Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 2096/2005

ze dne 20. prosince 2005,

kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Komise (ES) č. 1315/2007 ze dne 8. listopadu 2007	L 291	16	9.11.2007
►M2	Nařízení Komise (ES) č. 482/2008 ze dne 30. května 2008	L 141	5	31.5.2008
►M3	Nařízení Komise (ES) č. 668/2008 ze dne 15. července 2008	L 188	5	16.7.2008
►M4	Nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 2096/2005

ze dne 20. prosince 2005,

kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) ([1]), a zejména na články 4 a 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle nařízení (ES) č. 550/2004 má Komise stanovit společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb v celém Společenství. Nařízení umožňující přímou použitelnost je k tomuto účelu nejvhodnějším nástrojem.

(2) Poskytování letových navigačních služeb ve Společenství by mělo podléhat osvědčení, které je vydáváno členskými státy. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří splňují společné požadavky, by měli obdržet osvědčení v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 550/2004. Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří mohou provozovat činnost bez osvědčení, by se měli snažit zajistit maximální dodržování společných požadavků do té míry, do jaké to umožňuje jejich právní postavení.

(3) Uplatňováním společných požadavků, které budou stanoveny podle článku 6 nařízení (ES) č. 550/2004, by neměla být dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států související s veřejným pořádkem, veřejnou bezpečností a se záležitostmi obrany, jak je uvedeno v článku 13 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([2]). Společné požadavky by v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 neměly zahrnovat vojenské činnosti a výcvik.

(4) Při vymezování společných požadavků pro poskytování letových navigačních služeb by mělo být řádně zohledněno právní postavení poskytovatelů letových navigačních služeb v členských státech. Pokud navíc organizace vykonává i jiné činnosti než poskytování letových navigačních služeb, pak by se společné požadavky, které budou stanoveny podle článku 6 nařízení (ES) č. 550/2004, neměly vztahovat na tyto jiné činnosti nebo na zdroje vyčleněné na činnosti mimo oblast poskytování letových navigačních služeb, pokud není stanoveno jinak.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

(5) Uplatňování společných požadavků pro poskytovatele letových navigačních služeb by mělo být přiměřené rizikům spojeným se specifickými znaky jednotlivých služeb, jako je počet a/nebo povaha a vlastnosti zpracovaných pohybů. Pokud se někteří poskytovatelé letových navigačních služeb rozhodnou, že nevyužijí příležitost poskytování přeshraničních služeb, a proto se zříkají práva na vzájemné uznávání v jednotném evropském nebi, vnitrostátní dozorový orgán by měl být oprávněn těmto poskytovatelům umožnit dodržet přiměřeným způsobem určité všeobecné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a určité specifické požadavky pro poskytování letových provozních služeb. V důsledku toho by měly podmínky připojené k osvědčení odrážet povahu a rozsah odchylky.

(6) Aby bylo zajištěno správné fungování programu osvědčování, členské státy by měly v rámci svých výročních zpráv poskytnout Komisi všechny relevantní informace o odchylkách udělených jejich vnitrostátními dozorovými orgány.

(7) Na různé typy letových navigačních služeb se nemusejí vztahovat stejné požadavky. Proto je nezbytné přizpůsobit společné požadavky zvláštním vlastnostem jednotlivých typů služeb.

(8) Důkazní břemeno dodržování požadavků nesou poskytovatelé letových navigačních služeb po dobu platnosti osvědčení a pro všechny služby, na které se vztahuje.

(9) Pro zajištění účinného uplatňování společných požadavků by měl být vytvořen systém pravidelného dohledu a inspekce dodržování těchto společných požadavků a podmínek stanovených v osvědčení. Vnitrostátní dozorový orgán by měl před vydáním osvědčení přezkoumat vhodnost poskytovatele a každoročně posuzovat soustavné dodržování požadavků poskytovateli letových navigačních služeb. Proto by měl vytvořit a každoročně aktualizovat předběžný program inspekcí založený na posouzení rizik a zahrnující všechny poskytovatele, kterým udělil oprávnění. Program by měl umožňovat inspekci všech příslušných částí poskytovatelů letových navigačních služeb ve vhodném časovém rámci. Při posuzování, zda určení poskytovatelé letových provozních služeb a meteorologických služeb dodržují požadavky, by měl vnitrostátní dozorový orgán být oprávněn kontrolovat příslušné požadavky vyplývající z mezinárodních závazků dotyčného členského státu.

▼B

(10) Vzájemná hodnocení vnitrostátních dozorových orgánů by měla podporovat společný přístup k dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb v celém Společenství. Komise by měla ve spolupráci s členskými státy zajistit tato vzájemná hodnocení, která by měla být koordinována s činnostmi prováděnými v rámci programu pro sledování a podporu provádění požadavků ESARR organizace Eurocontrol (program ESIMS) a celosvětového programu pro audit dohledu nad bezpečností (USOAP), jenž provozuje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Tím bude zabráněno duplicitě činností. Aby byla při vzájemném hodnocení umožněna výměna zkušeností a osvědčených postupů, měli by vnitrostátní odborníci pocházet nejlépe z vnitrostátního dozorového orgánu nebo z uznávané organizace.

(11) Organizace Eurocontrol vytvořila bezpečnostní regulační požadavky (ESARR), které mají pro bezpečné poskytování letových provozních služeb zcela zásadní význam. V souladu s nařízením (ES) č. 550/2004 by Komise měla určit a schválit příslušná ustanovení požadavků ESARR 3 pro využívání systémů řízení bezpečnosti poskytovateli služeb řízení letového provozu (ATM), požadavků ESARR 4 pro posouzení a zmírnění rizika při ATM a požadavků ESARR 5 pro pracovníky služeb ATM, požadavků pro vývojové a technické pracovníky, kteří provádějí úkoly související s bezpečností provozu. Podle článku 5 nařízení (ES) č. 550/2004 Komise předložila návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady týkající se osvědčování způsobilosti řídících letového provozu ([1]), který zahrnuje ustanovení požadavků ESARR 5 pro řídící letového provozu. Proto není vhodné tato ustanovení znovu uvádět v tomto nařízení. Ustanovení by do něj měla být zahrnuta vyžadují, aby vnitrostátní dozorový orgán kontroloval, zda pracovníci poskytovatele letových provozních služeb, zejména řídící letového provozu, mají řádné osvědčení, pokud je požadováno.

(12) Obdobně není vhodné opakovat ta ustanovení ESARR 2 o hlášení a posuzování bezpečnostních událostí při ATM, která jsou pokryta směrnicí Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví ([2]), a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví ([3]). Měla by však být zavedena nová ustanovení o bezpečnostních událostech, která by od vnitrostátního dozorového orgánu vyžadovala, aby kontroloval, zda poskytovatel letových provozních služeb, jakož i poskytovatel komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb splňuje ujednání, která jsou vyžadována pro hlášení a posuzování takových událostí. Příslušná ustanovení požadavků ESARR 1 pro bezpečnostní dohled při ATM a požadavků ESARR 6 pro software v systémech ATM by měla být určena a přijata formou oddělených právních aktů Společenství.

([1]) KOM(2004) 473, dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.
([2]) Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.
([3]) Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

(13) Je nutno zejména uznat, že, zaprvé, řízení bezpečnosti je tou funkcí letových provozních služeb, která zajišťuje, že, zadruhé, jsou všechna bezpečnostní rizika určena, posouzena a uspokojivě zmírněna, a že formální a systematický přístup k řízení bezpečnosti viditelným a sledovatelným způsobem co nejvíce zvýší přínos pro bezpečnost. Komise by měla aktualizovat a blíže specifikovat bezpečnostní požadavky vztahující se na služby v leteckém provozu, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra bezpečnosti, aniž by tím byla dotčena budoucí role Evropské agentury pro bezpečnost letectví v této oblasti.

(14) Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli provozovat svou činnost v souladu s příslušnými normami ICAO. S cílem usnadnit přeshraniční poskytování služeb by měly členské státy a Komise v úzké spolupráci s organizací Eurocontrol usilovat o minimalizaci rozdílů oznámených členskými státy v používání norem ICAO v oblasti letových navigačních služeb, aby byl vytvořen společný soubor norem platných ve všech členských státech v rámci jednotného evropského nebe s cílem vytvořit společná pravidla létání.

(15) Různá vnitrostátní ujednání týkající se odpovědnosti by neměla poskytovateli letových navigačních služeb bránit v uzavírání dohod o přeshraničním poskytování služeb, pokud přijal opatření na krytí ztrát v důsledku náhrady škody na základě odpovědnosti podle platného práva. Používaný postup by se měl řídit vnitrostátními právními požadavky. Členské státy, které umožňují poskytování letových navigačních služeb v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v jeho části bez oprávnění v souladu s nařízením (ES) č. 550/2004, by měly krýt odpovědnost těchto poskytovatelů.

(16) Zatímco požadavky ESARR 4 určují maximální přípustnou pravděpodobnost pro ATM přímo se podílející na nehodách v oblasti ECAC (Konference evropského civilního letectví), maximální přípustné pravděpodobnosti pro všechny třídy závažnosti dosud nebyly stanoveny. Členské státy a Komise by v součinnosti s organizací Eurocontrol měly doplnit a aktualizovat tyto pravděpodobnosti a rozvíjet mechanismy pro jejich použití za různých okolností.

(17) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného podle článku 5 nařízení (ES) č. 549/2004,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

▼B

Článek 1

Předmět a rozsah

Toto nařízení, které stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb. Pokud příloha I a II nestanoví jinak, se tyto společné požadavky však nevztahují na:

a) činnosti jiné než poskytování letových navigačních služeb poskytovatelem;

b) zdroje vyčleněné na činnosti mimo poskytování letových navigačních služeb.

Toto nařízení určuje a přijímá povinná ustanovení následujících bezpečnostních regulačních požadavků organizace Eurocontrol (ESARR), která se vztahují k osvědčování poskytovatelů letových navigačních služeb:

a) ESARR 3 pro využívání systémů řízení bezpečnosti poskytovateli služeb řízení letového provozu (ATM) vydané dne 17. července 2000;

b) ESARR 4 pro posuzování a zmírňování rizika při ATM vydané dne 5. dubna 2001;

c) ESARR 5 pro pracovníky služeb ATM, požadavky pro vývojové a technické pracovníky, kteří provádějí úkoly související s bezpečností provozu vydané dne 11. dubna 2002.

Článek 2

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v nařízení (ES) č. 549/2004.

2. Kromě definic uvedených v odstavci 1 se:

a) „leteckými pracemi“ rozumí provoz letadla, při kterém se letadlo používá pro specializované služby, jako je zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, pátrání a záchrana nebo letecká reklama;

b) „obchodní leteckou dopravou“ rozumí jakýkoli provoz letadla, který zahrnuje přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo v nájmu;

c) „funkčním systémem“ rozumí kombinace systémů, postupů a lidských zdrojů, které jsou uspořádány tak, aby plnily určitou funkci v rámci ATM;

d) „všeobecným letectvím“ rozumí veškerý provoz civilního letadla, jiný než pravidelné letecké služby a nepravidelná letecká doprava, za úplatu nebo v nájmu;

e) „vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí orgán nebo orgány jmenované nebo zřizované členskými státy jako jejich vnitrostátní orgány podle článku 4 nařízení (ES) č. 549/2004;

f) „nebezpečím“ rozumí jakýkoliv stav, událost nebo okolnost, která by mohla vyvolat nehodu;

▼B

g) „provozující organizací“ rozumí organizace odpovědná za poskytování vývojových a technických služeb podporujících letový provoz, komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb;

h) „rizikem“ rozumí kombinace celkové pravděpodobnosti nebo frekvence výskytu škodlivého účinku vyvolaného nebezpečím a závažnost tohoto účinku;

i) „zajištěním bezpečnosti“ rozumí veškeré plánované a systematické činnosti nezbytné k vytvoření přiměřené důvěry, že výrobek, služba, organizace nebo funkční sytém dosahuje přijatelné nebo přípustné bezpečnosti;

j) „bezpečnostním cílem“ rozumí kvalitativní nebo kvantitativní výrok, který určuje nejvyšší frekvenci nebo pravděpodobnost, s níž se podle očekávání může vyskytnout nebezpečí;

k) „bezpečnostním požadavkem“ rozumí prostředek pro zmírnění rizika, určený strategií zmírňování rizik, který dosahuje určitý bezpečnostní cíl, včetně organizačních, provozních, procedurálních, funkčních, výkonových požadavků, požadavků interoperability nebo charakteristik prostředí;

l) „službami“ rozumí jedna letová navigační služba nebo soubor letových navigačních služeb.

3. „Poskytovatelem letových navigačních služeb“ se rozumí organizace, která požádala o osvědčení k provozování takových služeb.

Článek 3

Udělování osvědčení

1. Pro získání osvědčení nezbytného k poskytování letových navigačních služeb a aniž je dotčen čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004, je nezbytné, aby poskytovatelé letových navigačních služeb dodržovali společné všeobecné požadavky uvedené v příloze I, jakož i dodatečné specifické požadavky uvedené v přílohách II až V nařízení podle typu služby, kterou poskytují, s odchylkami podle článku 4.

2. Vnitrostátní dozorový orgán předtím, než poskytovateli letových navigačních služeb vydá osvědčení, ověří, zda poskytovatel dodržuje společné požadavky.

3. Poskytovatel letových navigačních služeb dodrží společné požadavky nejpozději v den, kdy je podle článku 7 nařízení (ES) č. 550/2004 vydáno osvědčení.

▼B

Článek 4

Odchylky

1. Odchylně od ustanovení čl. 3 odst. 1 se mohou někteří poskytovatelé letových navigačních služeb rozhodnout, že nevyužijí příležitost poskytovat přeshraniční služby, a mohou se zříci práva na vzájemné uznávání v jednotném evropském nebi.

Za těchto okolností mohou požádat o osvědčení, které je omezeno na vzdušný prostor, který spadá pod pravomoc členského státu podle čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004.

Takovou žádost může podat poskytovatel letových provozních služeb, který poskytuje služby nebo je plánuje poskytovat pouze v jedné nebo více následujících kategoriích:

a) všeobecné letectví;

b) letecké práce;

c) obchodní letecká doprava omezená na letadla do vzletové hmotnosti nejvýše 10 tun nebo s nejvýše 20 sedadly;

d) obchodní letecká doprava s méně než 10 000 pohyby za rok, bez ohledu na nejvyšší vzletovou hmotnost a počet obsazených sedadel, přičemž se „pohyby“ vypočítají jako součet vzletů a přistání, vypočtený jako průměr za předchozí tři roky.

Takovou žádost může podat poskytovatel letových provozních služeb jiný než poskytovatel letových provozních služeb s hrubým ročním obratem 1 000 000 EUR nebo méně souvisejícím se službami, které poskytuje nebo plánuje poskytovat.

Pokud není poskytovatel letových navigačních služeb z objektivních praktických důvodů schopen doložit, že tato kritéria splňuje, může vnitrostátní dozorový orgán přijmout obdobné číselné údaje nebo předpovědi ve vztahu k maximálním omezením určeným ve třetím a čtvrtém pododstavci.

Při podávání takové žádosti poskytovatel letových navigačních služeb současně předloží vnitrostátnímu dozorovému orgánu příslušné doklady týkající se kritérií způsobilosti.

2. Vnitrostátní dozorový orgán může udělit specifické odchylky žadatelům, kteří splňují kritéria v odstavci 1, přiměřeně k jejich přínosu k řízení letového provozu ve vzdušném prostoru, za který odpovídá členský stát.

Tyto odchylky se mohou vztahovat pouze na požadavky přílohy I, s následujícími výjimkami:

a) část 1: technická a provozní způsobilost a schopnost;

b) část 3.1: řízení bezpečnosti;

c) část 5: lidské zdroje;

d) část 8.1: otevřené a transparentní poskytování služeb.

▼B

3. Kromě odchylek podle odstavce 2 může vnitrostátní dozorový orgán udělit odchylky žadatelům, kteří poskytují letištní letové informační služby pravidelným provozováním ne více než jednoho pracoviště na každém letišti. Učiní tak přiměřeně k přínosu žadatelů k řízení letového provozu ve vzdušném prostoru, který spadá pod pravomoc členského státu.

Tyto odchylky se mohou vztahovat pouze na tyto požadavky přílohy II části 3:

a) odpovědnost za řízení bezpečnosti, jakož i vnější služby a dodávky (v části 3.1.2);

b) bezpečnostní šetření (v části 3.1.3);

c) bezpečnostní požadavky pro posouzení a zmírnění rizika s ohledem na změny (část 3.2).

4. Žádné odchylky nebudou povoleny od požadavků obsažených v přílohách III, IV nebo V.

5. V souladu s přílohou II nařízení (ES) č. 550/2004 vnitrostátní dozorový orgán vykonává tyto činnosti:

a) v podmínkách připojených k osvědčení určuje povahu a rozsah odchylky tím, že uvádí její právní základ;

b) časově omezuje platnost osvědčení; a

c) sleduje, zda jsou poskytovatelé letových navigačních služeb stále způsobilí pro tuto odchylku.

Článek 5

Důkaz dodržování požadavků

1. Poskytovatel letových navigačních služeb poskytne na žádost vnitrostátního dozorového orgánu všechny příslušné doklady, které dokazují, že dodržuje platné společné požadavky. Poskytovatel letových navigačních služeb může v plné míře využít stávající údaje.

2. Poskytovatel letových navigačních služeb, který je držitelem osvědčení, oznámí vnitrostátnímu dozorovému orgánu plánované změny, které se týkají poskytování služeb poskytovatele a mohly by ovlivnit dodržování platných společných požadavků nebo podmínek připojených k osvědčení.

▼M1

_____

▼B

4. Pokud poskytovatel letových navigačních služeb, který je držitelem osvědčení, již nesplňuje platné společné požadavky nebo podmínky připojené k osvědčení, příslušný vnitrostátní dozorový orgán učiní rozhodnutí v době, která nepřesáhne jeden měsíc. Tímto rozhodnutím vnitrostátní dozorový orgán požaduje, aby poskytovatel letových navigačních služeb přijal nápravné opatření.

▼B

Rozhodnutí bude neprodleně oznámeno příslušnému poskytovateli letových navigačních služeb.

Než vnitrostátní dozorový orgán oznámí své schválení příslušnému poskytovateli letových navigačních služeb, zkontroluje, zda bylo provedeno nápravné opatření. Pokud vnitrostátní dozorový orgán má za to, že nápravné opatření nebylo řádně provedeno v rámci dohodnutého časového plánu, přijme vhodná donucovací opatření podle čl. 7 odst. 7 nařízení (ES) č. 550/2004 a článku 9 nařízení (ES) č. 549/2004, přičemž zohlední potřebu zajištění pokračování služeb.

Článek 6

Usnadnění kontroly dodržování požadavků

Podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 poskytovatelé letových navigačních služeb usnadňují inspekce a šetření prováděné vnitrostátním dozorovým orgánem nebo uznanou organizací jednající jménem uvedeného orgánu, včetně kontrol na místě a kontrol bez předchozího oznámení.

Oprávněné osoby jsou zmocněny podniknout tyto kroky:

a) zkoumat příslušné záznamy, údaje, postupy a jiný materiál související s poskytováním letových navigačních služeb;

b) pořizovat kopie nebo výpisy z těchto záznamů, údajů, postupů a jiných materiálů;

c) žádat na místě o ústní vysvětlení;

d) vstupovat na příslušné pozemky nebo do příslušných prostor nebo dopravních prostředků.

Tyto inspekce a šetření se musejí provádět v souladu s právními ustanoveními členského státu, ve kterém mají být prováděny.

Článek 7

Soustavné dodržování požadavků

Vnitrostátní dozorový orgán každoročně na základě důkazů, které má k dispozici, sleduje soustavné dodržování požadavků poskytovateli letových navigačních služeb, jimž vydal osvědčení.

K tomuto účelu vnitrostátní dozorový orgán zřizuje a každoročně aktualizuje předběžný program inspekcí zahrnující všechny poskytovatele, kterým vydal osvědčení, a na základě posouzení rizik spojených s různými operacemi, které jsou poskytovanými službami. Před zřízením tohoto programu vnitrostátní dozorový orgán konzultuje dotčené poskytovatele letových navigačních služeb a případně i veškeré jiné dotčené vnitrostátní dozorové orgány.

V programu se uvede plánovaný interval inspekcí různých míst.

▼B

Článek 8

Bezpečnostní předpisy pro vývojové a technické pracovníky

S ohledem na poskytování letových provozních, komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb vnitrostátní dozorový orgán nebo jakýkoli jiný orgán, který byl určen členským státem, aby plnil tento úkol:

a) vydává příslušná bezpečnostní pravidla pro vývojové a technické pracovníky, kteří plní úkoly související s bezpečností provozu;

b) zajišťuje přiměřený a vhodný dohled nad vývojovými a technickými pracovníky, kteří byli jakoukoli provozující organizací pověřeni prováděním úkolů souvisejících s bezpečností provozu;

c) na základě vhodných důvodů a po patřičném prošetření podniká kroky týkající se provozující organizace a/nebo jejich technických a vývojových pracovníků, kteří nesplňují ustanovení přílohy II části 3.3;

d) ověřuje, zda existují vhodné metody pro zajištění toho, aby třetí strany pověřené úkoly souvisejícími s bezpečnostní provozu splňovaly ustanovení přílohy II části 3.3.

Článek 9

Postup vzájemného hodnocení

1. Komise v úzké spolupráci s členskými státy zajišťuje vzájemné hodnocení vnitrostátních dozorových orgánů v souladu s odstavci 2 až 6.

2. Vzájemné hodnocení provádí tým vnitrostátních odborníků. Tým je složen z odborníků z nejméně tří členských států. Odborníci se neúčastní vzájemného hodnocení v členských státech, ve kterých jsou zaměstnáni. Komise zřizuje a udržuje skupinu vnitrostátních odborníků určených členskými státy, která zahrnuje všechny oblasti společných požadavků, jak jsou uvedeny v článku 6 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Nejméně tři měsíce před vzájemným hodnocením Komise informuje členský stát a dotčený vnitrostátní dozorový orgán o tomto hodnocení, datu, na které je plánováno, a o totožnosti odborníků, kteří se jej účastní.

Tým odborníků může provést hodnocení poté, co členský stát, jehož vnitrostátní dozorový orgán je podroben hodnocení, tento tým schválí.

4. V období do tří měsíců od hodnocení hodnotící tým sestaví na základě dohody zprávu, která může obsahovat doporučení. Za účelem projednání zprávy Komise uspořádá setkání s odborníky a vnitrostátním dozorovým orgánem.

▼B

5. Komise předá zprávu dotčenému členskému státu. Tento stát může do tří měsíců od obdržení této zprávy předložit své připomínky; je-li to vhodné, tyto připomínky obsahují opatření, která členský stát v daném časovém rozmezí přijal nebo hodlá přijmout v reakci na posouzení.

Pokud není s dotčeným členským státem dohodnuto jinak, hodnotící zpráva a následná opatření se nezveřejňují.

6. Komise každoročně informuje členské státy prostřednictvím Výboru pro jednotné nebe o hlavních zjištěních těchto hodnocení.

Článek 10

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA I

VŠEOBECNÉ POŽADAVKY PRO POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST

Poskytovatel letových navigačních služeb je schopen poskytovat služby bezpečným, účinným, soustavným a udržitelným způsobem, který je v souladu s přiměřenou úrovní celkové poptávky po daném vzdušném prostoru. Za tímto účelem udržuje přiměřené technické a provozní kapacity a odborné znalosti.

2. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ŘÍZENÍ

2.1. **Organizační struktura**

Poskytovatel letových navigačních služeb zřizuje a řídí svou organizaci podle struktury, která podporuje bezpečné, účinné a soustavné poskytování služeb.

Organizační struktura vymezí:

a) pravomoc, povinnosti a odpovědnosti jmenovaných představitelů, zejména členů řízení s funkcemi v oblasti bezpečnosti, kvality, ochrany, financí a lidských zdrojů;

b) vztahy a hierarchická propojení mezi jednotlivými částmi a postupy organizace.

▼M4

2.2. **Řízení organizace**

Poskytovatel letové navigační služby vytváří obchodní plán zahrnující období nejméně pěti let. Tento obchodní plán:

a) stanovuje celkové záměry a cíle poskytovatele letové navigační služby a strategii pro jejich dosažení v souladu s jakýmkoli celkovým dlouhodobějším plánem poskytovatele a příslušnými požadavky Evropské unie souvisejícími s vývojem infrastruktury nebo jiné technologie;

b) obsahuje příslušné výkonnostní cíle z hlediska bezpečnosti, kapacity, životního prostředí a případně efektivity nákladů.

Informace obsažené v bodě a) a b) musí být v souladu s vnitrostátním plánem výkonnosti nebo plánem výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru uvedeným v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004, a pokud jde o údaje o bezpečnosti, musí být v souladu se státním programem pro bezpečnost uvedeným ve standardu 2.27.1 přílohy 11 organizace ICAO, změna 47B-A ze dne 20. července 2009.

Poskytovatel letové navigační služby předkládá zdůvodnění bezpečnosti a obchodní zdůvodnění hlavních investičních projektů, popřípadě včetně odhadovaného dopadu na příslušné výkonnostní cíle uvedené v bodě 2.2 písm. b), a určuje investice vyplývající z právních požadavků spojených s prováděním SESAR.

Poskytovatel letových navigačních služeb vytváří roční plán zahrnující nadcházející rok, ve kterém jsou dále upřesněny rysy obchodního plánu a popsány jeho veškeré změny.

▼M4

Roční plán zahrnuje následující ustanovení o úrovni a kvalitě služby, jako např. očekávané úrovni týkající se kapacity, bezpečnosti, životního prostředí a případně efektivity nákladů:

a) informace o zavádění nové infrastruktury nebo jiném vývoji a prohlášení o tom, jak bude přispívat ke zlepšení výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb, včetně úrovně a kvality služeb;

b) výkonnostní ukazatele odpovídající vnitrostátnímu plánu výkonnosti nebo plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru uvedenému v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004, na základě kterých lze přiměřeně posuzovat úroveň výkonnosti a kvalitu služby;

c) informace o předpokládaných opatřeních ke zmírnění bezpečnostního rizika určeného v bezpečnostním plánu poskytovatele letových navigačních služeb, včetně ukazatelů bezpečnosti za účelem sledování bezpečnostního rizika a případně odhadnutých nákladů na opatření k jeho zmírnění;

d) očekávané krátkodobé finanční postavení poskytovatele služby, jakož i veškeré změny obchodního plánu nebo dopady na obchodní plán.

Poskytovatel letových navigačních služeb zveřejní pro Komisi na její žádost obsah té části obchodního a ročního plánu, která se týká výkonnosti, na základě podmínek stanovených vnitrostátním dozorovým orgánem v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

▼B

3. ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI A KVALITY

3.1. **Řízení bezpečnosti**

Poskytovatel letových navigačních služeb bude řídit bezpečnost veškerých svých služeb. K tomuto účelu zřizuje formální kontakty se všemi dotčenými subjekty, kteří mohou přímo ovlivňovat bezpečnost jeho služeb.

3.2. **Systém řízení kvality**

Poskytovatel letových navigačních služeb musí mít zaveden nejpozději 2 roky po vstupu tohoto nařízení v platnost systém řízení kvality, jenž zahrnuje všechny letové navigační služby, které poskytuje, podle následujících zásad. Poskytovatel:

a) definuje politiku kvality tak, aby co možná nejvíce vyhovovala potřebám různých uživatelů;

b) zřídí program zajištění kvality, který obsahuje postupy umožňující ověření, zda se všechny operace provádějí v souladu s platnými požadavky, normami a postupy;

c) poskytuje důkazy o fungování systému kvality prostřednictvím příruček a dokladech o sledování;

d) ustanoví představitele řízení pro sledování dodržování požadavků a přiměřenosti postupů pro zajištění bezpečného a efektivního provozu;

e) provádí kontroly používaného systému kvality a případně činí nápravná opatření.

▼B

Za dostatečný doklad o dodržování požadavků je považováno osvědčení EN ISO 9001 vydané řádně akreditovanou organizací a zahrnující letové navigační služby poskytovatele. Poskytovatel letových navigačních služeb souhlasí s předáním dokumentace související s osvědčením vnitrostátnímu dozorovému orgánu na žádost tohoto orgánu.

3.3. **Provozní příručky**

Poskytovatel letových navigačních služeb poskytuje a udržuje aktualizované provozní příručky související s poskytováním svých služeb, které používají a jimiž se řídí provozní pracovníci. Poskytovatel zajistí, aby:

a) provozní příručky obsahovaly pokyny a informace, které provozní pracovníci potřebují k plnění svých povinností;

b) příslušné části provozních příruček byly dotyčným pracovníkům přístupné;

c) provozní pracovníci byli bez odkladu informováni o změnách provozních příruček, které se vztahují na jejich povinnosti, jakož i o jejich vstupu v platnost.

4. OCHRANA

Poskytovatel letových navigačních služeb zřídí systém řízení ochrany pro zajištění:

a) ochrany svých zařízení a pracovníků před protiprávnými činy narušujícími poskytování služeb;

b) ochrany provozních údajů, které přijímá nebo zpracovává nebo jinak používá, aby k nim měly přístup pouze oprávněné osoby.

Systém řízení ochrany vymezí:

a) postupy související s posuzováním a zmírňováním nebezpečí v oblasti ochrany, sledováním a zlepšováním ochrany, šetřením v oblasti ochrany a šířením poznatků;

b) prostředky určené k zjišťování narušení ochrany a k upozornění pracovníků prostřednictvím vhodných ochranných výstrah;

c) prostředky pro zvládnutí účinků narušení ochrany a pro určení nápravných opatření a postupů zmírňování, které zabraňují opětovnému výskytu.

Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí v případě potřeby bezpečnostní prověrku svých pracovníků a jedná v koordinaci s příslušnými civilními a vojenskými orgány, aby zajistil ochranu svých zařízení, pracovníků a údajů.

5. LIDSKÉ ZDROJE

Poskytovatel letových navigačních služeb zaměstnává kvalifikované pracovníky, aby zajistil, že jsou jeho služby poskytovány bezpečně, účinně, nepřetržitě a udržitelným způsobem. V této souvislosti zřizuje politiku pro nábor a odbornou přípravu pracovníků.

6. FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ

6.1. **Hospodářská a finanční kapacita**

Poskytovatel letových navigačních služeb musí být schopen plnit finanční závazky, jako jsou pevné a variabilní provozní náklady nebo náklady kapitálových investic. Používá příslušný systém nákladového účetnictví. Prokazuje tuto svou schopnost prostřednictvím ročního plánu zmíněného v části 2.2 této přílohy, jakož i prostřednictvím rozvah a účtů, jak umožňuje jeho právní postavení.

▼B

6.2. **Finanční audit**

V souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 poskytovatel letových navigačních služeb prokazuje, že se pravidelně podrobuje nezávislému auditu.

7. ODPOVĚDNOST A POJISTNÉ KRYTÍ

Poskytovatel letových navigačních služeb zajistí ujednání pro krytí své odpovědnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Použitý způsob poskytování krytí odpovídá příslušné potenciální ztrátě a škodě, s ohledem na právní postavení poskytovatele letových navigačních služeb a na úroveň krytí komerčního pojištění, které je k dispozici.

Poskytovatel letových navigačních služeb, který využívá služeb jiného poskytovatele letových navigačních služeb, zajistí, aby dohody zahrnovaly rozdělení odpovědnosti mezi poskytovateli.

8. KVALITA SLUŽEB

8.1. **Otevřené a transparentní poskytování služeb**

Poskytovatel letových navigačních služeb poskytuje své služby otevřeným a transparentním způsobem. Zveřejňuje podmínky přístupu ke svým službám a pravidelně provádí formální konzultační proces s uživateli svých služeb, jednotlivě nebo společně, a nejméně jednou ročně.

V souladu s platnými právními předpisy Společenství poskytovatel letových navigačních služeb nediskriminuje na základě národnosti ani totožnosti uživatele nebo třídy uživatelů.

8.2. **Pohotovostní plány**

Nejméně rok od vydání osvědčení musí mít poskytovatel letových navigačních služeb k dispozici pohotovostní plány pro všechny jím poskytované služby pro případ událostí, které způsobí výrazné zhoršení nebo přerušení jeho služeb.

▼M4

9. POŽADAVKY PRO PODÁVÁNÍ ZPRÁV

Poskytovatel letových navigačních služeb musí být schopen podat příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu výroční zprávu o svých činnostech. Aniž je dotčen článek 12 nařízení (ES) č. 550/2004, tato zpráva zahrnuje finanční výsledky poskytovatele, jakož i provozní výkon a všechny další významné činnosti a vývoj, zejména v oblasti bezpečnosti.

Výroční zpráva obsahuje nejméně:

— posouzení úrovně výkonnosti vytvářené služby,

— výkon poskytovatele letových navigačních služeb ve srovnání s výkonnostními cíli uvedenými v obchodním plánu, přičemž se srovná skutečný výkon s ročním plánem pomocí výkonnostních ukazatelů uvedených v ročním plánu,

— vysvětlení odchylek od cílů a stanovení opatření k překlenutí rozdílu během referenčního období uvedeného v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004,

▼**M4**

— vývoj provozu a infrastruktury,

— finanční výsledky, pokud nejsou zveřejňovány samostatně podle čl. 12 odst. 1 nařízení (ES) č. 550/2004,

— informace o formálním konzultačním procesu s uživateli služeb poskytovatele,

— informace o politice lidských zdrojů poskytovatele.

Poskytovatel letových navigačních služeb zveřejní obsah výroční zprávy pro Evropskou komisi na její žádost a pro veřejnost na základě podmínek, které stanoví vnitrostátní dozorový orgán v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

▼B

PŘÍLOHA II

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

1. VLASTNICTVÍ

Poskytovatel letových provozních služeb sdělí vnitrostátnímu dozorovému orgánu uvedenému v čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 následující informace:

— své právní postavení, strukturu vlastnictví a veškerá ujednání, která mají výrazný dopad na kontrolu nad jeho aktivy,

— jakékoli propojení s organizacemi, které nejsou zapojeny do poskytování letových navigačních služeb, včetně obchodních činností, kterých se poskytovatel účastní přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků a které představují více než 1 % jeho očekávaného příjmu. Kromě toho poskytovatel oznámí jakoukoli změnu jakékoli jednotlivé držby akcií, která představuje nejméně 10 % z jeho celkové držby akcií.

Poskytovatel letových provozních služeb přijme všechna nezbytná opatření, aby nedocházelo k žádnému střetu zájmů, který by mohl ohrozit nestranné a objektivní poskytování jeho služeb.

2. OTEVŘENÉ A TRANSPARENTNÍ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

Kromě ustanovení přílohy I části 8.1. a pokud se členský stát rozhodne organizovat poskytování specifických letových provozních služeb v konkurenčním prostředí, může členský stát přijmout všechny vhodná opatření pro zajištění toho, aby se poskytovatelé těchto specifických letových provozních služeb nepodíleli na jednání, jehož předmětem nebo následkem je zabránění, omezení nebo narušení hospodářské soutěže, ani na jednání, které je podle platných vnitrostátních právních předpisů a právních předpisů Společenství zneužitím dominantního postavení.

3. BEZPEČNOST SLUŽEB

3.1. **Systém řízení bezpečnosti**

3.1.1. *Všeobecné bezpečnostní požadavky*

Poskytovatel letových provozních služeb musí mít zaveden, jakožto nedílnou součást řízení svých služeb, systém řízení bezpečnosti, který:

— zajišťuje formalizovaný, explicitní a aktivní přístup k systematickému řízení bezpečnosti tím, že při poskytování svých služeb plní své povinnosti v oblasti bezpečnosti; se používá pro všechny služby poskytovatele a podpůrná opatření, jejichž řízení zajišťuje; a zahrnuje, jakožto svůj základ, prohlášení o bezpečnostní politice, které určuje základní přístup organizace k řízení bezpečnosti (řízení bezpečnosti),

— zajišťuje, aby každá osoba zabývající se bezpečnostními hledisky poskytování letových provozních služeb byla osobně odpovědná za své jednání, aby byli manažeři odpovědní za bezpečnostní činnost svých příslušných oddělení nebo útvarů a aby vrcholné řízení poskytovatele neslo celkovou odpovědnost za bezpečnost (odpovědnost za bezpečnost),

▼B

— zajišťuje, aby byla dosahování uspokojivé bezpečnosti v letových provozních službách udělena nejvyšší priorita (priorita bezpečnosti),

— zajišťuje, aby při poskytování letových provozních služeb bylo hlavním bezpečnostním cílem v nejvyšší rozumné míře minimalizovat jeho přispění k riziku letecké nehody (bezpečnostní cíl).

3.1.2. *Požadavky pro dosažení bezpečnosti*

V rámci činnosti systému řízení bezpečnosti poskytovatel letových provozních služeb:

— zajišťuje, aby pracovníci byli přiměřeně vyškoleni a způsobilí pro práci, která je od nich vyžadována, kromě toho, že vlastní řádnou licenci, je-li vyžadována, a splňují platné požadavky zdravotní způsobilosti (způsobilost),

— zajišťuje, aby byla funkce řízení bezpečnosti ztotožněna s odpovědností organizace za vývoj a údržbu systému řízení bezpečnosti; zajišťuje, aby byl tento bod odpovědnosti nezávislý na liniovém řízení, a odpovědný přímo nejvyšší úrovni organizace. Avšak v případě malých organizací, kde sloučení odpovědnosti může zabránit dostatečné nezávislosti v tomto ohledu, lze ujednání o zajištění bezpečnosti doplnit dodatečnými nezávislými prostředky; a zajišťuje, aby se vrcholné řízení organizace poskytovatele služby aktivně podílelo na zajišťování řízení bezpečnosti (odpovědnost za řízení bezpečnosti),

— zajišťuje, aby byly odvozeny a udržovány kvantitativní úrovně bezpečnosti pro všechny funkční systémy, je-li to možné (kvantitativní úrovně bezpečnosti),

— zajišťuje, aby byl systém řízení bezpečnosti systematicky dokumentován takovým způsobem, který poskytuje jasné spojení s bezpečnostní politikou organizace (dokumentace systému řízení bezpečnosti),

— zajišťuje přiměřené prokázání bezpečnosti externě poskytovaných služeb a dodávek, s ohledem na jejich bezpečnostní význam v rámci poskytování svých služeb (externí služby a dodávky),

— zajišťuje, aby bylo posuzování a zmírňování rizika prováděno do vhodné úrovně, aby byla věnována patřičná pozornost všem hlediskům poskytování ATM (posouzení a zmírnění rizika). Co se týče změn funkčního systému ATM, použijí se ustanovení části 3.2. této přílohy,

— zajišťuje, aby provozní a technické události ATM, které jsou pokládány za události s významnými bezpečnostními dopady, byly okamžitě vyšetřeny a aby byla přijata všechna nezbytná nápravná opatření (bezpečnostní události). Poskytovatel rovněž prokáže, že provedl požadavky ohledně hlášení a posuzování bezpečnostních událostí v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a právními předpisy Společenství.

▼B

3.1.3. *Požadavky pro zajištění bezpečnosti*

V rámci činnosti systému řízení bezpečnosti poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby:

— byla pravidelně prováděna bezpečnostní šetření pro doporučení potřebných zlepšení, poskytování pomoci vedoucím pracovníkům zodpovědným za bezpečnost činností v jejich oblastech a pro ověření, zda jsou dodržovány příslušné části systému řízení bezpečnosti (bezpečnostní šetření),

— byly zavedeny metody pro zjištění změn funkčních systémů nebo operací, které mohou naznačovat, že se některý prvek blíží bodu, kdy již nelze splňovat přijatelné normy bezpečnosti, a byla přijata nápravná opatření (sledování bezpečnosti),

— bezpečnostní záznamy byly udržovány v celém provozu systému řízení bezpečnosti jako základ pro poskytování zajištění bezpečnosti pro všechny, kdo jsou spojeni s poskytovanými službami, odpovídají za ně nebo jsou na nich závislí, a pro vnitrostátní dozorový orgán (bezpečnostní záznamy).

3.1.4. *Požadavky pro podporu bezpečnosti*

V rámci činnosti systému řízení bezpečnosti poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby:

— si všichni pracovníci uvědomovali potenciální bezpečnostní nebezpečí spojená s jejich povinnostmi (vědomí o bezpečnosti),

— byly poznatky vyplývající z vyšetřování bezpečnostních událostí a jiných bezpečnostních činností šířeny v rámci organizace na úrovni řízení a na provozní úrovni (šíření poznatků),

— byli všichni pracovníci aktivně povzbuzováni k navrhování řešení zjištěných nebezpečí a aby byly provedeny změny ke zlepšení bezpečnosti tam, kde jsou zjevně potřebné (zlepšení bezpečnosti).

3.2. **Bezpečnostní požadavky pro posuzování a zmírňování rizika s ohledem na změny**

3.2.1. *Oddíl 1*

V rámci činností systému řízení bezpečnosti poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby bylo systematicky prováděno rozpoznávání nebezpečí, jakož i posuzování a zmírňování rizika, co se týče jakýchkoli změn částí funkčního systému ATM a podpůrných opatření, která řídí, a to způsobem zaměřeným na:

a) celkový životní cyklus součásti zvažovaného funkčního systému ATM, od počátečního plánování a vymezování až po činnosti po provedení, údržbu a vyřazení z provozu;

b) letecké, pozemní a popřípadě vesmírné složky funkčního systému ATM, prostřednictvím spolupráce s odpovědnými stranami; a

c) zařízení, postupy a lidské zdroje funkčního systému ATM, vzájemnou interakci mezi těmito prvky a interakci mezi zvažovanou součástí a zbytkem funkčního systému ATM.

▼B

3.2.2. *Oddíl 2*

Postupy rozpoznání nebezpečí, posouzení a zmírnění rizika zahrnují:

a) stanovení rozsahu, hranic a rozhraní zvažované součásti, jakož i identifikace funkcí, které má tato součást plnit, a provoznímu prostředí, ve kterém má pracovat;

b) stanovení bezpečnostních cílů, které mají být kladeny na součást, obsahujících:

— rozpoznání věrohodných rizik a závad souvisejících s ATM, společně se souhrnnými účinky,

— posouzení jejich případných účinků na bezpečnost letadel, jakož i posouzení závažnosti těchto účinků pomocí schématu pro klasifikaci závažnosti uvedeného v oddílu 4,

— stanovení jejich přípustnosti, co se týče nejvyšší pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, na základě závažnosti a maximální pravděpodobnosti účinků nebezpečí, způsobem, který je v souladu s oddílem 4;

c) případné odvození strategie pro zmírnění rizika, která:

— určuje obranná opatření, která mají být provedena na ochranu před nebezpečími přinášejícími rizika,

— případně zahrnuje vývoj bezpečnostních požadavků, které mají potenciální dopad na zvažovanou součást nebo jiné části funkčního systému ATM nebo provozní prostředí a

— představuje ujištění o proveditelnosti a účinnosti;

d) ověření, zda byly splněny všechny stanovené bezpečnostní cíle:

— před provedením změny,

— v průběhu fáze přechodu do běžného provozu,

— v průběhu provozní životnosti a

— v průběhu přechodné fáze do vyřazení z provozu.

3.2.3. *Oddíl 3*

Výsledky, související odůvodnění a důkazy postupů posuzování a zmírňování rizika, včetně rozpoznání nebezpečí se shrnují a dokládají způsobem, který zajišťuje, že:

— jsou uvedeny úplné argumenty dokládající, že zvažovaná součást, jakož i celkový funkční systém ATM, jsou a zůstanou přípustně bezpečné, jelikož splňují přidělené bezpečnostní cíle a požadavky. To bude případně zahrnovat specifikace veškerých technik predikce, sledování nebo průzkumu,

— všechny bezpečnostní požadavky související s provedením změny lze dohledat až k zamýšleným operacím/funkcím.

▼B

3.2.4. *Oddíl 4*

Rozpoznání nebezpečí a posouzení závažnosti

Provádí se systematické rozpoznávání nebezpečí. Závažnost účinků nebezpečí v daném provozním prostředí se stanovuje pomocí schématu pro klasifikaci uvedeného v následující tabulce, přičemž klasifikace závažnosti je založena na konkrétním argumentu demonstrujícím pravděpodobný účinek nebezpečí v nejhorším případě.

Třída závažnosti	Účinek na provoz
1 (Nejzávažnější)	Nehoda ([1]).
2	Vážná nahodilá událost ([1]).
3	Velká nahodilá událost související s provozem letadla, při které by mohla být ohrožena bezpečnost letadla, neboť téměř došlo ke srážce letadla s jiným letadlem, se zemí nebo s překážkami.
4	Významná nahodilá událost, jejíž okolnosti naznačují, že mohlo dojít k nehodě, k vážné nebo velké nahodilé události, kdyby nebylo riziko zvládnuto v rámci bezpečnostní rezervy nebo pokud by bylo v blízkosti jiné letadlo.
5 (Nejméně závažná)	Žádný bezprostřední vliv na bezpečnost.

([1]) Podle definic ve směrnici Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví, Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

Aby bylo možné vyvodit vliv nebezpečí na provoz a stanovit jeho závažnost, bude systematický přístup/postup zahrnovat účinky nebezpečí na různé prvky funkčního systému ATM, jako je posádka letadla, řídící letového provozu, funkční schopnosti letadla a funkční schopnosti pozemní části funkčního systému ATM a schopnost poskytovat bezpečné letové provozní služby.

Schéma pro klasifikaci rizik

Bezpečnostní cíle založené na riziku se stanovují s ohledem na maximální pravděpodobnost výskytu nebezpečí, odvozenou jak ze závažnosti jejího účinku, tak i z maximální pravděpodobnosti účinku nebezpečí.

Jako nezbytný doplněk k prokázání, že jsou splněny stanovené kvantitativní cíle, se používají další zřetele řízení bezpečnosti, aby bylo možné zvýšit bezpečnost systému ATM, kdykoli je to vhodné.

▼M2

3.2.5. *Oddíl 5*

Systém zajištění bezpečnosti softwaru

V rámci systému řízení bezpečnosti zavede poskytovatel letových provozních služeb systém zajištění bezpečnosti softwaru v souladu s nařízením Komise (ES) č. 482/2008 (ze dne 30. května 2008, kterým se stanoví systém zajištění bezpečnosti softwaru, který má být zaveden poskytovateli letových navigačních služeb, a kterým se mění nařízení (ES) č. 2096/2005 ([1]).

▼B

3.3. **Bezpečnostní požadavky pro vývojové a technické pracovníky, kteří provádějí úkoly související s bezpečností provozu**

Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby techničtí a vývojoví pracovníci včetně pracovníků subdodavatelských provozujících organizací, které provozují a udržují zařízení pro ATM schválené pro provoz, měli a udržovali dostatečné znalosti a povědomí o službách, které podporují, skutečných a potenciálních účincích své práce na bezpečnost těchto služeb a o příslušných platných pracovních omezeních.

S ohledem na pracovníky zabývající se úkoly souvisejícími s bezpečností, včetně pracovníků subdodavatelských provozujících organizací, poskytovatel letových provozních služeb dokládá přiměřenost způsobilosti pracovníků; zavedená opatření pro rozdělování služeb pro zajištění dostatečné kapacity a soustavnosti služby; programy a politiku kvalifikace pracovníků, politiku odborné přípravy pracovníků, plány odborné přípravy a také opatření pro dozor nad nekvalifikovanými pracovníky. Poskytovatel zavádí postupy pro případy, kdy existují pochybnosti o tělesném a duševním stavu pracovníků.

Poskytovatel letových provozních služeb uchovává evidenci informací o počtech, stavu a rozmístění pracovníků zabývajících se úkoly spojenými s bezpečností. V evidenci musí být:

a) identifikováni vedoucí pracovníci, kteří odpovídají za funkce spojené s bezpečností;

b) zaznamenány příslušné kvalifikace technických a provozních pracovníků v návaznosti na vyžadované požadavky ohledně dovedností a způsobilosti;

c) určeno umístění a povinnosti, které jsou přiděleny technickým a provozním pracovníkům, včetně metodiky rozdělování služeb.

▼M3

4. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatel letových provozních služeb musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy splňují normy uvedené v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním letových provozních služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

a) příloha 2 o pravidlech létání, 10. vydání, červenec 2005, včetně všech dodatků až po č. 40;

b) příloha 10 o leteckých telekomunikacích, díl II o komunikačních postupech, včetně těch, které mají status PANS (postupy pro letové navigační služby), 6. vydání, říjen 2001, včetně všech dodatků až po č. 82;

c) příloha 11 o letových provozních službách, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech dodatků až po č. 45.

([1]) Úř. věst. L 141, 31.5.2008, s. 5.

▼B

PŘÍLOHA III

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO POSKYTOVÁNÍ METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB

1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST

Poskytovatel meteorologických služeb musí zajistit, aby meteorologické informace nezbytné pro výkon odpovídajících funkcí a ve formě vhodné pro uživatele byly k dispozici pro:

— provozovatele a členy letových posádek pro předletové a letové plánování,

— poskytovatele letových provozních služeb a letových informačních služeb,

— jednotky vyhledávacích a záchranných služeb, a

— letiště.

Poskytovatel meteorologických služeb musí ověřit úroveň dosažitelné přesnosti informací distribuovaných pro provoz, včetně zdroje těchto informací, a současně musí zajistit, aby byly tyto informace distribuovány dostatečně včas a aby byly podle potřeby aktualizovány.

▼M3

2. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatel meteorologických služeb musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy splňují normy uvedené v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním meteorologických služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

a) příloha 3 o meteorologických službách pro mezinárodní letovou navigaci, 16. vydání, červenec 2007, včetně všech dodatků až po č. 74;

b) příloha 11 o letových provozních službách, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech dodatků až po č. 45;

c) příloha 14 o letištích v následujících verzích:

i) díl I o navrhování a provozování letišť, 4. vydání, červenec 2004, včetně všech dodatků až po č. 9,

ii) díl II o letištích pro vrtulníky, 2. vydání, červenec 1995, včetně všech dodatků až po č. 3.

▼B

PŘÍLOHA IV

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO POSKYTOVÁNÍ LETECKÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST

Poskytovatel letecké informační služby musí zajistit, aby informace a údaje byly k dispozici v podobě vhodné pro:

— letové provozní pracovníky, včetně letové posádky, jakož i pro letové plánování, systémy řízení letů a letové simulátory a

— poskytovatele letových provozních služeb, kteří odpovídají za letové informační služby, letištní letové informační služby a poskytování předletových informací.

Poskytovatel leteckých informačních služeb musí zajistit neporušenost údajů a ověřit úroveň přesnosti informací distribuovaných pro provoz, včetně zdroje těchto informací, předtím, než jsou tyto informace distribuovány.

▼M3

2. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatel leteckých informačních služeb musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy splňují normy uvedené v následujících přílohách k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním leteckých informačních služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

a) příloha 3 o meteorologických službách pro mezinárodní letovou navigaci, 16. vydání, červenec 2007, včetně všech dodatků až po č. 74;

b) příloha 4 o leteckých mapách, 10. vydání, červenec 2001, včetně všech dodatků až po č. 54;

c) příloha 15 o leteckých informačních službách, 12. vydání, červenec 2004, včetně všech dodatků až po č. 34.

▼B

PŘÍLOHA V

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO POSKYTOVÁNÍ KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO POZOROVACÍCH SLUŽEB

1. TECHNICKÁ A PROVOZNÍ ZPŮSOBILOST A SCHOPNOST

Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb musí zajistit dostupnost, nepřetržitost, přesnost a neporušenost svých služeb.

Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb musí ověřit kvalitativní úroveň služeb, které poskytuje, a musí prokázat, že je jeho zařízení pravidelně udržováno a v případě potřeby kalibrováno.

2. BEZPEČNOST SLUŽEB

Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb musí splňovat požadavky přílohy II, části 3 o bezpečnosti služeb.

▼M3

3. PRACOVNÍ METODY A PROVOZNÍ POSTUPY

Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy splňují normy uvedené v příloze 10 o leteckých telekomunikacích k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví v následujících verzích do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

a) díl I o pomocných rádiových navigačních zařízeních, 6. vydání, červenec 2006, včetně všech dodatků až po č. 82;

b) díl II o komunikačních postupech, včetně těch, které mají status PANS (postupy pro letové navigační služby), 6. vydání, říjen 2001, včetně všech dodatků až po č. 82;

c) díl III o komunikačních systémech, 2. vydání, červenec 2007, včetně všech dodatků až po č. 82;

d) díl IV o pozorovacích radarových systémech a systémech pro zabránění srážkám, 4. vydání, červenec 2007, včetně všech dodatků až po č. 82;

e) díl V o využití spektra leteckých rádiových frekvencí, 2. vydání, červenec 2001, včetně všech dodatků až po č. 82.