Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►B

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 2096/2005

z 20. decembra 2005,

ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s. 13)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Komisie (ES) č. 1315/2007 z 8. novembra 2007	L 291	16	9.11.2007
►M2	Nariadenie Komisie (ES) č. 482/2008 z 30. mája 2008	L 141	5	31.5.2008
►M3	Nariadenie Komisie (ES) č. 668/2008 z 15. júla 2008	L 188	5	16.7.2008
►M4	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 2096/2005

z 20. decembra 2005,

ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

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

keďže:

(1) Nariadenie (ES) č. 550/2004 vyžaduje od Komisie, aby ustanovila spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb v celom Spoločenstve. Nariadenie zabezpečuje priame uplatňovanie a je na tento účel najvhodnejším nástrojom.

(2) Poskytovanie leteckých navigačných služieb v rámci Spoločenstva by malo podliehať osvedčovaniu členskými štátmi. Poskytovatelia leteckej navigačnej služby, ktorí spĺňajú spoločné požiadavky, by mali dostať osvedčenie v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 550/2004. Tí poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí môžu prevádzkovať službu bez osvedčenia, by sa mali usilovať o zabezpečenie maximálneho súladu so spoločnými požiadavkami v rozsahu, v akom im to ich právny štatút umožňuje.

(3) Uplatnením spoločných požiadaviek, ktoré sa majú stanoviť podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 550/2004, by nemala byť dotknutá zvrchovanosť členských štátov nad ich vzdušným priestorom ani požiadavky členských štátov súvisiace s verejným poriadkom, bezpečnosťou a obrannými záležitosťami, ako sa ustanovuje v článku 13 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru (rámcové nariadenie) ([2]). Spoločné požiadavky by sa nemali vzťahovať na vojenské operácie a výcvik v zmysle článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004.

(4) Vymedzenie spoločných požiadaviek na poskytovanie leteckých navigačných služieb by malo náležite zohľadňovať právny štatút poskytovateľov leteckých navigačných služieb v členských štátoch. Okrem toho, ak organizácia vykonáva iné činnosti, ako je poskytovanie leteckých navigačných služieb, spoločné požiadavky, ktoré sa majú ustanoviť podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 550/2004, by sa nemali uplatňovať na takéto iné činnosti alebo na zdroje pridelené na činnosti, ktoré nepatria do poskytovania leteckých navigačných služieb, ak nie je stanovené inak.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

(5) Uplatňovanie spoločných požiadaviek na poskytovateľov leteckých navigačných služieb by malo byť primerané rizikám, ktoré sa spájajú so špecifickými znakmi každej služby, ako sú napríklad počet a/alebo druh a charakteristiky obslúžených pohybov. Ak sa niektorí poskytovatelia leteckých navigačných služieb rozhodnú nevyužívať možnosť poskytovať cezhraničné služby a vzdať sa tak práva na vzájomné uznávanie v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru, národný dozorný orgán by mal byť oprávnený umožniť týmto poskytovateľom, aby primeraným spôsobom spĺňali buď určité všeobecné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb, alebo určité špecifické požiadavky na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Podmienky pripojené k osvedčeniu by mali následne odrážať charakter a rozsah odchýlky.

(6) S cieľom zabezpečiť riadne fungovanie systému osvedčovania by členské štáty mali poskytnúť Komisii v kontexte svojich ročných hlásení všetky relevantné informácie o odchýlkach, ktoré udelil ich národný dozorný orgán.

(7) Rôzne druhy leteckých navigačných služieb nemusia podliehať rovnakým požiadavkám. Je preto potrebné prispôsobiť spoločné požiadavky špecifickým vlastnostiam každého druhu služby.

(8) Dôkaz o zhode by mali poskytnúť poskytovatelia leteckých navigačných služieb, a to na obdobie platnosti osvedčenia a na všetky zabezpečované služby.

(9) Na zabezpečenie účinného uplatňovania spoločných požiadaviek by sa mal zaviesť systém pravidelného dohľadu a inšpekcia zhody s uvedenými spoločnými požiadavkami ako podmienkami, ktoré sa uvádzajú v osvedčení. Národný dozorný orgán by mal preskúmať vhodnosť poskytovateľa pred vydaním osvedčenia a posúdiť trvalú zhodu poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorú každoročne osvedčuje. Mal by preto zriadiť a každoročne aktualizovať indikatívny inšpekčný program, ktorý by sa vzťahoval na všetkých poskytovateľov, ktorým vydal osvedčenie, a spočíval by na posudzovaní rizík. Program by mal umožniť inšpekciu všetkých relevantných častí poskytovateľov leteckých navigačných služieb v rámci primeraného časového rámca. Pri posudzovaní zhody určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb a meteorologických služieb by mal byť národný dozorný orgán oprávnený kontrolovať relevantné požiadavky vyplývajúce z medzinárodných záväzkov daného členského štátu.

▼B

(10) Vzájomné preskúmanie národnými dozornými orgánmi by malo posilniť spoločný prístup k dohľadu nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v celom Spoločenstve. Komisia by v spolupráci s členskými štátmi mala zabezpečiť tieto vzájomné preskúmania, ktoré by mali byť koordinované s činnosťami v rámci implementačného monitorovacieho a podporného programu (ESIMS) požiadaviek na regulovanie bezpečnosti Eurocontrolu ESARR a Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP), ktorý vykonáva Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO). Zabráni sa tak zdvojeniu práce. S cieľom umožniť výmenu skúseností a najlepších postupov počas vzájomného preskúmania by národní experti mali pochádzať, pokiaľ je to možné, z národného dozorného orgánu alebo uznávanej organizácie.

(11) Eurocontrol vypracoval požiadavky na regulovanie bezpečnosti (ESARR), ktoré majú pre bezpečné poskytovanie letových prevádzkových služieb najväčší význam. V súlade s nariadením (ES) č. 550/2004 by Komisia mala identifikovať a prijať relevantné ustanovenia ESARR 3 o používaní systémov manažmentu bezpečnosti poskytovateľmi služieb manažmentu letovej prevádzky (ATM), ESARR 4 o posudzovaní rizík a ich zmierňovaní v ATM a ESARR 5 o personále služieb ATM, požiadavky na technický personál, ktorý vykonáva prevádzkové úlohy súvisiace s bezpečnosťou. Na základe článku 5 nariadenia (ES) č. 550/2004 Komisia predstavila návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o licencii Spoločenstva pre riadiaceho letovej prevádzky ([1]), ktorá zahŕňa ustanovenia ESARR 5 pre riadiacich letovej prevádzky. Nie je preto vhodné opakovať tieto ustanovenia v tomto nariadení. Mali by sa však včleniť ustanovenia požadujúce od národného dozorného orgánu, aby kontroloval, či má personál poskytovateľa letových prevádzkových služieb, najmä riadiaci letovej prevádzky, riadne vydané preukazy spôsobilosti, ak sa vyžadujú.

(12) Nie je tiež vhodné opakovať ustanovenia ESARR 2 o hlásení a posudzovaní udalostí súvisiacich s bezpečnosťou v ATM, upravené v smernici Rady 94/56/ES z 21. novembra 1994, ktorou sa ustanovujú základné princípy, ktorými sa riadi vyšetrovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve ([2]), a smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve ([3]). V rámci nových opatrení o udalostiach súvisiacich s bezpečnosťou by sa však od národného dozorného orgánu malo vyžadovať, aby kontroloval, či poskytovateľ letových prevádzkových služieb, ako aj poskytovateľ spojovacích, navigačných a sledovacích služieb spĺňa opatrenia, ktoré sa vyžadujú na hlásenie a posudzovanie takýchto udalostí. Relevantné ustanovenia ESARR 1 o dohľade nad bezpečnosťou v ATM a ESARR 6 o softvéri v systémoch ATM by sa mali identifikovať a prijať vo forme samostatných aktov Spoločenstva.

([1]) KOM(2004) 473 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).
([2]) Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14.
([3]) Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

(13) Osobitne by sa malo uznať po prvé, že manažment bezpečnosti je tou funkciou poskytovania letových prevádzkových služieb, ktorá zabezpečuje, aby boli všetky bezpečnostné riziká identifikované, posúdené a uspokojivo zmiernené, a po druhé, že formálny a systematický prístup k manažmentu bezpečnosti maximalizuje prínosy bezpečnosti viditeľným a sledovateľným spôsobom. Komisia by mala aktualizovať a spresniť požiadavky na bezpečnosť, vzťahujúce sa na letecké navigačné služby, s cieľom zabezpečiť čo najvyššiu úroveň bezpečnosti bez toho, aby bola dotknutá perspektívna úloha Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva v tejto oblasti.

(14) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali pôsobiť v súlade s príslušnými normami ICAO. S cieľom zjednodušiť cezhraničné poskytovanie služieb by členské štáty a Komisia mali v úzkej spolupráci s Eurocontrolom pracovať na minimalizácii rozdielov, ktoré členské štáty oznámili pri uplatňovaní noriem ICAO v oblasti leteckých navigačných služieb s cieľom dosiahnuť spoločný súbor noriem medzi členskými štátmi v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru, najmä s cieľom rozvoja spoločných pravidiel lietania.

(15) Rozličné vnútroštátne opatrenia týkajúce sa zodpovednosti by nemali brániť poskytovateľovi leteckej navigačnej služby uzatvárať dohody o cezhraničnom poskytovaní služieb, keďže sa zaviedli opatrenia na pokrývanie strát zo škôd vyplývajúcich zo zodpovednosti podľa uplatniteľného práva. Použitá metóda by mala zodpovedať požiadavkám podľa vnútroštátneho práva. Členské štáty, ktoré umožnia poskytovanie leteckých navigačných služieb v celom vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, alebo v jeho časti bez osvedčovania podľa nariadenia (ES) č. 550/2004, by mali prevziať zodpovednosť za týchto poskytovateľov.

(16) Zatiaľ čo ESARR 4 definuje maximálnu tolerovateľnú pravdepodobnosť priameho prispenia ATM k nehodám v regióne ECAC (Európska konferencia civilného letectva), maximálne tolerovateľné pravdepodobnosti pre všetky triedy závažnosti sa ešte nestanovili. Členské štáty a Komisia v spolupráci s Eurocontrolom by mali doplniť a aktualizovať tieto pravdepodobnosti a vyvinúť mechanizmus na ich uplatňovanie v rôznych podmienkach.

(17) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotný vzdušný priestor, zriadeného článkom 5 nariadenia (ES) č. 549/2004,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

▼B

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie ustanovuje spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb. Ak sa v prílohe I alebo II neustanovuje inak, tieto spoločné požiadavky sa neuplatňujú na:

a) iné činnosti, ktoré poskytovateľ vykonáva okrem poskytovania leteckých navigačných služieb;

b) zdroje pridelené na činnosti, ktoré nepatria pod poskytovanie leteckých navigačných služieb.

Toto nariadenie identifikuje a prijíma povinné ustanovenia o týchto požiadavkách na regulovanie bezpečnosti Eurocontrolu (ESARR), ktoré sú relevantné na osvedčovanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb:

a) ESARR 3 o používaní systémov manažmentu bezpečnosti poskytovateľmi služieb manažmentu letovej prevádzky (ATM), vydaný 17. júla 2000;

b) ESSAR 4 o posudzovaní rizík a ich zmierňovaní v ATM, vydaný 5. apríla 2001;

c) ESARR 5 o personáli služieb ATM, požiadavky na technický personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou, vydaný 11. apríla 2002.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov ustanovené nariadením (ES) č. 549/2004.

2. Okrem vymedzenia pojmov uvedeného v odseku 1 sa uplatňuje aj toto vymedzenie pojmov:

a) „letecké práce“ znamenajú prevádzku lietadla, pri ktorej sa lietadlo využíva na špecializované služby, ako napríklad poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, sledovanie, pozorovanie a hliadkovanie, pátranie a záchrana alebo letecká reklama;

b) „obchodná letecká doprava“ znamená akúkoľvek prevádzku lietadla, ktorá zahŕňa dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo v prenájme;

c) „funkčný systém“ znamená kombináciu systémov, postupov a ľudských zdrojov organizovaných na výkon funkcie v kontexte ATM;

d) „všeobecné letectvo“ znamená inú prevádzku civilného lietadla, ako je pravidelná letecká služba a nepravidelná letecká doprava za úhradu alebo v prenájme;

e) „národný dozorný orgán“ znamená orgán alebo orgány, ktoré vymenovali alebo zriadili členské štáty ako svoj národný orgán podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 549/2004;

f) „nebezpečenstvo“ znamená akúkoľvek situáciu, udalosť alebo okolnosť, ktorá môže spôsobiť nehodu;

▼B

g) „prevádzková organizácia“ znamená organizáciu zodpovednú za poskytovanie technických služieb podporujúcich letové prevádzkové služby, spojovacie a navigačné služby alebo služby sledovania;

h) „riziko“ znamená kombináciu celkovej pravdepodobnosti alebo frekvencie výskytu škodlivého účinku, ktorý vznikol v dôsledku nebezpečenstva a závažnosti tohto účinku;

i) „zaistenie bezpečnosti“ znamená všetky plánované a systematické činnosti potrebné na dosiahnutie zodpovedajúcej dôveryhodnosti, že produkt, služba, organizácia alebo funkčný systém dosahujú prijateľnú alebo tolerovateľnú úroveň bezpečnosti;

j) „cieľ bezpečnosti“ znamená kvalitatívne alebo kvantitatívne vyjadrenie, ktoré definuje maximálnu frekvenciu alebo pravdepodobnosť, pri ktorej možno očakávať výskyt nebezpečenstva;

k) „požiadavky na bezpečnosť“ znamenajú prostriedky na zmiernenie rizika, definované na základe stratégie zmierňovania rizika, ktorá dosahuje konkrétny bezpečnostný cieľ, vrátane organizačných, prevádzkových, procedurálnych, funkčných, výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na interoperabilitu alebo charakteristík prostredia;

l) „služby“ znamenajú leteckú navigačnú službu alebo súbor leteckých navigačných služieb.

3. „Poskytovateľ leteckých navigačných služieb“ zahŕňa organizáciu, ktorá požiadala o osvedčenie na poskytovanie takýchto služieb.

Článok 3

Udeľovanie osvedčení

1. S cieľom získať osvedčenie potrebné na poskytovanie leteckých navigačných služieb a bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004, poskytovatelia leteckých navigačných služieb spĺňajú všeobecné spoločné požiadavky stanovené v prílohe I, ako aj špecifické dodatočné požiadavky stanovené v prílohách II až V k tomuto nariadeniu v závislosti od druhu služby, ktorú poskytujú, s výhradou odchýlok podľa článku 4.

2. Predtým než národný dozorný orgán vydá poskytovateľovi leteckej navigačnej služby osvedčenie, overí, či tento spĺňa spoločné požiadavky.

3. Poskytovateľ leteckej navigačnej služby musí spĺňať spoločné požiadavky najneskôr v čase vydania osvedčenia podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 550/2004.

▼B

Článok 4

Odchýlky

1. Odchylne od ustanovení článku 3 ods. 1 sa niektorí poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu rozhodnúť nevyužiť možnosť poskytovať cezhraničné služby a vzdať sa práva vzájomného uznávania v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru.

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

Takúto žiadosť môže podať poskytovateľ letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje služby alebo ich plánuje poskytovať len v jednej alebo viacerých z týchto kategórií:

a) všeobecné letectvo;

b) letecké práce;

c) obchodná letecká doprava, ktorá sa obmedzuje na lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 10 ton alebo s počtom sedadiel menej ako 20;

d) obchodná letecká doprava s menej ako 10 000 pohybmi ročne bez ohľadu na maximálnu vzletovú hmotnosť a počet používaných sedadiel v lietadle; počet pohybov sa získa sčítaním počtu vzletov a pristátí a vypočíta sa ako priemer z predchádzajúcich troch rokov.

Na podanie takejto žiadosti poskytovateľ leteckej navigačnej služby, iný ako poskytovateľ letových prevádzkových služieb, má mať hrubý ročný obrat 1 000 000 EUR alebo menej v súvislosti so službami, ktoré poskytuje alebo plánuje poskytovať.

Keď z objektívnych praktických dôvodov poskytovateľ leteckej navigačnej služby nie je schopný podať dôkaz, že tieto kritériá spĺňa, môže národný dozorný orgán akceptovať analogické údaje alebo predpovede v súvislosti so stropmi definovanými v treťom a štvrtom pododseku.

Pri podávaní takejto žiadosti poskytovateľ leteckej navigačnej služby predloží národnému dozornému orgánu súčasne aj relevantný dôkaz týkajúci sa kvalifikačných kritérií.

2. Národný dozorný orgán môže udeliť osobitné odchýlky žiadateľom, ktorí spĺňajú kritériá v odseku 1, a to spôsobom zodpovedajúcim ich príspevku k manažmentu letovej prevádzky vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá príslušný členský štát.

Tieto odchýlky sa môžu vzťahovať len na požiadavky v prílohe I s výhradou týchto výnimiek:

a) časť 1: technická a prevádzková spôsobilosť a schopnosť;

b) časť 3.1: manažment bezpečnosti;

c) časť 5: ľudské zdroje;

d) časť 8.1: otvorené a transparentné poskytovanie služieb.

▼B

3. Okrem odchýlok uvedených v odseku 2 národný dozorný orgán môže udeliť odchýlky žiadateľom, ktorí poskytujú letiskovú letovú informačnú službu pravidelným prevádzkovaním najviac jednej pracovnej pozície na akomkoľvek letisku. Urobí to spôsobom zodpovedajúcim príspevku žiadateľa k manažmentu letovej prevádzky vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá príslušný členský štát.

Tieto odchýlky sa môžu vzťahovať len na tieto požiadavky v prílohe II časti 3:

a) zodpovednosť za manažment bezpečnosti, ako aj externé služby a dodávky (v časti 3.1.2);

b) preverovanie bezpečnosti (v časti 3.1.3);

c) bezpečnostné požiadavky na posudzovanie rizika a jeho zmiernenie v prípade zmien (časť 3.2).

4. Z požiadaviek v prílohách III, IV alebo V sa neudeľujú žiadne odchýlky.

5. V súlade s prílohou II k nariadeniu (ES) č. 550/2004 národný dozorný orgán:

a) konkretizuje charakter a rozsah pôsobnosti odchýlky v podmienkach pripojených k osvedčeniu s uvedením jej právneho základu;

b) časovo obmedzí platnosť osvedčenia; a

c) sleduje, či poskytovatelia leteckej navigačnej služby majú naďalej nárok na odchýlku.

Článok 5

Preukazovanie zhody

1. Na žiadosť národného dozorného orgánu poskytovateľ leteckej navigačnej služby predloží všetky relevantné dôkazy na preukázanie zhody s uplatniteľnými spoločnými požiadavkami. Poskytovateľ leteckej navigačnej služby môže v plnom rozsahu použiť existujúce údaje.

2. Poskytovateľ leteckej navigačnej služby, ktorý je držiteľom osvedčenia, oznámi národnému dozornému orgánu plánované zmeny v poskytovaní svojich služieb, ktoré môžu mať vplyv na jeho zhodu s uplatniteľnými spoločnými požiadavkami alebo s podmienkami pripojenými k osvedčeniu.

▼M1

—————

▼B

4. Keď poskytovateľ leteckej navigačnej služby, ktorý je držiteľom osvedčenia, už nespĺňa uplatniteľné spoločné požiadavky alebo podmienky spojené s osvedčením, príslušný národný dozorný orgán prijme rozhodnutie v lehote nepresahujúcej jeden mesiac. Týmto rozhodnutím národný dozorný orgán požiada poskytovateľa leteckej navigačnej služby, aby vykonal nápravu.

▼B

Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi príslušnému poskytovateľovi leteckej navigačnej služby.

Národný dozorný orgán pred oznámením svojho súhlasu príslušnému poskytovateľovi leteckej navigačnej služby skontroluje, či sa náprava vykonala. Ak sa národný dozorný orgán domnieva, že náprava sa riadne nevykonala v rámci schváleného časového harmonogramu, podnikne náležité opatrenia na vynútenie nápravy v súlade s článkom 7 ods. 7 nariadenia (ES) č. 550/2004 a článkom 9 nariadenia (ES) č. 549/2004, pričom zohľadní potrebu zabezpečiť kontinuitu poskytovania služieb.

Článok 6

Uľahčenie sledovania plnenia požiadaviek

V súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 poskytovatelia leteckých navigačných služieb uľahčia inšpekcie a prehliadky, ktoré uskutočňuje národný dozorný orgán alebo uznaná organizácia konajúca v mene tohto orgánu, vrátane návštev na mieste a neohlásených návštev.

Oprávnené osoby sú splnomocnené na uskutočnenie týchto úkonov:

a) preskúmať relevantné záznamy, údaje, postupy a akýkoľvek iný materiál, ktorý sa týka poskytovania leteckých navigačných služieb;

b) zhotovovať kópie alebo výňatky z takýchto záznamov, údajov, postupov a iného materiálu;

c) požiadať o ústne vysvetlenie na mieste;

d) vstupovať do relevantných priestorov, dopravných prostriedkov alebo na relevantné územia.

Takéto inšpekcie a prehliadky sa vykonajú v súlade so zákonnými ustanoveniami členského štátu, v ktorom sa majú uskutočniť.

Článok 7

Priebežné udržiavanie zhody

Národný dozorný orgán každoročne sleduje na základe dôkazu, ktorý má k dispozícii, priebežné udržiavanie zhody poskytovateľmi leteckej navigačnej služby, ktorým vydal osvedčenie.

Na tento účel národný dozorný orgán zriadi a každoročne aktualizuje indikatívny inšpekčný program, ktorý sa vzťahuje na všetkých poskytovateľov, ktorým vydal osvedčenie, založený na posudzovaní rizík spojených s rôznymi činnosťami tvoriacimi poskytované služby. Pred zriadením takéhoto programu uskutoční konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a v prípade potreby aj s akýmkoľvek iným príslušným národným dozorným orgánom.

V programe sa uvedie plánovaný interval inšpekcií jednotlivých miest.

▼B

Článok 8

Bezpečnostné predpisy pre technický personál

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

a) vydá náležité bezpečnostné predpisy pre technický personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou;

b) zabezpečí zodpovedajúci a náležitý dohľad nad bezpečnosťou v prípade technického personálu, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou, ktoré mu pridelila akákoľvek prevádzková organizácia;

c) v odôvodnených prípadoch a po dôkladnom preskúmaní prijme náležité opatrenia vzhľadom na prevádzkovú organizáciu a/alebo jej technický personál, ktorý nespĺňa ustanovenia prílohy II časti 3.3;

d) overí, či sa zaviedli náležité metódy, ktoré zabezpečia, že tretie strany, ktorým sa pridelili úlohy spojené s prevádzkovou bezpečnosťou, spĺňajú ustanovenia prílohy II časti 3.3.

Článok 9

Postup vzájomného preskúmania

1. Komisia konajúca v spolupráci s členskými štátmi zabezpečí vzájomné preskúmania národnými dozornými orgánmi v súlade s odsekmi 2 až 6.

2. Vzájomné preskúmanie vykoná skupina národných expertov. Skupina pozostáva z expertov, ktorí pochádzajú najmenej z troch rôznych členských štátov. Experti sa nezúčastňujú na vzájomných preskúmaniach v tom členskom štáte, v ktorom sú zamestnaní. Komisia vytvorí a udržiava skupinu národných expertov určených členskými štátmi, ktorých pôsobnosť sa vzťahuje na všetky aspekty spoločných požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v článku 6 nariadenia (ES) č. 550/2004.

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

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

4. Počas trojmesačného obdobia, ktoré nasleduje po preskúmaní, hodnotiaca skupina vypracuje na základe konsenzu správu, ktorá môže obsahovať odporúčania. Komisia zvolá schôdzu s expertmi a národným dozorným orgánom s cieľom diskutovať o správe.

▼B

5. Komisia postúpi túto správu príslušnému členskému štátu. Členský štát môže do troch mesiacov od prijatia správy predložiť svoje pripomienky; v týchto pripomienkach sa prípadne uvádzajú opatrenia, ktoré prijal alebo plánuje prijať s cieľom reagovať na preskúmanie v určenej lehote.

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

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

Článok 10

Nadobudnutie účinnosti

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

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

▼B

PRÍLOHA I

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby musí byť schopný poskytovať služby bezpečným, účinným, nepretržitým a udržateľným spôsobom, ktorý je v súlade s akoukoľvek primeranou úrovňou celkového dopytu pre daný vzdušný priestor. Na tento účel musí zachovávať zodpovedajúce odborné znalosti a technickú a prevádzkovú kapacitu.

2. ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA A MANAŽMENT ORGANIZÁCIE

2.1. **Organizačná štruktúra**

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby vytvorí a riadi svoju organizáciu na základe štruktúry, ktorá podporuje bezpečné, účinné a nepretržité poskytovanie služieb.

Organizačná štruktúra definuje:

a) právomoci, povinnosti a zodpovednosti menovaných zamestnancov, najmä riadiacich pracovníkov, ktorí vykonávajú funkcie súvisiace s bezpečnosťou, kvalitou, ochranou, finančnými prostriedkami a ľudskými zdrojmi;

b) vzťahy a hierarchické prepojenia medzi jednotlivými časťami a postupmi organizácie.

▼M4

2.2. **Manažment organizácie**

Poskytovateľ letových navigačných služieb vytvorí obchodný plán pokrývajúci najmenej päťročné obdobie. V obchodnom pláne sa:

a) vymedzia celkové zámery a ciele poskytovateľa letových navigačných služieb a jeho stratégiu zameranú na ich dosiahnutie a v súlade s akýmkoľvek všeobecným dlhodobejším plánom poskytovateľa a s príslušnými požiadavkami Európskej únie týkajúcimi sa vývoja infraštruktúry alebo inej technológie;

b) stanovia vhodné ciele výkonnosti v zmysle bezpečnosti, kapacity, životného prostredia a efektívnosti nákladov, ktoré sa na ne môžu vzťahovať.

Informácie uvedené v písmenách a) a b) sú v súlade s vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru uvedeným v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004, a pokiaľ ide o bezpečnostné údaje, v súlade so štátnym bezpečnostným programom uvedeným v prílohe 11 k norme 2.27.1 ICAO, zmenenej a doplnenej 47B-A z 20. júla 2009, podľa uplatniteľnosti.

Poskytovateľ letových navigačných služieb predloží bezpečnostné a obchodné odôvodnenia hlavných investičných projektov, v príslušných prípadoch vrátane odhadovaného vplyvu na primerané ciele výkonnosti uvedené v článku 2 ods. 2 písm. b) a identifikácie investícií pochádzajúcich z právnych požiadaviek súvisiacich s vykonávaním SESAR.

Poskytovateľ letových navigačných služieb predloží ročný plán týkajúci sa nadchádzajúceho roka, v ktorom sú ďalej uvedené funkcie obchodného plánu a opis všetkých jeho zmien.

▼M4

Ročný plán sa zahŕňa nasledujúce ustanovenia týkajúce sa úrovne a kvality služby, ako je očakávaná úroveň kapacity, bezpečnosti, životného prostredia a efektívnosti nákladov, podľa uplatniteľnosti:

a) informácie o zavedení novej infraštruktúry alebo iného vývoja a vyhlásenie, ako prispievajú k zlepšeniu výkonnosti poskytovateľa letových navigačných služieb vrátane úrovne a kvality služieb;

b) ukazovatele výkonnosti v súlade s vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru uvedeným v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004, v porovnaní s ktorým je možné primerane posúdiť úroveň výkonnosti a kvalitu služby;

c) informácie o opatreniach plánovaných na zmiernenie bezpečnostných rizík identifikovaných v pláne bezpečnosti poskytovateľa letových navigačných služieb vrátane bezpečnostných ukazovateľov na monitorovanie bezpečnostného rizika a v príslušných prípadoch odhadované náklady na opatrenia na zmiernenie;

d) očakávaná krátkodobá finančná pozícia poskytovateľa letových navigačných služieb, ako aj všetky zmeny obchodného plánu alebo vplyvy na obchodný plán.

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

▼B

3. MANAŽMENT BEZPEČNOSTI A KVALITY

3.1. **Manažment bezpečnosti**

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby riadi bezpečnosť všetkých svojich služieb. Na tento účel vytvorí formálne rozhrania so všetkými zúčastnenými stranami, ktoré môžu priamo ovplyvniť bezpečnosť jeho služieb.

3.2. **Systém manažmentu kvality**

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby vytvorí najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia systém manažmentu kvality, ktorý sa vzťahuje na všetky letecké navigačné služby, ktoré poskytuje na základe týchto princípov. Poskytovateľ:

a) definuje politiku kvality s cieľom čo možno najlepšie vyhovieť potrebám rôznych užívateľov;

b) zriadi program zaistenia kvality, obsahujúci postupy, ktoré slúžia na overenie vykonávania všetkých operácií, v súlade s uplatniteľnými požiadavkami, normami a postupmi;

c) poskytne dôkaz o fungovaní systému kvality prostredníctvom príručiek a monitorovacích dokumentov;

d) vymenuje riadiacich predstaviteľov na sledovanie súladu s postupmi a ich adekvátnosti s cieľom zabezpečiť bezpečné a účinné prevádzkové postupy;

e) vykoná kontroly zavedeného systému kvality a prípadne prijme opatrenia na nápravu.

▼B

Osvedčenie EN ISO 9001, ktoré vydáva náležite akreditovaná organizácia a vzťahuje sa na letecké navigačné služby poskytovateľa, sa považuje za dostatočný prostriedok na preukázanie súladu. Poskytovateľ leteckej navigačnej služby súhlasí s poskytnutím dokumentácie súvisiacej s osvedčovaním národnému dozornému orgánu na jeho žiadosť.

3.3. **Prevádzkové príručky**

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby poskytne a aktualizuje prevádzkové príručky súvisiace s poskytovaním jeho služieb na použitie prevádzkovému personálu, ktorý sa nimi riadi. Poskytovateľ zabezpečí, aby:

a) prevádzkové príručky obsahovali pokyny a informácie, ktoré prevádzkový personál potrebuje na výkon svojich povinností;

b) k náležitým častiam prevádzkových príručiek mal príslušný personál prístup;

c) prevádzkový personál bol urýchlene informovaný o zmenách a doplneniach v prevádzkovej príručke, ktoré sa uplatňujú na jeho povinnosti, ako aj o nadobudnutí ich účinnosti.

4. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby vytvorí systém riadenia bezpečnostnej ochrany na zabezpečenie:

a) bezpečnostnej ochrany jeho zariadení a pracovníkov, tak aby zabránil akémukoľvek protiprávnemu zasahovaniu do poskytovania služieb;

b) bezpečnostnej ochrany prevádzkových údajov, ktoré prijíma, tvorí alebo inak používa, tak aby prístup k nim mali vyhradený len oprávnené osoby.

Systém manažmentu bezpečnostnej ochrany definuje:

a) postupy súvisiace s posudzovaním bezpečnostného rizika a jeho zmierňovaním, monitorovaním bezpečnostnej ochrany a jej zlepšovaním, preskúmaním bezpečnostnej ochrany a šírením poznatkov;

b) prostriedky určené na zistenie nedostatkov v bezpečnostnej ochrane a na varovanie personálu vhodnými výstražnými signálmi;

c) prostriedky na obmedzenie účinkov narušenia bezpečnostnej ochrany a na zistenie nápravných opatrení a postupov na zmiernenie účinkov s cieľom zabrániť ich opätovnému výskytu.

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby v prípade potreby zabezpečí bezpečnostnú previerku svojho personálu a spolupracuje s príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi na zaistenie bezpečnostnej ochrany svojich zariadení, personálu a údajov.

5. ĽUDSKÉ ZDROJE

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby zamestná náležite kvalifikovaný personál na zabezpečenie poskytovania svojich služieb bezpečným, účinným, nepretržitým a udržateľným spôsobom. V tomto kontexte vytvorí politiku náboru a odbornej prípravy personálu.

6. FINANČNÉ POSTAVENIE

6.1. **Ekonomická a finančná schopnosť**

Poskytovateľ leteckých navigačných služieb by mal byť schopný spĺňať svoje finančné záväzky, ako napríklad pevne stanovené a premenlivé prevádzkové náklady alebo náklady na kapitálové investície. Mal by používať náležitý systém analytického účtovníctva. Musí preukázať svoju schopnosť prostredníctvom ročného plánu, ako sa uvádza v časti 2.2 tejto prílohy, ako aj prostredníctvom súvahy a výkazov na základe svojho právneho štatútu, pokiaľ je to možné.

▼B

6.2. **Finančný audit**

V súlade s článkom 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 poskytovateľ leteckej navigačnej služby preukáže, že sa pravidelne podrobuje nezávislému auditu.

7. ZODPOVEDNOSŤ A POISTNÉ KRYTIE

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby má mať zavedené také opatrenia, ktoré sa vzťahujú na jeho zodpovednosť vyplývajúcu z platných právnych predpisov.

Metóda, ktorá sa použije na zabezpečenie uvedeného pokrytia, musí byť prispôsobená potenciálnej strate a danému poškodeniu s ohľadom na právny status poskytovateľa služby a úroveň dostupného komerčného poistného krytia.

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby, ktorý sám využíva služby iného poskytovateľa leteckej navigačnej služby, zabezpečí, aby dohody pokrývali prerozdelenie zodpovednosti medzi nimi.

8. KVALITA SLUŽIEB

8.1. **Otvorené a transparentné poskytovanie služieb**

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby poskytuje svoje služby otvoreným a transparentným spôsobom. Zverejní podmienky prístupu k svojim službám a zavedie pravidelný formálny konzultačný postup s používateľmi svojich služieb, ktorý uskutoční buď individuálne, alebo kolektívne aspoň raz za rok.

Poskytovateľ leteckej navigačnej služby nesmie diskriminovať užívateľa pre jeho štátnu príslušnosť alebo totožnosť, ani skupinu užívateľov v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva.

8.2. **Plány náhradných postupov**

Najneskôr rok od udelenia osvedčenia poskytovateľ leteckej navigačnej služby zavedie plán náhradných postupov pre všetky služby, ktoré poskytuje, pre prípad udalostí, ktoré by vyústili do významného zhoršenia alebo prerušenia jeho služieb.

▼M4

9. POŽIADAVKY NA PODÁVANIE SPRÁV

Poskytovateľ letovej navigačnej služby musí byť schopný predložiť výročnú správu o svojich činnostiach príslušnému vnútroštátnemu orgánu dohľadu. Táto správa sa vzťahuje na jeho finančné výsledky bez toho, aby bol dotknutý článok 12 nariadenia (ES) č. 550/2004, ako aj na jeho prevádzkovú výkonnosť a akékoľvek iné významné činnosti a pokroky, najmä v oblasti bezpečnosti.

Výročná správa musí obsahovať aspoň:

— hodnotenie úrovne výkonnosti uskutočnenej služby,

— výkonnosť poskytovateľa letových navigačných služieb v porovnaní s cieľmi výkonnosti ustanovenými v obchodnom pláne, porovnanie skutočnej výkonnosti s ročným plánom s použitím ukazovateľov výkonnosti ustanovených v ročnom pláne,

— poskytnutie vysvetlenia rozdielov v cieľoch a identifikáciu opatrení na uzavretie všetkých medzier počas referenčného obdobia uvedených v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004,

▼**M4**

— vývoj v prevádzke a infraštruktúre,

— finančné výsledky, pokiaľ nie sú osobitne uverejnené v súlade s článkom 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. 550/2004,

— informácie o postupe formálnej konzultácie s používateľmi jeho služieb,

— informácie o politike ľudských zdrojov.

Poskytovateľ letovej navigačnej služby sprístupní obsah ročnej správy verejnosti na základe podmienok, ktoré stanovuje vnútroštátny orgán dohľadu v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

▼B

PRÍLOHA II

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVANIE LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH SLUŽIEB

1. VLASTNÍCTVO

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb jasne uvedie národnému dozornému orgánu uvedenému v článku 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004:

— svoj právny štatút, vlastnícku štruktúru a akékoľvek úpravy, ktoré majú významný vplyv na ovládanie jeho imania,

— akékoľvek prepojenia s organizáciami, ktoré nie sú zapojené do poskytovania leteckých navigačných služieb, vrátane komerčných činností, na ktorých sa zúčastňuje priamo alebo prostredníctvom príbuzných podnikov, ktoré predstavujú viac ako 1 % jeho očakávaných príjmov. Musí tiež oznámiť každú zmenu akéhokoľvek jednoduchého podielu, ktorý predstavuje 10 % alebo viac z jeho celkového podielu.

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb prijme všetky potrebné opatrenia s cieľom zabrániť akémukoľvek konfliktu záujmov, ktorý by mohol spochybniť nestranné a objektívne poskytovanie jeho služieb.

2. OTVORENÉ A TRANSPARENTNÉ POSKYTOVANIE SLUŽIEB

Okrem ustanovení v prílohe I časti 8.1 a v prípade, keď sa členský štát rozhodne organizovať poskytovanie určitých letových prevádzkových služieb v konkurenčnom prostredí, členský štát môže prijať všetky náležité opatrenia s cieľom zabezpečiť, že poskytovatelia týchto určitých letových prevádzkových služieb si neosvoja také konanie, ktoré by malo za cieľ alebo za následok zabrániť konkurencii alebo ju obmedziť či narušiť, ani také konanie, ktoré by znamenalo zneužitie dominantného postavenia v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo právnymi predpismi Spoločenstva.

3. BEZPEČNOSŤ SLUŽIEB

3.1. **Systém manažmentu bezpečnosti**

3.1.1. *Všeobecné požiadavky na bezpečnosť*

Poskytovateľ letovej prevádzkovej služby v rámci riadenia svojich služieb zavedie systém manažmentu bezpečnosti (SMB), ktorý:

— zabezpečí formalizovaný, jasný a proaktívny prístup k systematickému riadeniu bezpečnosti pri plnení jeho zodpovedností v oblasti bezpečnosti v rámci poskytovania jeho služieb; vzťahuje sa na všetky jeho služby a podporné opatrenia, ktorých riadenie zabezpečuje; a ako základ obsahuje vyhlásenie o politike bezpečnosti, v ktorom sa definuje základný organizačný prístup k manažmentu bezpečnosti (manažment bezpečnosti),

— zabezpečí, že každá osoba, ktorá sa podieľa na bezpečnostných aspektoch poskytovania letových prevádzkových služieb, má individuálnu zodpovednosť za bezpečnosť v rámci svojich vlastných činností, že riadiaci pracovníci sú zodpovední za výkon v oblasti bezpečnosti ich príslušných oddelení alebo odborov a vrcholoví riadiaci pracovníci poskytovateľa majú celkovú zodpovednosť za bezpečnosť (zodpovednosť za bezpečnosť),

▼B

— zabezpečí, že dosahovaniu uspokojivej bezpečnosti letových prevádzkových služieb sa venuje prvoradá pozornosť (priorita bezpečnosti),

— zabezpečí, že pri poskytovaní letových prevádzkových služieb je základným cieľom bezpečnosti čo možno najviac znížiť podiel týchto služieb na riziku leteckej nehody (cieľ bezpečnosti).

3.1.2. *Požiadavky na dosiahnutie bezpečnosti*

V rámci prevádzky SMB poskytovateľ letových prevádzkových služieb:

— zabezpečí, aby bol personál náležite vyškolený a spôsobilý v súvislosti s prácou, ktorá sa od neho vyžaduje, a aby mal náležité osvedčenie, ak sa vyžaduje, a aby spĺňal platné požiadavky zdravotnej spôsobilosti (spôsobilosť),

— zabezpečí, aby sa funkcia manažmentu bezpečnosti identifikovala s organizačnou zodpovednosťou za rozvoj a udržiavanie systému manažmentu bezpečnosti; zabezpečí, aby táto funkcia bola nezávislá od hierarchicky nadriadeného pracovníka a zodpovedala sa priamo najvyššej organizačnej úrovni. Avšak v prípade malých organizácií, v ktorých spájanie zodpovedností môže z tohto hľadiska brániť dostatočnej nezávislosti, doplnia sa opatrenia na zaistenie bezpečnosti dodatočnými nezávislými prostriedkami; zabezpečí, aby vrcholoví riadiaci pracovníci v organizácii poskytovateľa služby boli aktívne zapojení do zabezpečovania manažmentu bezpečnosti (zodpovednosť za manažment bezpečnosti),

— zabezpečí, že v prípade, kde je to možné, odvodia sa kvantitatívne úrovne bezpečnosti a udržiavajú sa pre všetky funkčné systémy (kvantitatívne úrovne bezpečnosti),

— zabezpečí, aby sa SMB systematicky dokumentoval spôsobom, ktorý poskytne jasné prepojenie na politiku bezpečnosti organizácie (dokumentácia SMB),

— zabezpečí náležité preukázanie bezpečnosti externe poskytovaných služieb a dodávok s ohľadom na ich bezpečnostný význam v rámci poskytovania jeho služieb (externé služby a dodávky),

— zabezpečí, aby sa posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie viedlo na vhodnej úrovni s cieľom zabezpečiť náležitú pozornosť všetkým aspektom poskytovania ATM (posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie). Pokiaľ ide o zmeny vo funkčnom systéme ATM, uplatňujú sa ustanovenia časti 3.2 tejto prílohy;

— zabezpečí, aby boli bezodkladne prešetrené všetky prevádzkovo-technické udalosti v ATM, ktorých vplyv na bezpečnosť sa považuje za významný, a aby sa prijali všetky opatrenia potrebné na nápravu (bezpečnostné udalosti). Taktiež preukáže, že implementoval požiadavky na ohlasovanie a posudzovanie bezpečnostných udalostí v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo právnymi predpismi Spoločenstva.

▼B

3.1.3. *Požiadavky na zaistenie bezpečnosti*

V rámci činnosti SMB poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby:

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

— sa zaviedli metódy na zisťovanie zmien vo funkčných systémoch alebo v prevádzke, ktoré môžu naznačiť, že určitý prvok sa blíži k bodu, v ktorom už nebude možné dodržať prijateľné úrovne bezpečnosti, a aby sa prijali nápravné opatrenia (monitorovanie bezpečnosti),

— sa v rámci SMB uchovávali záznamy o bezpečnosti ako podklad na poskytnutie zaistenia bezpečnosti všetkým osobám, ktoré majú spojitosť s poskytovanými službami, či už sú za tieto služby zodpovedné, alebo sú jej príjemcami, ako aj národnému dozornému orgánu (záznamy o bezpečnosti).

3.1.4. *Požiadavky na presadzovanie bezpečnosti*

V rámci prevádzky SMB poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby:

— si bol všetok personál vedomý potenciálnych bezpečnostných hrozieb spojených s jeho povinnosťami (uvedomovanie si bezpečnosti),

— sa ponaučenia vyplývajúce z vyšetrovania bezpečnostných udalostí a iných činností týkajúcich sa bezpečnosti rozširovali v rámci organizácie na riadiacej a prevádzkovej úrovni (rozširovanie ponaučení),

— boli všetci pracovníci aktívne povzbudzovaní, aby navrhovali riešenia zisteného nebezpečenstva a aby sa zmeny vykonávali na zvyšovanie úrovne bezpečnosti tam, kde je to potrebné (zvyšovanie bezpečnosti).

3.2. **Bezpečnostné požiadavky na posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie s ohľadom na zmeny**

3.2.1. *Oddiel 1*

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb v rámci prevádzky SMB zabezpečí, aby sa identifikovanie nebezpečenstva, ako aj posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie vykonávali systematicky pre všetky zmeny tých častí funkčného systému ATM a podporných opatrení, ktoré sú pod jeho riadiacou kontrolou, spôsobom, ktorý berie ohľad na:

a) celkový životný cyklus základnej zložky funkčného systému ATM, ktorý sa berie do úvahy, od počiatočného plánovania a definovania až po využívanie, ktoré nasleduje po jeho implementácii, údržbu a vyradenie z prevádzky;

b) vzdušné, pozemné a v prípade potreby vesmírne zložky funkčného systému ATM prostredníctvom spolupráce so zodpovednými stranami, a

c) vybavenie, postupy a ľudské zdroje funkčného systému ATM, vzájomné pôsobenie medzi týmito prvkami a vzájomné pôsobenie medzi základnou zložkou a zvyškom funkčného systému ATM.

▼B

3.2.2. *Oddiel 2*

Identifikovanie nebezpečenstva, posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie musí obsahovať:

a) stanovenie rozsahu pôsobnosti, hraníc a rozhraní základnej zložky, ktorá sa berie do úvahy, ako aj určenie funkcií, ktoré má základná zložka plniť, a prevádzkové prostredie, v ktorom má pôsobiť;

b) stanovenie cieľov bezpečnosti, ktoré sa majú priradiť k základnej zložke vrátane:

— identifikovania pravdepodobných nebezpečenstiev a okolností porúch spojených s ATM, ako aj ich kombinované účinky,

— posúdenia možného vplyvu vyššie uvedených činiteľov na bezpečnosť lietadla, ako aj posúdenia závažnosti týchto vplyvov s použitím klasifikačnej schémy závažnosti uvedenej v oddiele 4,

— stanovenia prípustnosti vyššie uvedených činiteľov v zmysle maximálnej pravdepodobnosti výskytu nebezpečenstva, ktorá sa odvodí od závažnosti a maximálnej pravdepodobnosti vplyvov nebezpečenstva spôsobom, ktorý je v súlade s oddielom 4;

c) ak je to vhodné, vypracovanie stratégie na zmiernenie rizika, ktorá:

— konkretizuje opatrenia, ktoré sa majú prijať na ochranu pred nebezpečenstvami vyvolávajúcimi riziko,

— v prípade potreby zahŕňa stanovenie bezpečnostných požiadaviek s potenciálnym dosahom na posudzovanú základnú zložku alebo na iné zložky funkčného systému ATM, alebo na prevádzkové prostredie a

— obsahuje ubezpečenie o svojej uskutočniteľnosti a účinnosti;

d) overenie, že všetky identifikované ciele a požiadavky týkajúce sa bezpečnosti sa splnili:

— pred zavedením zmeny,

— počas akejkoľvek prechodnej fázy do prevádzky,

— počas prevádzkovej životnosti a

— počas akejkoľvek prechodnej fázy až do vyradenia z prevádzky.

3.2.3. *Oddiel 3*

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

— zostavenie úplných argumentov s cieľom preukázať, že posudzovaná základná zložka, ako aj celkový funkčný systém ATM sú a zostanú na prípustnej úrovni bezpečnosti, keďže spĺňajú stanovené bezpečnostné ciele a požiadavky. Tieto argumenty obsahujú v prípade potreby špecifikácie techník, ktoré sa používajú na predpovedanie, monitorovanie alebo preverovanie,

— vysledovateľnosť všetkých bezpečnostných požiadaviek súvisiacich s implementáciou zmeny vo vzťahu k zamýšľanej prevádzke/-funkciám.

▼B

3.2.4. *Oddiel 4*

Identifikovanie nebezpečenstva a posúdenie závažnosti

Identifikovanie nebezpečenstva sa vykonáva systematicky. Závažnosť vplyvu nebezpečenstva v danom prevádzkovom prostredí sa určuje s použitím klasifikačnej schémy, ktorá sa uvádza v nasledujúcej tabuľke, a klasifikácia závažnosti spočíva na špecifických argumentoch, v ktorých sa preukazuje najpravdepodobnejší dôsledok nebezpečenstiev podľa najhoršieho variantu.

Trieda závažnosti	Vplyv na prevádzku
1 (Najzávažnejšie nebezpečenstvo)	Nehoda ([1])
2	Vážny incident ([1])
3	Veľký incident súvisiaci s prevádzkou lietadla, pri ktorom mohla byť ohrozená bezpečnosť lietadla a ktorý takmer viedol ku kolízii s iným lietadlom, so zemou alebo prekážkami.
4	Významný incident zahrnujúci okolnosti, ktoré naznačujú, že mohlo dôjsť k nehode, vážnemu alebo veľkému incidentu, keby riziko nebolo riadené v medziach bezpečnosti alebo keby bolo v blízkosti iné lietadlo.
5 (Najmenej závažné nebezpečenstvo)	Žiadny bezprostredný vplyv na bezpečnosť

([1]) Ako sa definuje v smernici Rady 94/56/ES z 21. novembra 1994, ktorou sa stanovujú základné princípy, ktorými sa riadi vyšetrovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14).

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

Klasifikačná schéma rizika

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

Ako nevyhnutný doplnok na preukázanie skutočnosti, že sa stanovené kvantitatívne ciele dosiahli, uplatnia sa v primeranom prípade ďalšie činitele manažmentu bezpečnosti na zvýšenie bezpečnosti systému ATM.

▼M2

3.2.5. *Oddiel 5*

Systém zaistenia bezpečnosti softvéru

Poskytovateľ služieb leteckej dopravy implementuje systém zaistenia bezpečnosti softvéru v rámci prevádzky systému riadenia bezpečnosti v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 482/2008 [z 30. mája 2008, ktorým sa ustanovuje systém zaistenia bezpečnosti softvéru, ktorý majú implementovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení a dopĺňa príloha II k nariadeniu (ES) č. 2096/2005 ([1])].

▼B

3.3. **Požiadavky na bezpečnosť pre technický personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou**

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb zabezpečí, aby technický personál vrátane personálu subdodávateľských prevádzkových organizácií, ktorý prevádzkuje a udržiava zariadenie ATM schválené na prevádzkové využitie, mal a udržiaval si dostatočné vedomosti o službách, ktoré podporuje, o skutočných a možných vplyvoch svojej práce na bezpečnosť týchto služieb a o príslušných pracovných rámcoch, ktoré sa majú uplatňovať.

So zreteľom na príslušný personál, ktorý plní úlohy spojené s bezpečnosťou, vrátane personálu subdodávateľských prevádzkových organizácií, poskytovateľ letových prevádzkových služieb zdokumentuje adekvátnosť spôsobilosti personálu; mechanizmus zaraďovania do služieb na zabezpečenie dostatočnej kapacity a nepretržitosti služby; kvalifikačnú politiku a kvalifikačné požiadavky na personál, politiku odbornej prípravy personálu, plány odbornej prípravy a záznamy, ako aj spôsoby dohľadu nad nekvalifikovaným personálom. Zavedie postupy pre prípady, keď sa vyskytnú pochybnosti o fyzickom alebo duševnom zdraví personálu.

Poskytovateľ letových prevádzkových služieb vedie register informácií o počte, stave a nasadení personálu zapojeného do plnenia úloh súvisiacich s bezpečnosťou. V tomto registri sa:

a) identifikujú riadiaci pracovníci zodpovední za funkcie spojené s bezpečnosťou;

b) zaznamenajú príslušné kvalifikácie technického a prevádzkového personálu vzhľadom na požadovanú odbornosť a spôsobilosť;

c) stanovujú miesta a úlohy pridelené technickému a prevádzkovému personálu vrátane metodiky tvorby rozpisu služieb.

▼M3

4. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovateľ leteckých prevádzkových služieb musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami uvedenými v nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

a) príloha 2 o pravidlách lietania v 10. vydaní z júla 2005 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 40;

b) príloha 10 o leteckých telekomunikáciách, II. diel o spojovacích postupoch vrátane tých, ktoré majú štatút PANS (postupy pre letecké navigačné služby), v 6. vydaní z októbra 2001 vrátane zmien a doplnení až po č. 82;

c) príloha 11 o letových prevádzkových službách v 13. vydaní z júla 2001 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 45.

([1]) Ú. v. EÚ L 141, 31.5.2008, s. 5.

▼B

PRÍLOHA III

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVANIE METEOROLOGICKÝCH SLUŽIEB

1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ

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

— prevádzkovateľom a členom letových posádok na predletové a letové plánovanie,

— poskytovateľom letových prevádzkových služieb a letových informačných služieb,

— útvarom služby pátrania a záchrany, a

— letiskám.

Poskytovateľ meteorologických služieb potvrdí stupeň dosiahnuteľnej presnosti informácií distribuovaných na účely prevádzky vrátane zdroja takýchto informácií, pričom takisto zabezpečí, aby sa takéto informácie distribuovali dostatočne včas a aktualizovali sa podľa potreby.

▼M3

2. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovateľ meteorologických služieb musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami uvedenými v nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania meteorologických služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

a) príloha 3 o meteorologických službách pre medzinárodnú leteckú navigáciu v 16. vydaní z júla 2007 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 74;

b) príloha 11 o letových prevádzkových službách v 13. vydaní z júla 2001 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 45;

c) príloha 14 o letiskách v týchto verziách:

i) diel I o koncepcii a prevádzke letísk v 4. vydaní z júla 2004 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 9;

ii) diel II o vrtuľníkových letiskách v 2. vydaní z júla 1995 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 3.

▼B

PRÍLOHA IV

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVANIE LETECKEJ INFORMAČNEJ SLUŽBY

1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ

Poskytovateľ leteckej informačnej služby zabezpečí, aby tieto informácie a údaje boli dostupné na účely prevádzky vo vhodnej forme pre:

— personál zabezpečujúci prevádzku letov vrátane letovej posádky, ako aj plánovanie letov, systémy riadenia letov a letové simulátory, a

— poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí sú zodpovední za letové informačné služby, letiskovú letovú informačnú službu a za poskytovanie informácií potrebných na prípravu letu.

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

▼M3

2. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovateľ leteckých informačných služieb musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami uvedenými v nasledujúcich prílohách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania leteckých informačných služieb v príslušnom vzdušnom priestore:

a) príloha 3 o meteorologických službách pre medzinárodnú leteckú navigáciu v 16. vydaní z júla 2007 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 74;

b) príloha 4 o leteckých mapách v 10. vydaní z júla 2001 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 54;

c) príloha 15 o leteckých informačných službách v 12. vydaní z júla 2004 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 34.

▼B

PRÍLOHA V

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA POSKYTOVANIE SPOJOVACÍCH A NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB ALEBO SLUŽIEB SLEDOVANIA

1. TECHNICKÁ A PREVÁDZKOVÁ SPÔSOBILOSŤ A SCHOPNOSŤ

Poskytovateľ spojovacích a navigačných služieb alebo služieb sledovania zabezpečí dostupnosť, nepretržitosť, presnosť a celistvosť svojich služieb.

Poskytovateľ spojovacích a navigačných služieb alebo služieb sledovania potvrdí úroveň kvality služieb, ktoré poskytuje, a preukáže, že na jeho vybavení sa pravidelne vykonáva údržba a kalibrácia, kde sa to vyžaduje.

2. BEZPEČNOSŤ SLUŽIEB

Poskytovateľ spojovacích a navigačných služieb alebo služieb sledovania musí spĺňať požiadavky v prílohe II časti 3, ktoré sa týkajú bezpečnosti služieb.

▼M3

3. PRACOVNÉ METÓDY A PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

Poskytovateľ spojovacích a navigačných služieb alebo služieb sledovania musí byť schopný preukázať, že jeho pracovné metódy a prevádzkové postupy sú v súlade s normami prílohy 10 o leteckých telekomunikáciách k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pokiaľ sa týkajú poskytovania spojovacích a navigačných služieb alebo služieb sledovania v príslušnom vzdušnom priestore:

a) diel I o prostriedkoch rádiovej navigácie v 6. vydaní z júla 2006 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 82;

b) diel II o spojovacích postupoch vrátane tých, ktoré majú štatút PANS (postupy pre letecké navigačné služby), v 6. vydaní z októbra 2001 vrátane zmien a doplnení až po č. 82;

c) diel III o spojovacích systémoch v 2. vydaní z júla 2007 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 82;

d) diel IV o systémoch prehľadového rádiolokátora a protizrážkových systémoch v 4. vydaní z júla 2007 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 82;

e) diel V o využívaní rádiového frekvenčného spektra v oblasti letectva v 2. vydaní z júla 2001 vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 82.