročanju in oceni dogodkov v zvezi z varnostjo pri VZP iz Direktive Sveta 94/56/ES z dne 21. novembra 1994 o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu⁽²⁾ ter Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu⁽³⁾. Vseeno morajo nove določbe o dogodkih v zvezi z varnostjo uvesti, da nacionalni nadzorni organ preveri, ali izvajalec služb zračnega prometa in tudi izvajalec služb v zvezi s komunikacijo, navigacijo in nadziranjem upoštevatva zahtevano ureditev za vključitev poročanja in ocene takšnih dogodkov v zvezi z varnostjo. Ustrezne določbe ESARR 1 o nadzoru varnosti pri VZP in ESARR 6 o programski opremi pri sistemih VZP morajo biti prepoznane in sprejete v posebnih predpisih Skupnosti.
- (13) Še zlasti je treba priznati, da je prvič, obvladovanje varnosti tista funkcija služb zračnega prometa, ki zagotavlja, da so bila prepoznana, ocenjena in zadostno ublažena vsa varnostna tveganja ter drugič, da bo formalen in sistematičen pristop k varnemu upravljanju na viden in sledljiv način čim bolj povečal varnostne koristi. Komisija mora posodobiti in nadalje natančneje določiti varnostne zahteve, ki se uporabljajo za službe zračnega prometa te uredbe, da se zagotovi največja mogoča raven varnosti brez poseganja v prihodnjo vlogo Evropske agencije za varnost v letalstvu na tem področju.
- (14) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa morajo delovati v skladu z ustreznimi standardi ICAO. Za olajšanje čezmejnega izvajanja služb morajo države članice in Komisija, v tesnem sodelovanju z Eurocontrolom, poskušati čim bolj zmanjšati razlike med državami članicami pri uporabi standardov ICAO na področju navigacijskih služb zračnega prometa, da se doseže skupni niz standardov med državami članicami znotraj enotnega evropskega neba in še zlasti za razvoj skupnih pravil zračnega prometa.

⁽¹⁾ COM(2004) 473, še ni objavljeno v UL.

⁽²⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

⁽³⁾ UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

- (15) Različni državni sporazumi v zvezi z odgovornostjo izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ne smejo preprečiti sodelovanja v sporazumih o izvajanju čezmejnih služb, potem ko so uredili kritje izgub pri škodi, ki izvira iz odgovornosti v skladu z veljavnim pravom. Uporabljena metoda mora biti v skladu z nacionalnimi pravnimi zahtevami. 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.
- (b) ESARR 4 o oceni in ublažitvi tveganja pri vodenju zračnega prometa z dne 5. aprila 2001;
- (c) ESARR 5 o osebju služb VZP, zahtevah za tehnično vodstvo in osebje, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo obratovanja, z dne 11. aprila 2002.

Člen 2

Opredelitve pojmov

- (16) Medtem ko varnostni predpis ESARR 4 opredeljuje najvišjo sprejemljivo verjetnost za neposredno prispevanje VZP k nesrečam v regiji, ki jo pokriva Evropska konferenca civilnega letalstva, najvišje sprejemljive verjetnosti za vse stopnje resnosti še niso bile določene. Države članice in Komisija morajo, skupaj z Eurocontrolom, dopolniti in posodobiti te verjetnosti ter razviti mehanizme za njihovo uporabo v različnih okoljih.
- (17) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno nebo, ustanovljenega s členom 5 Uredbe (ES) št. 549/2004 –
1. Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov, ki jih določa Uredba (ES) št. 549/2004.
2. Poleg opredelitev pojmov iz odstavka 1 veljajo naslednje opredelitve pojmov:
- (a) „delo v zraku“ pomeni dejavnost zrakoplova, v kateri se zrakoplov uporablja za specializirane storitve, na primer za kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, geodetske storitve, opazovanje in patroljiranje, iskanje in reševanje ali oglaševanje v zraku;

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet in področje uporabe

Ta uredba določa skupne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa. Razen če Prilogi I in II določata drugače, te skupne zahteve ne veljajo za:

- (a) druge dejavnosti, razen izvajanja služb zračnega prometa, ki jih opravlja izvajalec;
- (b) sredstva, dodeljena za dejavnosti zunaj izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa.
- (a) ESARR 3 o uporabi sistemov obvladovanja varnosti s strani izvajalcev služb vodenja zračnega prometa (VZP) z dne 17. julija 2000;
- (b) „komercialni zračni promet“ pomeni kakršno koli dejavnost zrakoplova, ki vključuje prevoz potnikov, tovora ali pošte za najem ali plačilo;
- (c) „funkcionalni sistem“ pomeni združitev sistemov, postopkov in človeških virov za izvajanje funkcij v zvezi z vodenjem zračnega prometa;
- (d) „splošno letalstvo“ pomeni kakršno koli dejavnost civilnega letalstva, razen rednega zračnega prevoza in čarterskega zračnega prevoza za najem ali plačilo;
- (e) „nacionalni nadzorni organ“ pomeni organ ali organe, ki jih imenujejo ali ustanovijo države članice kot svoj nacionalni organ v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 549/2004;
- (f) „nevarnost“ pomeni vsako stanje, dogodek ali okoliščino, ki bi lahko povzročili nesrečo;
- (g) „izvajalska organizacija“ pomeni organizacijo, ki je odgovorna za izvajanje tehničnega vodstva in služb, ki podpirajo zračni promet, komunikacijo, navigacijo ali nadziranje;

Ta uredba prepoznava in sprejema obvezne določbe naslednjih varnostnih predpisov Eurocontrola (ESARR), ki so pomembne za certificiranje izvajalcev navigacijskih služb letalskega prometa:

(h) „tveganje“ pomeni združitev skupne verjetnosti ali pogostnosti pojavljanja škodljivih učinkov, ki so posledica nevarnosti, in resnosti teh učinkov;

(i) „zagotavljanje varnosti“ pomeni vse načrtovane in sistematizirane dejavnosti, potrebne za zagotovitev ustreznega zaupanja, da dosežajo izdelek, služba, organizacija ali funkcionalni sistem zadovoljivo ali sprejemljivo varnost;

(j) „varnostni cilj“ pomeni kakovostno ali količinsko navedbo, ki opredeljuje največjo pogostnost ali verjetnost, pri kateri se lahko pričakuje nevarnost;

(k) „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 medoperativnost ali okoljskimi značilnostmi;

(l) „službe“ pomenijo navigacijsko službo zračnega prometa ali niz navigacijskih služb zračnega prometa.

3. „Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa“ vključuje tudi organizacijo, ki je vložila vlogo za dovoljenje za izvajanje takšnih storitev.

Člen 3

Dodelitev dovoljenj

1. Da se pridobijo potrebna dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, in brez poseganja v člen 7(5) Uredbe (ES) št. 550/2004, ravnajo izvajalci navigacijskih služb v skladu s splošnimi skupnimi zahtevami, določenimi v Prilogi I, in tudi s posebnimi dodatnimi zahtevami, določenimi v Prilogah II do V k tej uredbi, glede na vrsto službe, ki jo izvajajo, pri čemer veljajo odstopanja iz člena 4.

2. Nacionalni nadzorni organ preveri skladnost izvajalca navigacijske službe zračnega prometa s splošnimi zahtevami pred izdajo dovoljenja temu izvajalcu.

3. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora izpolnjevati skupne zahteve najpozneje do izdaje dovoljenja v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 550/2004.

Člen 4

Odstopanja

1. Z odstopanjem od določb člena 3(1) se lahko nekateri izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa 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 zaprosijo za dovoljenje, ki je omejeno na zračni prostor, za katerega je odgovorna država članica iz člena 7(2) Uredbe (ES) št. 550/2004.

Za takšno vlogo izvaja izvajalec služb zračnega prometa službe ali načrtuje njihovo izvajanje le ob upoštevanju ene ali več naslednjih kategorij:

(a) splošno letalstvo;

(b) delo v zraku;

(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 premikov na leto, ne glede na najvišjo vzletno maso in število letalskih sedežev, pri čemer se „premiki“ štejejo kot vsota vzletov in pristankov in se izračuna kot povprečje preteklih treh let.

Da bi lahko vložil takšno vlogo, ima izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, 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.

Kjer, zaradi objektivnih praktičnih razlogov, izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ne more predložiti dokazil, da izpolnjuje ta merila, lahko nacionalni nadzorni organ sprejme podobne podatke ali napovedi v zvezi z mejnimi pragovi iz tretjega in četrtega pododstavka.

Istočasno, ob oddaji vloge predloži izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa nacionalnemu nadzornemu organu ustrezna dokazila v zvezi z izbirnimi merili.

2. Nacionalni nadzorni organ lahko odobri posebna odstopanja prosilcem, ki izpolnjujejo merila iz odstavka 1, sorazmerno z njihovim prispevkom k vodenju zračnega prometa v zračnem prostoru, za katerega je odgovorna država članica.

Ta odstopanja lahko veljajo le za zahteve iz Priloge I z naslednjimi izjemami:

(a) del 1 tehnična in operativna usposobljenost in zmogljivost;

(b) del 3.1 obvladovanje varnosti;

(c) del 5 človeški viri;

(d) del 8.1 odprto in pregledno izvajanje služb.

3. Razen odstopanj iz odstavka 2 lahko nacionalni nadzorni 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 vodenju zračnega prometa v zračnem prostoru, za katerega je odgovorna država članica.

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

(a) odgovornost za obvladovanje varnosti ter zunanje službe in oskrbo (iz dela 3.1.2);

(b) varnostni pregledi (iz dela 3.1.3);

(c) varnostne zahteve za oceno in ublažitev tveganja v zvezi s spremembami (del 3.2).

4. Odstopanja se ne odobrijo v zvezi z zahtevami iz Prilog III, IV ali V.

5. V skladu s Prilogo II Uredbe (ES) št. 550/2004 nacionalni nadzorni organ:

(a) določi vrsto in obseg odstopanja z navedbo pravne podlage v pogojih, priloženih dovoljenju;

(b) omeji časovno veljavnost dovoljenja in

(c) spremlja, ali so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa še vedno upravičeni do odstopanja.

Člen 5

Prikaz skladnosti

1. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa predloži na zahtevo nacionalnega nadzornega organa vsa potrebna dokazila za prikaz skladnosti z veljavnimi skupnimi zahtevami. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa lahko obstoječe podatke uporablja v največji možni meri.

2. Pooblaščen izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa obvesti nacionalni nadzorni organ o načrtovanih spremembah izvajanja služb, ki lahko vplivajo na skladnost z veljavnimi skupnimi zahtevami ali pogoji, priloženimi dovoljenju.

3. Pooblaščen izvajalec služb zračnega prometa obvesti nacionalni nadzorni organ o načrtovanih spremembah v zvezi z varnostjo pri izvajanju služb zračnega prometa.

4. Kjer pooblaščen izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ne izpolnjuje več veljavnih skupnih zahtev ali pogojev, priloženih dovoljenju, sprejme pristojni nacionalni nadzorni organ odločitev v časovnem obdobju, ki ne presega enega meseca. S to odločitvijo zahteva nacionalni nadzorni organ, da sprejme izvajalec navigacijskih služb korektivne ukrepe.

O tej odločitvi je takoj obveščen zadevni izvajalec navigacijskih služb letalskega prometa.

Nacionalni nadzorni organ preveri pred obvestilom zadevnega izvajalca navigacijskih služb letalskega prometa o odobritvi, da so bili korektivni ukrepi izvedeni. Kjer nacionalni nadzorni organ ugotovi, da korektivni ukrepi v dogovorjenem roku niso bili pravilno izvedeni, sprejme ustrezne izvršilne ukrepe v skladu s členom 7(7) Uredbe (ES) št. 550/2004 in členom 9 Uredbe (ES) št. 549/2004, pri čemer upošteva potrebe za zagotovitev neprekinjenosti služb.

Člen 6**Olajšanje nadzora skladnosti**

V skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 olajšajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa inšpekcijske preglede in nadzori s strani nacionalnega nadzornega organa ali priznane organizacije, ki deluje v imenu slednjega, vključno z obiski krajev in obiski brez predhodnega obvestila.

Pooblaščen osebe so pristojne:

- (a) da pregledajo ustrezno dokumentacijo, podatke, postopke in kakršen koli drug material, ustrezen za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa;
- (b) da naredijo kopije ali izvlečke takšne dokumentacije, podatkov, postopkov in drugega materiala;
- (c) da na kraju samem zahtevajo ustno pojasnilo;
- (d) da vstopijo v ustrezne prostore, zemljišča in transportna sredstva.

Takšni inšpekcijski pregledi in nadzori se v državi članici izvajajo v skladu s pravnimi predpisi te države članice.

Člen 7**Stalna skladnost**

Nacionalni nadzorni organ na podlagi razpoložljivih dokazil spremlja vsako leto stalno skladnost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki jo je certificiral.

Zato nacionalni nadzorni organ vzpostavi in vsako leto posodablja okvirni inšpekcijski program, ki vključuje vse izvajalce, certificirane na podlagi ocenitve tveganja v zvezi z različnimi dejavnostmi, ki so del izvajanih služb. Pred vzpostavitvijo takšnega programa se posvetuje z zadevnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in katerim koli drugim zadevnim nacionalnim nadzornim organom, kjer je primerno.

Program navaja predvideni časovni razmik inšpekcijskih pregledov različnih krajev.

Člen 8**Varnostni predpisi za tehnično vodstvo in osebje**

V zvezi z določbo o službah za zračni promet, komunikacijo, navigacijo ali nadziranje nacionalni nadzorni organ ali kateri koli drugi organ, ki ga določi država članica 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 ter/ali njenim tehničnim vodstvom in osebjem, ki ne ravna v skladu z določbami iz dela 3.3 Priloge II;
- (d) preveri, da so zagotovljene ustrezne metode, s katerimi se zagotovi, da tretje stranke, katerim so dodeljene naloge v zvezi z varnostjo obratovanja, izpolnjujejo določbe iz dela 3.3 Priloge II.

Člen 9**Postopek medsebojnega pregleda**

1. Komisija v sodelovanju z državami članicami organizira medsebojne preglede nacionalnih nadzornih organov v skladu z odstavki 2 do 6.

2. Medsebojni pregled izvede skupina nacionalnih strokovnjakov. Skupino sestavljajo strokovnjaki iz vsaj treh različnih držav članic. Strokovnjaki ne sodelujejo v medsebojnih pregledih v državah članicah, v katerih so zaposleni. Komisija ustanovi in vzdržuje združenje nacionalnih strokovnjakov, določenih s strani držav članic, ki vključuje vse vidike skupnih zahtev, kot so navedene v členu 6 Uredbe (ES) št. 550/2004.

3. Ne manj kot tri mesece pred medsebojnim 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.

4. V treh mesecih po pregledu pripravi skupina za pregled soglasno poročilo, ki lahko vsebuje priporočila. Komisija skliče sejo s strokovnjaki in nacionalnim nadzornim organom, na kateri se obravnava poročilo.

5. Komisija pošlje poročilo zadevni državi članici. Ta lahko, v treh mesecih po prejetju poročila, predloži pripombe; navedene

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

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

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

Člen 10

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

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

V Bruslju, 20. decembra 2005

Za Komisijo
Jacques BARROT
Podpredsednik

PRILOGA I

SPLOŠNE ZAHTEVE ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST TER ZMOGLJIVOST

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa je sposoben izvajati službe na varen, učinkovit, nepretrgan in trajno-sten 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

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ustanovi in vodi svojo organizacijo v skladu s strukturo, ki podpira varno, učinkovito in nepretrgano izvajanje služb.

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 hierarhična struktura med različnimi deli in postopki organizacije.

2.2 Organizacijsko vodenje

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izdelava poslovni načrt, ki pokriva obdobje najmanj petih let. Poslovni načrt:

- (a) določa splošne cilje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in njegovo strategijo za doseganje teh ciljev v skladu s katerim koli splošnim dolgoročnejšim načrtom izvajalca in z ustreznimi zahtevami Skupnosti, pomembnimi za razvoj infrastrukture ali druge tehnologije;
- (b) vključuje ustrezne cilje učinkovitosti v zvezi s kakovostjo in ravni storitev, varnosti in stroškovne učinkovitosti.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa 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 storitev, kot so pričakovana raven zmogljivosti, varnosti in nastalih zamud letov, ter določbe o finančnem režimu:

- (a) podatki o izvajanju nove infrastrukture ali drugih razvojnih dosežkov in izjava o njihovem prispevku k izboljšanju ravni in kakovosti storitev;
- (b) kazalci učinkovitosti za razumno oceno ravni in kakovosti storitev;
- (c) pričakovani kratkoročni finančni položaj izvajalca služb in kakršne koli spremembe poslovnega načrta ali vplivi nanj.

3. OBVLADOVANJE VARNOSTI IN UPRAVLJANJE KAKOVOSTI

3.1 Obvladovanje varnosti

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa upravlja z varnostjo vseh svojih služb. Pri tem vzpostavi formalne povezave z vsemi interesnimi skupinami, ki bi lahko neposredno vplivale na varnost njegovih služb.

3.2 Sistem upravljanja kakovosti

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa vzpostavi najpozneje 2 leti po začetku veljavnosti te uredbe sistem upravljanja kakovosti, ki vključuje vse navigacijske službe zračnega prometa, ki jih izvaja, v skladu z naslednjimi načeli. Izvajalec:

- (a) opredeli politiko kakovosti na način čim boljše zadovoljitve potreb 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 kakovosti v obliki priročnikov in dokumentov spremljanja;
- (d) imenuje predstavnike vodstva za spremljanje skladnosti s postopki, in njihove ustreznosti, da se zagotovi varnost in učinkovitost operativnih postopkov;
- (e) izvaja preglede sistema kakovosti in sprejme ustrezne sanacijske ukrepe.

Dovoljenje EN ISO 9001, ki ga izda ustrezno pooblaščen organizacija in vključuje izvajalčeve navigacijske službe zračnega prometa, velja za zadostno dokazilo skladnosti. Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa je na zahtevo nacionalnega nadzornega organa pripravljen predložiti dokumentacijo v zvezi z izdajo dovoljenja.

3.3 Priročniki

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa zagotavlja in vodi posodobljene priročnike v zvezi z izvajanjem služb, ki so namenjeni uporabi in vodstvu osebja. Zagotavlja, 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. VARSTVO

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa vzpostavi sistem upravljanja varstva za zagotovitev:

- (a) varstva objektov, naprav in osebja, s čimer se prepreči nezakonito vmešavanje v izvajanje služb;
- (b) varstva operativnih podatkov, ki jih prejme, predloži ali kako drugače uporabi, 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 in razširjanjem pridobljenih novih spoznanj;
- (b) dodeljena sredstva za odkrivanje kršitev varstva in opozarjanje osebja z ustreznimi opozorili;
- (c) sredstva za obvladovanje posledic kršitev varstva ter identificiranje obnovitvenih ukrepov in postopkov za ublažitev, s katerimi se prepreči ponovna pojavitev.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa 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.

5. ČLOVEŠKI VIRI

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa zaposli ustrezno usposobljeno osebje, da zagotovi varno, učinkovito, nepretrgano in trajnostno izvajanje svojih služb. V zvezi s tem oblikuje politiko zaposlovanja in usposabljanja osebja.

6. FINANČNA MOČ

6.1 Gospodarska in finančna zmogljivost

Izvajalec navigacijskih storitev je sposoben izpolnjevati finančne obveznosti, kot so fiksni in variabilni stroški poslovanja ali stroški kapitalskih naložb. Uporablja ustrezen sistem stroškovnega računovodstva. Sposobnost dokaže z letnim načrtom iz dela 2.2 te priloge ter z bilancami stanja in računi na podlagi svojega statuta.

6.2 Finančna revizija

V skladu s členom 12(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 dokaže izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, da je redno v postopku neodvisne revizije.

7. KRITJE ODGOVORNOSTI IN ZAVAROVALNO KRITJE

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ima pripravljen režim za kritje odgovornosti, ki izhajajo iz veljavne zakonodaje.

Uporabljen metoda za pridobitev kritja ustreza zadevni možni izgubi in škodi, ob upoštevanju pravnega položaja izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in stopnje razpoložljivega kritja za komercialno zavarovanje.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki koristi službe drugega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, zagotovi, da sporazumi vključujejo razdelitev odgovornosti med njiju.

8. KAKOVOST SLUŽB

8.1 Odprto in pregledno izvajanje služb

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izvaja službe na odprt in pregleden način. Objavi pogoje v zvezi z dostopom do služb in uvede postopek rednega formalnega posvetovanja z uporabniki služb, ki je lahko skupno ali posamično, vsaj enkrat na leto.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ne sme razlikovati na podlagi državljanstva ali identitete uporabnika ali kategorije uporabnikov v skladu z veljavno zakonodajo Skupnosti.

8.2 Načrti ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih

Najpozneje eno leto po izdaji dovoljenja ima izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa za vse službe, ki jih izvaja, pripravljene načrte ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih, katerih posledica je znatno poslabšanje ali prekinitvev služb.

9. ZAHTEVE ZA POROČANJE

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa predloži nacionalnemu nadzornemu organu letno poročilo o dejavnostih. To poročilo vključuje finančne rezultate brez poseganja v člen 12 Uredbe (ES) št. 550/2004, operativne zmogljivosti ter katere koli druge pomembne dejavnosti in razvojne dosežke še zlasti na področju varnosti.

Letno poročilo vključuje vsaj:

- oceno ravni in kakovosti služb, ki se izvajajo, ter ravni zagotovljene varnosti,
- učinkovitost izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa v primerjavi s cilji učinkovitosti iz poslovnega načrta, ki usklajuje dejansko uspešnost z letnim načrtom prek kazalcev učinkovitosti iz letnega načrta,
- razvojne dosežke pri poslovanju in infrastrukturi,
- finančne rezultate, če niso objavljeni posebej v skladu s členom 12(1) Uredbe (ES) št. 550/2004,
- podatke o postopku formalnega posvetovanja z uporabniki služb,
- podatke o politiki človeških virov.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa omogoči, da je vsebina letnega poročila dostopna 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

Izvajalec služb zračnega prometa jasno navede nacionalnemu nadzornemu organu iz člena 7(2) (ES) št. 550/2004:

- pravni položaj, strukturo lastništva in kakršne koli določbe, ki bistveno vplivajo na nadzor nad njegovim premoženjem,
- 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. Ob tem obvesti o kakršni koli spremembi posameznega lastniškega deleža, ki predstavlja 10 % ali več celotnega lastništva.

Izvajalec služb zračnega prometa sprejme 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

Razen izvajanja iz dela 8.1 Priloge I in kjer se država članica odloči organizirati izvajanje posebnih služb zračnega prometa v konkurenčnem okolju, lahko 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 povzročajo zlorabo prevladujočega položaja v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo in zakonodajo Skupnosti.

3. VARNOST SLUŽB

3.1 Sistem obvladovanja varnosti

3.1.1 Splošne varnostne zahteve

Izvajalec služb zračnega prometa ima, kot sestavni del upravljanja služb, sistem obvladovanja varnosti (SOV), ki:

- zagotavlja formaliziran, jasen in proaktiven pristop k sistematičnemu obvladovanju varnosti pri izpolnjevanju odgovornosti za varnost znotraj izvajanja služb; deluje v zvezi z vsemi njegovimi službami in ureditvami podpore pod njegovim vodstvenim nadzorom; in vključuje, kot temelj, izjavo o varnostni politiki, ki opredeljuje temeljni pristop organizacije k upravljanju varnosti (obvladovanje varnosti),
- 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),
- zagotavlja, da se daje doseganju ustrezne varnosti pri službah zračnega prometa največja prednost (varnostna prednost),
- 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 SOV izvajalec služb zračnega prometa:

- zagotavlja, da je osebje ustrezno usposobljeno in primerno za delovno mesto, ki ga opravlja, ob tem pa je ustrezno pooblaščen, če je to potrebno, in izpolnjuje veljavne zahteve za zdravstveno sposobnost (usposobljenost),

- zagotavlja, da je funkcija obvladovanja varnosti določena z organizacijsko odgovornostjo za razvoj in ohranjanje sistema varnega upravljanja; zagotavlja, da je mesto odgovornosti neodvisno od linijske organizacije upravljanja in odgovarja neposredno najvišji organizacijski ravni. Vseeno dopolnjujejo pri manjših organizacijah, kjer lahko kombinacija odgovornosti prepreči ustrezno neodvisnost v zvezi s tem, ukrepe za zagotavljanje varnosti dodatna neodvisna sredstva; in zagotavlja, da najvišje vodstvo organizacije izvajalca služb dejavno sodeluje pri zagotavljanju obvladovanja varnosti (odgovornost za varno upravljanje),
- zagotavlja, da se, kadar je to izvedljivo, izračunajo in ohranijo kvantitativne ravni varnosti za vse funkcionalne sisteme (kvantitativne ravni varnosti),
- zagotavlja, da se SOV sistematično dokumentira na način, ki vzpostavlja jasno povezavo z varnostno politiko organizacije (dokumentacija SOV),
- zagotavlja ustrezno obrazložitev varnosti zunanjih služb in oskrbe ob upoštevanju njihovega varnostnega pomena znotraj izvajanja služb (zunanje službe in oskrba),
- zagotavlja, da sta ocena in ublažitev tveganja na primerni ravni za zagotovitev ustreznega upoštevanja vseh vidikov vodenja zračnega prometa (ocena in ublažitev tveganja). V zvezi s spremembami funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa veljajo odločbe iz dela 3.2 te priloge,
- 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). Dokaže tudi, da izvaja zahteve o poročanju in oceni dogodkov v zvezi z varnostjo v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo in zakonodajo Skupnosti.

3.1.3 Zahteve za zagotavljanje varnosti

Znotraj delovanja SOV zagotovi izvajalec služb zračnega prometa, da:

- 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 SOV (varnostni pregledi),
- 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),
- podatki o varnosti se vodijo v času celotnega postopka delovanja SOV, kar je osnova za zagotovitev varnosti vsem, povezanim z izvajanjem služb, odgovornim za službe ali tistim, ki so od njih odvisni, ter nacionalnemu nadzornemu organu (podatki o varnosti).

3.1.4 Zahteve za spodbujanje varnosti

Znotraj delovanja SOV zagotovi izvajalec služb zračnega prometa, da:

- se vse osebe zaveda možnih nevarnosti v zvezi z varnostjo pri njihovih nalogah (ozaveščenost o varnosti),
- 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),
- vse osebe je treba spodbujati, da predlaga rešitve za prepoznane nevarnosti, in sprejmejo 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 SOV zagotovi izvajalec služb zračnega prometa, da so prepoznavanje nevarnosti ter ocenitev in ublažitev tveganja sistematično izvedeni 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 vodenja 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 strankami; in
- (c) opremo, postopke in človeške vire funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa, medsebojne vplive teh elementov ter medsebojne vplive med zadevnim sestavnim delom in ostalimi deli funkcionalnega sistema vodenja 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:
 - prepoznavanjem verodostojnih nevarnosti in okvar v zvezi z vodenjem zračnega prometa ter njihovih sestavljenih učinkov,
 - oceno vplivov, ki jih ima lahko na varnost zrakoplova, in oceno resnosti teh vplivov z uporabo klasifikacijskega seznama resnosti iz oddelka 4,
 - 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:
 - določa obrambo, ki se jo začne izvajati za zaščito proti nevarnostim za tveganje,
 - 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, in
 - zagotavlja izvedljivost in učinkovitost;
- (d) potrditev izpolnjevanja vseh identificiranih varnostnih ciljev in zahtev:
 - pred uveljavitvijo spremembe,
 - med katero koli prehodno fazo k operativni službi,
 - med operativno življenjsko dobo, in
 - 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:

- 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,
- vse varnostne zahteve v zvezi z uveljavitvijo spremembe so sledljive do predvidenih postopkov/funkcij.

3.2.4 *Oddelek 4**Prepoznavanje nevarnosti in ocena resnosti*

Izvaja se sistematično prepoznavanje nevarnosti. Resnost posledic nevarnosti v določenih razmerah v zvezi s postopki se določi s pomočjo klasifikacijskega seznama, prikazanega v spodnji tabeli, pri čemer je klasifikacija resnosti odvisna od določene utemeljitve, ki kaže najverjetnejšo posledico nevarnosti pri najslabšem predvidenem poteku.

Stopnja resnosti	Vpliv na delovanje
1 (Najbolj resno)	Nesreča ⁽¹⁾
2	Resni incident ⁽¹⁾
3	Večji incident v zvezi z delovanjem zrakoplova, pri katerem je bila lahko ogrožena varnost zrakoplova, kar bi kmalu 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 resno)	Brez neposrednega vpliva na varnost

⁽¹⁾ Kot je določeno v Direktivi Sveta 94/56/ES z dne 21. novembra 1994 o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

Da se ugotovijo posledice nevarnosti na delovanje in določi njena resnost, vključuje sistematični pristop/postopek posledice nevarnosti na različne elemente funkcionalnega sistema vodenja zračnega prometa, kot so letalska posadka, kontrolorjih zračnega prometa, funkcionalne zmogljivosti zrakoplova, funkcionalne zmogljivosti funkcionalnega sistema vodenja 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 obvladovanja varnosti, tako da se bo omogočila večja varnost sistema vodenja zračnega prometa, kjer je primerno.

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

Izvajalec služb zračnega prometa zagotovi, da tehnično vodstvo in osebje, vključno z osebjem izvajalskih organizacij podpogodbenc, ki uporabljajo in vzdržujejo opremo za vodenje zračnega prometa, namenjeno operativni uporabi, imata ter vzdržujeta 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.

Glede na osebje, vključeno v naloge v zvezi z varnostjo, v katere spada tudi osebje izvajalskih organizacij podpogodbenc, dokumentira izvajalec služb zračnega prometa, 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 ima postopke za primere, v katerih je telesno ali duševno stanje osebja dvomljivo.

Izvajalec služb zračnega prometa vodi register podatkov o številu, statusu in razvrstitvi osebja, vključenega v naloge 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

Izvajalec služb zračnega prometa je sposoben dokazati, da so njegove 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:

- Priloga 2 o pravilih letenja (10. izdaja, julij 2005),
- Priloga 10 o letalskih telekomunikacijah, Zvezek 2 o postopkih komunikacije (6. izdaja, oktober 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 79),
- Priloga 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja, julij 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 43).

PRILOGA III

POSEBNE ZAHTEVE ZA IZVAJANJE METEOROLOŠKIH SLUŽB

1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST

Izvajalec meteoroloških služb zagotavlja, da so meteorološki podatki, potrebni za izvajanje posameznih funkcij in v uporabnikom prijazni obliki, na voljo:

- letalskim prevoznikom in članom letalske posadke za načrtovanje pred vzletom in med letom,
- izvajalcem služb zračnega prometa in služb letalskih informacij,
- enotam služb za iskanje in reševanje, ter
- letališčem.

Izvajalec meteoroloških služb potrdi stopnjo dosegljive natančnosti podatkov, namenjenih za obratovanje, vključno z virom takšnih podatkov, pri čemer zagotavlja pravočasno razdelitev takšnih podatkov in njihovo posodabljanje.

2. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI

Izvajalec meteoroloških služb je sposoben dokazati, da so njegove 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:

- Priloga 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (15. izdaja, julij 2004),
 - Priloga 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja, julij 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 43),
 - Priloga 14 o letališčih (Zvezek I: 4. izdaja, julij 2001; Zvezek II: 2. izdaja, julij 1995, vključno z vsemi spremembami do št. 3).
-

PRILOGA IV

POSEBNE ZAHTEVE ZA IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB**1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

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

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

Izvajalec letalskih informacijskih služb pred razširjanjem podatkov zagotavlja njihovo celovitost in potrjuje stopnjo natančnosti podatkov, namenjenih za obratovanje, vključno z virom takšnih podatkov.

2. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI

Izvajalec letalskih informacijskih služb je sposoben dokazati, da so njegove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz naslednjih prilog h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, če so pomembni za izvajanje letalskih informacijskih služb v zadevnem zračnem prostoru:

- Priloga 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo (15. izdaja, julij 2004),
- Priloga 4 o zemljevidih z navodili za polet (10. izdaja, julij 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 53),
- Priloga 15 o letalskih informacijskih službah (12. izdaja, julij 2004).

PRILOGA V

POSEBNE ZAHTEVE ZA IZVAJANJE KOMUNIKACIJSKIH, NAVIGACIJSKIH IN NADZORNIH SLUŽB**1. TEHNIČNA IN OPERATIVNA USPOSOBLJENOST IN ZMOGLJIVOST**

Izvajalec komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb zagotavlja razpoložljivost, neprekinjenost, točnost in celovitost svojih služb.

Izvajalec komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb potrdi stopnjo kakovosti služb, ki jih izvaja, in dokaže redno vzdrževanje in, kjer je to potrebno, umerjenost svoje opreme.

2. VARNOST SLUŽB

Izvajalec komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb ravna v skladu z zahtevami iz dela 3 Priloge II o varnosti služb.

3. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI

Izvajalec komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb je sposoben dokazati, da so njegove delovne metode in operativni postopki v skladu s standardi iz Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Zvezek I: 5. izdaja, julij 1996; Zvezek II, 6. izdaja, oktober 2001; Zvezek III, 1. izdaja, julij 1995; Zvezek IV: 3. izdaja, julij 2002; Zvezek V: 2. izdaja, julij 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 79), če so pomembni za izvajanje komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb v zadevnem zračnem prostoru.
