Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►B **KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1035/2011**

2011 m. spalio 17 d.

kuriuo nustatomi bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 482/2008 ir (ES) Nr. 691/2010

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 271, 2011 10 18, p. 23)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012	L 281	1	2012 10 13
►M2	2014 m. gegužės 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 448/2014	L 132	53	2014 5 3

▼B

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1035/2011

2011 m. spalio 17 d.

kuriuo nustatomi bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 482/2008 ir (ES) Nr. 691/2010

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (Paslaugų teikimo reglamentas) ([1]), ypač į jo 4, 6 ir 7 straipsnius,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ([2]), ypač į jo 8b straipsnio 6 dalį,

kadangi:

(1) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008, Komisija, padedama Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra), turi priimti oro eismo valdymo (OEV) ir oro navigacijos paslaugų (ONP) teikimo visoje Sąjungoje įgyvendinimo taisykles. To reglamento 8b straipsnio 6 dalyje reikalaujama, kad tos įgyvendinimo taisyklės būtų grindžiamos reglamentais, priimtais pagal 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004, nustatančio bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (Pagrindų reglamentas) ([3]) 5 straipsnio 3 dalį;

(2) oro navigacijos paslaugų teikimą Sąjungoje turėtų sertifikuoti valstybės narės arba agentūra. Kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnio 2 dalyje, bendruosius reikalavimus atitinkantiems oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti suteikiamas pažymėjimas (sertifikatas);

(3) kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004 13 straipsnyje, taikant pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 6 straipsnį ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnį nustatytus bendruosius reikalavimus neturėtų būti pažeidžiamas valstybių narių oro erdvės suverenumas ir valstybių narių reikalavimai, susiję su viešąja tvarka, visuomenės saugumu ar gynyba. Kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 549/2004 1 straipsnio 2 dalyje ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 1 straipsnio 2 dalyje, bendrieji reikalavimai neturėtų būti taikomi karinėms operacijoms ir mokymui;

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 10.
([2]) OL L 79, 2008 3 19, p. 1.
([3]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

▼B

(4) apibrėžiant bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus reikėtų deramai atsižvelgti į oro navigacijos paslaugų teikėjų valstybėse narėse teisinį statusą. Be to, kai organizacija vykdo kitą nei oro navigacijos paslaugų teikimo veiklą, bendrieji reikalavimai neturėtų būti taikomi tokiai kitai veiklai ir ne oro navigacijos paslaugų teikimo veiklai skirtiems ištekliams, nebent būtų nustatyta kitaip;

(5) bendrieji reikalavimai oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti taikomi proporcingai rizikai, susijusiai su konkrečiomis tam tikros veiklos ypatybėms, pvz., orlaivių judėjimo operacijų skaičiumi ir (arba) pobūdžiu bei specifika. Jei tam tikri oro navigacijos paslaugų teikėjai nuspręstų nesinaudoti galimybe teikti tarpvalstybines paslaugas bendrame Europos danguje, kompetentingai institucijai turėtų būti suteikti įgaliojimai tokiems teikėjams leisti proporcingai laikytis atitinkamai tam tikrų bendrųjų oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimų ir tam tikrų specialiųjų oro eismo paslaugų teikimo reikalavimų. Todėl pažymėjimo galiojimo sąlygos turėtų atitikti leidžiančių nukrypti nuostatų pobūdį ir taikymo sritį;

(6) siekiant užtikrinti, kad sertifikavimo sistema tinkamai veiktų, valstybės narės savo metinėse ataskaitose Komisijai ir agentūrai turėtų pateikti visą reikiamą informaciją apie jų kompetentingos institucijos suteiktus leidimus taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas;

(7) skirtingoms oro navigacijos paslaugų veiklos rūšims nebūtinai taikomi vienodi reikalavimai. Todėl bendruosius reikalavimus reikėtų pritaikyti prie kiekvienos veiklos rūšies ypatumų;

(8) pareiga įrodyti atitikimą taikomiems bendriesiems reikalavimams turėtų tekti oro navigacijos paslaugų teikėjams visą pažymėjimo galiojimo laikotarpį ir dėl visų paslaugų, kurioms taikomas pažymėjimas;

(9) siekiant užtikrinti, kad bendrieji reikalavimai būtų veiksmingai taikomi, reikia sukurti reguliarios bendrųjų ir pažymėjime numatytų reikalavimų laikymosi priežiūros ir tikrinimo sistemą. Prieš išduodama pažymėjimą kompetentinga institucija turėtų ištirti, ar teikėjas yra tinkamas, ir kasmet tikrinti, kaip jos sertifikuoti oro navigacijos paslaugų teikėjai laikosi reikalavimų. Todėl ji turėtų sukurti ir kasmet atnaujinti orientacinę visų teikėjų, kuriuos ji sertifikavo remdamasi rizikos vertinimu, tikrinimo programą. Programoje turėtų būti numatyta per priimtiną laikotarpį patikrinti visas svarbias oro navigacijos paslaugų teikėjų sritis. Vertindama, kaip paskirtieji oro eismo paslaugų ir meteorologijos paslaugų teikėjai laikosi reikalavimų, kompetentinga institucija turėtų turėti įgaliojimus tikrinti, kaip laikomasi susijusių reikalavimų, taikomų dėl tarptautinių tos valstybės narės įsipareigojimų;

▼B

(10) nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio vertinimas turėtų padėti suformuoti visoje Sąjungoje vienodą požiūrį į oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūrą. Tokį tarpusavio vertinimą gali organizuoti Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir agentūra; jis turėtų būti koordinuojamas su veikla, vykdoma pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 24 ir 54 straipsnius ir kitas tarptautines stebėjimo ir priežiūros programas. Taip būtų išvengta dvigubo darbo. Kad atliekant tarpusavio vertinimą būtų dalijamasi patirtimi ir geriausia praktika, ekspertai pirmiausia turėtų būti skiriami iš kompetentingos institucijos;

(11) Eurokontrolė yra sukūrusi saugos norminius reikalavimus (ESARR), kurie yra labai svarbūs užtikrinant, kad oro eismo paslaugos būtų teikiamos saugiai. Pagal Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 Komisija turėtų nurodyti ir Sąjungos reglamentais patvirtinti atitinkamas ESARR nuostatas. Šios įgyvendinimo taisyklės parengtos remiantis ESARR, perkeltais į 2005 m. gruodžio 20 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2096/2005, nustatantį bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus ([1]);

(12) priimdama Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005, Komisija padarė išvadą, kad nereikia kartoti ESARR 2 nuostatų dėl pranešimo apie OEV pavojingus įvykius ir tų įvykių vertinimo, nes jos numatytos 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB ([2]), ir 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų ([3]). Tačiau turėtų būti numatytos naujos nuostatos dėl pavojingų įvykių, kad šiame reglamente apibrėžta kompetentinga institucija turėtų patikrinti, ar oro eismo paslaugų teikėjai ir ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjai atitinka pranešimo apie tokius įvykius ir tų įvykių vertinimo reikalavimus;

(13) visų pirma reikėtų pripažinti, kad saugos valdymas yra ta oro navigacijos paslaugų funkcija, kuria užtikrinama, kad būtų nustatyta, įvertinta ir tinkamai sumažinta visų rūšių saugos rizika ir kad taisyklėmis grindžiamas ir sistemingas požiūris į saugos valdymą ir valdymo sistemas, siekiant visuotinio sisteminio požiūrio, akivaizdžiai ir patikrinamu būdu užtikrins didžiausią saugą. Agentūra turėtų ir toliau vertinti šiame reglamente išdėstytus saugos reikalavimus ir integruoti juos į bendrą civilinės aviacijos saugos reguliavimo sistemą;

(14) kol agentūra parengs įgyvendinimo priemonių, kuriomis atitinkami Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartai būtų perkeliami į Sąjungos įgyvendinimo priemones, priimtinas laikymosi priemones, sertifikavimo specifikacijas ir gaires,

([1]) OL L 335, 2005 12 21, p. 13.
([2]) OL L 295, 2010 11 12, p. 35.
([3]) OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

▼B

projektus, oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų vykdyti veiklą laikydamiesi atitinkamų ICAO standartų. Kad būtų lengviau teikti tarpvalstybines oro navigacijos paslaugų ir kol agentūra baigs rengti atitinkamų ICAO standartų perkėlimo teisės aktų projektus, valstybės narės, Komisija ir agentūra, prireikus glaudžiai bendradarbiaudamos su Eurokontrole, turėtų stengtis sumažinti oro navigacijos paslaugų srities ICAO standartų taikymo skirtumus, apie kuriuos pranešė valstybės narės, kad galiausiai būtų galima nustatyti visoms valstybėms narėms bendrą bendrame Europos danguje taikomų standartų rinkinį;

(15) skirtinga valstybių narių numatyta atsakomybės nustatymo tvarka neturėtų trukdyti oro navigacijos paslaugų teikėjams dalyvauti tarpvalstybinių paslaugų teikimo susitarimuose, jei oro navigacijos paslaugų teikėjai yra numatę žalos atlyginimo remiantis taikomuose teisės aktuose numatyta atsakomybe tvarką. Tuo tikslu naudojamas metodas turėtų atitikti nacionalinės teisės reikalavimus. Valstybės narės, kurios leidžia teikti oro navigacijos paslaugas visoje jų atsakomybės sričiai priklausančioje oro erdvėje arba tos erdvės dalyje nereikalaudamos Reglamente (EB) Nr. 550/2004 numatyto pažymėjimo (sertifikato), turėtų prisiimti atsakomybę už tuos oro navigacijos paslaugų teikėjus;

(16) agentūra turėtų ir toliau vertinti šio reglamento nuostatas, visų pirma nuostatas, susijusias su sertifikuotos organizacijos ir inžinierių bei techninių darbuotojų atliekamų oro navigacijos paslaugų teikimo pakeitimų saugos vertinimu, ir pateikti nuomonę dėl tų pakeitimų pritaikymo prie visuotinio sisteminio požiūrio, atsižvelgdama į šių nuostatų integravimą į būsimą bendrą civilinės aviacijos saugos reguliavimo sistemą ir suinteresuotųjų šalių bei kompetentingų institucijų įgytą saugos priežiūros srities patirtį;

(17) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (Oro erdvės reglamentas) ([1]) reikalaujama, kad būtų nustatytos konkrečios funkcijos, vadinamosios tinklo funkcijos, ir taip suteikta galimybė optimaliai naudoti oro erdvę ir ribotus išteklius, o naudotojams užtikrinta galimybė kuo veiksmingiau naudotis oro erdve ir pasirinkti norimą trajektoriją. Kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 551/2004, 2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 691/2010 ([2]), nustato tas funkcijas teikiančio subjekto teises, pareigas ir atsakomybę;

(18) kad tam tikros tinklo funkcijos būtų vykdomos saugiai, jas vykdantis subjektas turi atitikti tam tikrus reikalavimus. Šie reikalavimai nustatyti Reglamento (ES) Nr. 677/2011 VI priede. Jais

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 20.
([2]) OL L 185, 2011 7 15, p. 1.

▼B

siekiama užtikrinti, kad subjektas ar organizacija veiklą vykdytų saugiai. Tai organizacijos saugos reikalavimai, labai panašūs į šio reglamento I priede nustatytus oro navigacijos paslaugų teikimui taikomus bendruosius reikalavimus, pritaikyti prie tinklo funkcijų vykdytojų atsakomybės už saugą;

(19) todėl Reglamentas (EB) Nr. 2096/2005 turėtų būti panaikintas;

(20) 2008 m. gegužės 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 482/2008, kuriuo nustatoma oro navigacijos paslaugų teikėjų diegtina programinės įrangos saugos užtikrinimo sistema ir iš dalies keičiamas Reglamento (EB) Nr. 2096/2005 II priedas ([1]), ir 2010 m. liepos 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 691/2010, kuriuo nustatomas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų planas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2096/2005, nustatantis bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus ([2]), turėtų būti iš dalies pakeisti, siekiant pritaikyti juos prie šio reglamento;

(21) šio reglamento nuostatos atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 5 straipsnį įkurto Bendro dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomi bendri oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai.

Tačiau, išskyrus tuos atvejus, kai I ar II priede numatyta kitaip, šie reikalavimai netaikomi:

a) kitai teikėjo veiklai, kuri nėra oro navigacijos paslaugų teikimas;

b) ištekliams, kurie skirti ne oro navigacijos paslaugų teikimo veiklai.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Reglamento (EB) Nr. 549/2004 2 straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 3 straipsnyje. Tačiau Reglamento (EB) Nr. 549/2004 2 straipsnio 15 punkte pateikta „sertifikato“ apibrėžtis netaikoma apibrėžtis netaikoma.

([1]) OL L 141, 2008 5 31, p. 5.
([2]) OL L 201, 2010 8 3, p. 1.

▼B

Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

(1) specialieji aviacijos darbai – orlaivio naudojimas specializuotoms paslaugoms teikti žemės ūkyje, statybose, fotografavimo paslaugoms, topografijos, stebėjimo ir patruliavimo bei paieškos ir gelbėjimo darbams ar oro reklamai;

(2) komercinis oro susisiekimas – bet koks orlaivio naudojimas, susijęs su keleivių, krovinių ar pašto vežimu už atlygį arba nuomos mokestį;

(3) funkcinė sistema – sistemų, procedūrų ir žmogiškųjų išteklių derinys tam tikrai OEV srities funkcijai atlikti;

(4) bendroji aviacija – bet koks prie specialiųjų aviacijos darbų ar komercinio oro susisiekimo nepriskiriamas civilinio orlaivio naudojimas;

(5) nacionalinė priežiūros institucija – valstybės narės paskirta (-os) arba sukurta (-os) įstaiga arba įstaigos, kurios pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 4 straipsnio 1 dalį yra tos valstybės narės nacionalinės priežiūros institucijos;

(6) pavojus – sąlyga, įvykis arba aplinkybė, dėl kurių gali įvykti avarija;

(7) organizacija – subjektas, teikiantis oro navigacijos paslaugas;

(8) techninių paslaugų organizacija – organizacija, atsakinga už oro eismo, ryšių, navigacijos ar priežiūros paslaugoms teikti reikalingų inžinerinių ir techninių paslaugų teikimą;

(9) rizika – galimų žalingų padarinių bendros tikimybės arba dažnumo ir tų padarinių sunkumo derinys;

(10) saugos užtikrinimas – visi planiniai ir metodiški veiksmai, būtini tinkamai užtikrinti, kad produktas, paslauga, organizacija ar funkcinė sistema būtų priimtino arba pakankamo saugos lygio;

(11) saugos tikslas – teiginys, kuriuo kokybiškai arba kiekybiškai apibrėžiamas didžiausias galimo pavojaus dažnumas arba tikimybė;

(12) saugos reikalavimas – pagal rizikos mažinimo strategiją nustatyta rizikos mažinimo priemonė, kuria pasiekiamas tam tikras saugos tikslas, įskaitant organizacinius, veiklos, procedūrinius, funkcinius, rezultatų ir sąveikos reikalavimus arba aplinkos savybes;

(13) paslaugos – oro navigacijos paslauga arba tokių paslaugų paketas;

▼B

(14) visos Europos oro navigacijos paslauga – oro navigacijos paslauga, kuri skirta ir teikiama vartotojams daugumoje valstybių narių ar visose valstybėse narėse ir kuri taip pat gali būti teikiama už teritorijos, kurioje taikoma Sutartis, oro erdvės ribų;

(15) oro navigacijos paslaugų teikėjas – viešasis arba privatus subjektas, teikiantis bendrojo oro eismo ONP, įskaitant organizacijas, kurios yra pateikusios prašymą išduoti tokių paslaugų teikimo pažymėjimą.

3 straipsnis

Kompetentinga sertifikavimo institucija

1. Šiame reglamente kompetentinga oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo institucija yra:

a) organizacijoms, kurių pagrindinė veiklos vykdymo vieta ir (jei yra) jų registruotoji būstinė yra valstybėje narėje – tos valstybės narės paskirta arba įsteigta nacionalinė priežiūros institucija;

b) organizacijoms, teikiančioms oro navigacijos paslaugas teritorijos, kurioje taikoma Sutartis, oro erdvėje, kurių pagrindinė veiklos vykdymo vieta ir (jei yra) jų registruotoji būstinė yra už teritorijos, kurioje taikoma Sutartis, ribų – agentūra;

c) organizacijoms, teikiančioms visos Europos oro navigacijos paslaugas teritorijos, kurioje taikoma Sutartis, oro erdvėje – agentūra.

2. Kompetentinga saugos priežiūros institucija – institucija, nustatoma pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 1034/2011 ([1]) 3 straipsnį.

4 straipsnis

Pažymėjimų išdavimas

1. Kad gautų oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą, nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 5 dalies, organizacijos laikosi šių reikalavimų:

a) šio reglamento I priede nustatytų bendrųjų oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimų;

b) II–V prieduose nustatytų papildomų specialiųjų reikalavimų, atsižvelgiant į jų teikiamų paslaugų pobūdį.

2. Kompetentinga institucija, prieš išduodama teikėjo pažymėjimą, patikrina, ar organizacija atitinka bendruosius reikalavimus.

3. Organizacija turi atitikti bendruosius reikalavimus ne vėliau kaip pažymėjimo išdavimo pagal nurodytus straipsnius dieną:

([1]) Žr. šio Oficialiojo leidinio 15 psl.

▼B

a) pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnį;

b) pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnio 2 dalį ir 22a straipsnio b bei c punktus.

5 straipsnis

Leidžiančios nukrypti nuostatos

1. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 1 dalies, tam tikri oro navigacijos paslaugų teikėjai gali nuspręsti nesinaudoti galimybe teikti tarpvalstybines paslaugas ir atsisakyti teisės į abipusį pripažinimą bendrame Europos danguje.

Tuo atveju jie gali prašyti išduoti pažymėjimą, galiojantį tik oro erdvėje, už kurią atsakinga tam tikra valstybė narė, kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 2 dalyje.

2. 1 dalyje nurodytą prašymą gali pateikti oro eismo paslaugų teikėjas, teikiantis arba planuojantis teikti tik vienos arba kelių iš toliau išvardytų kategorijų paslaugas:

a) specialiųjų aviacijos darbų;

b) bendrosios aviacijos;

c) komercinio oro susisiekimo naudojant orlaivius, kurių maksimali kilimo masė yra mažesnė kaip 10 tonų arba kuriuose yra ne daugiau kaip 20 keleivių vietų;

d) komercinio oro susisiekimo neviršijant 10 000 orlaivių judėjimo operacijų per metus, nepriklausomai nuo maksimalios kilimo masės ar keleivių vietų skaičiaus; orlaivių judėjimo operacijų skaičius apskaičiuojamas sudedant kilimus ir tūpimus ir išvedant trijų paskutiniųjų metų vidurkį.

Jei oro navigacijos paslaugų teikėjas nėra oro eismo paslaugų teikėjas, minėtą prašymą jis gali pateikti tik jei jo bendra metinė teikiamų arba planuojamų teikti paslaugų apyvarta yra ne didesnė kaip 1 000 000 EUR.

Jei oro navigacijos paslaugų teikėjas dėl objektyvių praktinių priežasčių negali pateikti įrodymų, kad jis atitinka šiuos tinkamumo reikalavimus, kompetentinga institucija gali priimti analogiškus duomenis arba prognozes, susijusius su pirmoje ir antroje pastraipose nustatytomis ribomis.

Oro navigacijos paslaugų teikėjas kompetentingai institucijai tokį prašymą pateikia kartu su tinkamais įrodymais, kad jis atitinka tinkamumo kriterijus.

3. Kompetentinga institucija 1 dalies tinkamumo reikalavimus atitinkantiems pareiškėjams gali taikyti konkrečias leidžiančias nukrypti nuostatas atsižvelgdama į tai, kiek jie savo veikla prisideda prie oro erdvės, už kurią atsakinga valstybė narė, oro eismo valdymo.

Tokios leidžiančios nukrypti nuostatos gali būti susijusios tik su I priede išdėstytais reikalavimais.

▼B

Netaikoma nuostatų, leidžiančių nukrypti nuo šių reikalavimų:

a) reikalavimų dėl techninės ir veiklos vykdymo kompetencijos ir gebėjimų (1 dalis);

b) reikalavimų dėl saugos valdymo (3.1 dalis);

c) reikalavimų dėl žmogiškųjų išteklių (5 dalis);

d) reikalavimų dėl atviro ir skaidraus oro navigacijos paslaugų teikimo (8.1 dalis).

4. Be 3 dalyje numatytų leidžiančių nukrypti nuostatų, kompetentinga institucija gali taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas pareiškėjams, kurie teikia aerodromo skrydžių informacijos paslaugas, reguliariai naudodamiesi ne daugiau kaip viena aerodromo darbo vieta. Jas taikydama ji proporcingai atsižvelgia į tai, kiek pareiškėjai savo veikla prisideda prie oro erdvės, už kurią atsakinga valstybė narė, oro eismo valdymo.

Tokios leidžiančios nukrypti nuostatos gali būti susijusios tik su šiais II priedo 3 dalies reikalavimais:

a) saugos valdymo atsakomybės bei išorės teikėjų paslaugų ir išteklių (3.1.2 dalies b ir e punktai);

b) saugos patikrinimų (3.1.3 dalies a punktas);

c) saugos reikalavimais – su pakeitimais susijusios rizikos vertinimas ir mažinimas (3.2 dalis).

5. III, IV ir V prieduose nustatytiems reikalavimams leidžiančios nukrypti nuostatos netaikomos.

6. Pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 II priedą kompetentinga institucija:

a) pažymėjimo galiojimo sąlygose nustato leidžiančių nukrypti nuostatų pobūdį ir apimtį, nurodydama jų teisinį pagrindą;

b) nustato pažymėjimo galiojimo terminą, kai tai reikalinga priežiūros tikslais;

c) stebi, ar oro navigacijos paslaugų teikėjai ir toliau atitinka leidžiančių nukrypti nuostatų taikymo sąlygas.

6 straipsnis

Atitikties įrodymas

1. Organizacijos, kompetentingai institucijai paprašius, pateikia visus reikiamus įrodymus, kad jos atitinka taikomus bendruosius reikalavimus. Organizacijos gali naudotis visais esamais duomenimis.

2. Sertifikuota organizacija informuoja kompetentingą instituciją apie numatomus oro navigacijos paslaugų teikimo pakeitimus, kurie gali daryti poveikį taikomų bendrųjų reikalavimų arba pažymėjimo galiojimo sąlygų laikymuisi.

3. Jei sertifikuota organizacija nebeatitinka taikomų bendrųjų reikalavimų arba, kai taikoma, pažymėjimo galiojimo sąlygų, kompetentinga institucija per vieną mėnesį nuo neatitikties fakto nustatymo dienos pareikalauja, kad organizacija imtųsi taisomųjų veiksmų.

▼B

Apie tokį sprendimą nedelsiant pranešama atitinkamai organizacijai.

Kompetentinga institucija patikrina, ar taisomieji veiksmai buvo įgyvendinti prieš pranešdama atitinkamai organizacijai apie patvirtinimą.

Jei, kompetentingos institucijos nuomone, per sutartą su organizacija laikotarpį taisomieji veiksmai nebuvo tinkamai įgyvendinti, ji imasi vykdymo priemonių pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 7 dalį ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 10 straipsnį, 22a straipsnio d punktą, 25 ir 68 straipsnius, kartu atsižvelgdama į tai, kad būtina užtikrinti oro navigacijos paslaugų tęstinumą.

7 straipsnis

Reikalavimų laikymosi stebėjimo sąlygų sudarymas

Organizacijos sudaro sąlygas, kad kompetentinga institucija ar jos vardu veikianti kompetentinga organizacija galėtų atlikti patikrinimus ir apžiūras, įskaitant apsilankymus vietoje ir apsilankymus be išankstinio įspėjimo.

Įgalioti asmenys turi įgaliojimus atlikti šiuos veiksmus:

a) tikrinti atitinkamus įrašus, duomenis, procedūras ir bet kokią su oro navigacijos paslaugų teikimu susijusią medžiagą;

b) daryti tokių įrašų, duomenų, procedūrų ir kitos medžiagos kopijas ar išrašus;

c) paprašyti žodinio paaiškinimo vietoje;

d) įeiti į atitinkamas patalpas, teritorijas ar patekti į transporto priemones.

Tokius patikrinimus ir apžiūras kompetentinga institucija ar jos vardu veikianti kompetentinga organizacija vykdo laikydamosi valstybės narės, kurioje tie patikrinimai ir apžiūros vykdomi, teisės aktų nuostatų.

8 straipsnis

Nuolatinis reikalavimų laikymasis

Kompetentinga institucija, remdamasi turimais įrodymais, kasmet tikrina, ar jos sertifikuotos organizacijos ir toliau atitinka reikalavimus.

Tuo tikslu kompetentinga institucija nustato ir kasmet atnaujina orientacinę visų savo sertifikuotų teikėjų tikrinimo programą, kurią sudarant remiamasi rizikos, susijusios su įvairia teikiamų oro navigacijos paslaugų veikla, vertinimu. Prieš nustatydama tokią programą ji konsultuojasi su susijusia organizacija ir prireikus su bet kuria kita susijusia kompetentinga institucija.

Programoje nurodomi numatyti patikrinimų skirtingose vietose vykdymo intervalai.

▼B

9 straipsnis

Saugos reikalavimai inžinieriams ir techniniams darbuotojams

Dėl oro eismo, ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikimo kompetentinga institucija ar bet kuri kita valstybės narės paskirta institucija:

a) išleidžia saugos taisykles inžinieriams ir techniniams darbuotojams, kurie vykdo su sauga susijusias veiklos užduotis;

b) užtikrina pakankamą ir tinkamą bet kurios techninių paslaugų organizacijos paskirtų vykdyti su sauga susijusias veiklos užduotis inžinierių ir techninių darbuotojų priežiūrą;

c) pagrįstai ir atlikusi deramą tyrimą imasi tinkamų veiksmų dėl techninių paslaugų organizacijos ir (arba) jos techninių darbuotojų bei inžinierių, jei jie neatitinka II priedo 3.3 dalies reikalavimų;

d) tikrina, ar naudojami tinkami metodai siekiant užtikrinti, kad su sauga susijusias veiklos užduotis atliekančios trečiosios šalys atitiktų II priedo 3.3 dalies reikalavimus.

10 straipsnis

Tarpusavio vertinimo procedūra

1. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija ir agentūra gali organizuoti nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio vertinimą, kaip numatyta 2–6 dalyse.

2. Tarpusavio vertinimą atlieka nacionalinių ekspertų grupė ir, kai tinkama, agentūros stebėtojai.

Grupė sudaroma iš bent trijų skirtingų valstybių narių ir agentūros ekspertų.

Ekspertai nedalyvauja atliekant tarpusavio vertinimą toje valstybėje narėje, kurioje jie dirba.

Komisija sudaro ir tvarko valstybių narių paskirtų nacionalinių ekspertų sąrašą užtikrindama, kad bendra į jį įtrauktų ekspertų kvalifikacija apimtų visus Reglamento (EB) Nr. 550/2004 6 straipsnyje išvardytų bendrųjų reikalavimų aspektus.

3. Ne vėliau kaip prieš tris mėnesius iki tarpusavio vertinimo Komisija informuoja valstybę narę ir nacionalinę priežiūros instituciją, kuri bus vertinama, apie numatomą tarpusavio vertinimo datą ir jame dalyvaujančius ekspertus.

Valstybė narė, kurios nacionalinė priežiūros institucija bus vertinama, patvirtina ekspertų komandą prieš jai pradedant vertinimą.

▼B

4. Po vertinimo ekspertų komanda, vadovaudamasi bendru sutarimu, per tris mėnesius nuo vertinimo dienos parengia ataskaitą, kurioje gali būti pateikiamos rekomendacijos.

Komisija surengia agentūros, ekspertų ir nacionalinės priežiūros institucijos susitikimą tai ataskaitai aptarti.

5. Komisija persiunčia ataskaitą atitinkamai valstybei narei.

Valstybė narė per tris mėnesius nuo ataskaitos gavimo dienos gali pateikti savo pastabas.

Prireikus pastabose gali būti nurodyta, kokių priemonių valstybė narė ėmėsi arba ketina imtis per nustatytą terminą reaguodama į ataskaitą.

Jei su atitinkama valstybe nare nesusitariama kitaip, ataskaita ir tolesni veiksmai neskelbiami.

6. Komisija kasmet per Bendro dangaus komitetą supažindina valstybes nares su pagrindinėmis šių ataskaitų išvadomis.

11 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Jei šio reglamento įsigaliojimo dieną oro navigacijos paslaugų teikėjas turi pagal Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005 išduotą sertifikatą, laikoma, kad tas sertifikatas atitinka pagal šį reglamentą išduodamą pažymėjimą.

2. Pareiškėjams, kurie pateikė prašymą gauti oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą (sertifikatą) iki šio reglamento įsigaliojimo dienos ir kuriems pažymėjimas dar neišduotas tą dieną, jis išduodamas tik tada, kai jie įrodo, kad laikosi šio reglamento nuostatų.

3. Jei organizacija, kurios kompetentinga institucija pagal 3 straipsnį yra agentūra, iki šio reglamento įsigaliojimo dienos valstybės narės nacionalinei priežiūros institucijai pateikė prašymą išduoti pažymėjimą (sertifikatą), nacionalinė priežiūros institucija, koordinuodama veiksmus su agentūra, užbaigia sertifikavimo procedūrą ir, išdavusi pažymėjimą, perduoda bylą agentūrai.

12 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 2096/2005 panaikinamas.

▼B

13 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 482/2008 pakeitimai

Reglamentas (EB) Nr. 482/2008 iš dalies keičiamas taip:

1. 4 straipsnio 5 punkte nuoroda „Reglamento (EB) Nr. 2096/2005“ pakeičiama nuoroda „Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 1035/2011 (*);

   _____

   (*) OL L 271, 2011 10 18, p. 23“

2. 6 straipsnis išbraukiamas;

3. I priedo 1 ir 2 dalyse nuorodos „Reglamento (EB) Nr. 2096/2005“ pakeičiamos nuorodomis „Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 1035/2011“.

14 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 691/2010 pakeitimai

Reglamento (ES) Nr. 691/2010 25 straipsnis išbraukiamas.

15 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

Bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai

1. TECHNINĖ IR VEIKLOS KOMPETENCIJA IR GEBĖJIMAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjai gali teikti paslaugas saugiai, veiksmingai, nenutrūkstamai, nuosekliai ir proporcingai bendrai paklausai konkrečioje oro erdvėje. Tuo tikslu jie palaiko tinkamą techninio ir veiklos pajėgumo ir kvalifikacijos lygį.

2. ORGANIZACIJOS STRUKTŪRA IR VALDYMAS

2.1. **Organizacijos struktūra**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai įkuria ir valdo savo organizaciją pagal tokią struktūrą, kuri padėtų saugiai, veiksmingai ir nenutrūkstamai teikti oro navigacijos paslaugas.

Organizacijos struktūroje apibrėžiama:

a) įvairias pareigas eiti paskirtų darbuotojų, visų pirma vadovaujančio personalo, atliekančio su sauga, kokybe, saugumu, finansais ir žmogiškaisiais ištekliais susijusias funkcijas, įgaliojimai, pareigos ir atsakomybė;

b) skirtingų organizacijos dalių ir procesų sąsajos ir pavaldumas.

2.2. **Organizacijos valdymas**

2.2.1. *Verslo planas*

Oro navigacijos paslaugų teikėjai parengia verslo planą ne trumpesniam kaip penkerių metų laikotarpiui. Verslo plane numatoma:

a) bendrieji oro navigacijos paslaugų teikėjo siekiai ir tikslai ir jų įgyvendinimo strategija, suderinta su oro navigacijos paslaugų teikėjo ilgalaikiais tikslais ir atitinkamais Sąjungos reikalavimais dėl infrastruktūros ar kitos technologijos plėtros;

b) jei taikoma – tinkami saugos, pajėgumo, aplinkosaugos ir ekonominio efektyvumo sričių veiklos rezultatų tikslai.

▼M2

Informacija, nurodyta a ir b punktuose, turi atitikti Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba funkcinio oro erdvės bloko veiklos rezultatų planą, o saugos duomenys – valstybės saugos programą, nurodytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 19 priedo 3.1.1 standarte (kai taikytina).

▼B

Oro navigacijos paslaugų teikėjai pateikia pagrindinių investavimo projektų įgyvendinimo saugos ir verslo argumentus, prireikus nurodydami numatomą poveikį atitinkamiems b punkte nurodytiems veiklos rezultatų tikslams ir investicijas, kurios būtinos taikant teisinius reikalavimus, susijusius su Bendro Europos dangaus oro eismo vadybos mokslinių tyrimų programoje (SESAR) įgyvendinimu.

2.2.2. *Metinis planas*

Oro navigacijos paslaugų teikėjai kasmet parengia kitų metų planą – jame išsamiai aprašo verslo plano ypatybes ir visus jo pakeitimus.

Metiniame plane numatomos šios su paslaugų kokybe ir lygiu, pavyzdžiui, numatomu pajėgumu, sauga, aplinkosauga ir ekonominiu efektyvumu, susijusios nuostatos:

▼B

a) informacija apie naujos infrastruktūros diegimą ir kitus pokyčius ir paaiškinimas, kaip jie padės pagerinti oro navigacijos paslaugų teikėjo veiklos rezultatus, įskaitant paslaugų lygį ir kokybę;

b) veiklos rezultatų rodikliai, atitinkantys Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba funkcinių oro erdvės blokų veiklos rezultatų planą, pagal kurį galima pagrįstai įvertinti veiklos rezultatų lygį ir paslaugų kokybę;

c) informacija apie oro navigacijos paslaugų teikėjo saugos plane nustatytos saugos rizikos mažinimo priemones, įskaitant saugos rizikos stebėjimo rodiklius ir prireikus rizikos mažinimo priemonėms numatomas išlaidas;

d) numatoma oro navigacijos paslaugų teikėjo trumpalaikė finansinė padėtis ir bet kokie verslo plano pakeitimai ar poveikis jam.

2.2.3. *Planų veiklos rodiklių dalis*

Kompetentingos institucijos pagal nacionalinės teisės aktus nustatytomis sąlygomis oro navigacijos paslaugų teikėjas, gavęs atitinkamą prašymą, Komisijai pateikia verslo plano ir metinio plano veiklos rodiklių dalies turinį.

3. SAUGOS IR KOKYBĖS VALDYMAS

3.1. **Saugos valdymas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai valdo visų jų teikiamų paslaugų saugą. Tuo tikslu jie nustato oficialius ryšius su visomis suinteresuotomis šalimis, galinčiomis turėti įtakos paslaugų saugai.

Oro navigacijos paslaugų teikėjai nustato saugos valdymo procedūras, taikomas įdiegiant naujas ar keičiant esamas funkcines sistemas.

3.2. **Kokybės valdymo sistema**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai naudoja visas jų teikiamas oro navigacijos paslaugas apimančią kokybės valdymo sistemą pagal toliau išdėstytus principus.

Kokybės valdymo sistemoje numatomi šie dalykai:

a) apibrėžiama kokybės politika siekiant kuo geriau patenkinti įvairių naudotojų poreikius;

b) parengiama kokybės užtikrinimo programa, numatant patikrinimo tvarką tam, kad visa veikla būtų vykdoma laikantis taikomų reikalavimų, standartų ir procedūrų;

c) pateikiami kokybės valdymo sistemos veikimo įrodymai, t. y. vadovai ir kontrolės dokumentai;

d) paskiriami administracijos atstovai stebėti, kaip laikomasi saugią ir veiksmingą darbo tvarką užtikrinančių procedūrų ir ar šios procedūros tinkamos;

e) atliekamos kokybės valdymo sistemos peržiūros ir prireikus imamasi taisomųjų veiksmų.

Tinkamai akredituotos organizacijos išduotas teikėjo teikiamų oro navigacijos paslaugų EN ISO 9001 sertifikatas yra pakankamas įrodymas, kad teikėjas laikosi reikalavimų. Jei kompetentinga institucija prašo, oro navigacijos paslaugų teikėjas sutinka jai atskleisti su sertifikavimu susijusius dokumentus.

▼B

Oro navigacijos paslaugų teikėjai į valdymo sistemą gali integruoti saugos, saugumo ir kokybės valdymo sistemas.

3.3. **Veiklos vykdymo vadovai**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai parengia ir atnaujina su jų paslaugų teikimu susijusius veiklos vykdymo vadovus, kuriais naudojasi ir vadovaujasi veiklą vykdantys darbuotojai.

Jie užtikrina, kad:

a) veiklos vykdymo vadovuose būtų nurodymai ir informacija, reikalingi veiklą vykdantiems darbuotojams, kad jie galėtų atlikti savo darbą;

b) atitinkamiems darbuotojams būtų prieinamos reikiamos veiklos vykdymo vadovų dalys;

c) veiklą vykdantys darbuotojai būtų nedelsiant informuojami apie su jų darbu susijusius veiklos vykdymo vadovų pakeitimus ir jų įsigaliojimą.

4. SAUGUMAS

Oro navigacijos paslaugų teikėjai sukuria saugumo valdymo sistemą, kad užtikrintų:

a) savo įrenginių ir personalo saugumą siekiant neleisti neteisėtai įsikišti į oro navigacijos paslaugų teikimą;

b) gaunamų arba sukuriamų ar kitaip naudojamų veiklos duomenų saugumą taip, kad jie būtų prieinami tik atitinkamai įgaliotiems asmenims.

Saugumo valdymo sistemoje apibrėžiama:

a) procedūros, susijusios su saugumo rizikos vertinimu ir mažinimu, saugumo stebėjimu ir gerinimu, saugumo patikrinimais ir patirties sklaida;

b) priemonės, skirtos aptikti saugumo pažeidimus ir atitinkamais saugumo signalais įspėti personalą;

c) saugumo pažeidimų poveikio ribojimo priemonės ir nustatomi taisomieji veiksmai ir poveikio mažinimo procedūros siekiant išvengti pažeidimų pasikartojimo.

Prireikus oro navigacijos paslaugų teikėjai užtikrina savo personalo patikimumo kontrolę ir, siekdami užtikrinti savo infrastruktūros, personalo ir duomenų saugumą, koordinuoja šią veiklą su atitinkamomis civilinėmis ir karinėmis institucijomis.

Saugos, kokybės ir saugumo valdymo sistemos gali būti sukurtos ir naudojamos kaip integruota valdymo sistema.

5. ŽMOGIŠKIEJI IŠTEKLIAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjai įdarbina tinkamos kvalifikacijos darbuotojus, kad užtikrintų saugų, veiksmingą, nenutrūkstamą ir nuoseklų oro navigacijos paslaugų teikimą. Tuo tikslu jie sukuria personalo įdarbinimo ir mokymo strategiją.

▼B

6. FINANSINĖS PADĖTIES TVIRTUMAS

6.1. **Ekonominis ir finansinis pajėgumas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai yra pajėgūs vykdyti savo finansinius įsipareigojimus, tokius kaip fiksuotos ir kintamosios veiklos išlaidos ar išlaidos kapitalo investicijoms. Jie taiko tinkamą išlaidų apskaitos sistemą. Jie įrodo savo finansinį pajėgumą parengdami 2.2.2 dalyje paminėtą metinį planą ir atitinkamai pagal įmonės teisinį statusą vedamoje balanso ir buhalterinėje apskaitoje.

6.2. **Finansinis auditas**

Pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio 2 dalį oro navigacijos paslaugų teikėjai įrodo, kad yra reguliariai atliekamas nepriklausomas jų veiklos auditas.

7. ATSAKOMYBĖ IR DRAUDIMAS

Oro navigacijos paslaugų teikėjai sudaro draudimo susitarimus, kurių taikymo sritis apima jų atsakomybę, nustatytą pagal taikomus teisės aktus.

Draudimo metodas atitinka galimus nuostolius ir žalą, atsižvelgiant į organizacijos teisinį statusą ir į jai prieinamą komercinio draudimo lygį.

Jei oro navigacijos paslaugų teikėjas naudojasi kito oro navigacijos paslaugų teikėjo paslaugomis, jis užtikrina, kad draudimo susitarimų taikymo sritis apimtų jų pasiskirstytą atsakomybę.

8. PASLAUGŲ KOKYBĖ

8.1. **Atviras ir skaidrus oro navigacijos paslaugų teikimas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai teikia oro navigacijos paslaugas atvirai ir skaidriai. Jie paskelbia prieigos prie savo paslaugų sąlygas ir nustato oficialų konsultavimosi (individualaus arba kolektyvinio) bent kartą per metus su oro navigacijos paslaugų vartotojais procesą.

Pagal taikomus Sąjungos teisės aktus, oro navigacijos paslaugų teikėjas vartotojo arba vartotojų klasės nediskriminuoja nei tautybės, nei tapatybės atžvilgiu.

8.2. **Nenumatytų atvejų planai**

Oro navigacijos paslaugų teikėjai visoms jų teikiamoms oro navigacijos paslaugoms nustato nenumatytų atvejų planus, taikomus tais atvejais, kai dėl nenumatytų įvykių veikla labai prastėja arba nutrūksta.

9. ATASKAITŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjai atitinkamai kompetentingai institucijai gali pateikti metinę savo veiklos ataskaitą.

Šioje ataskaitoje, nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio, pateikiami finansiniai rezultatai, veiklos rezultatai ir bet kuri kita reikšminga veikla ir pokyčiai, visų pirma saugos srityje.

Toje metinėje ataskaitoje pateikiami bent šie dalykai:

a) suteiktų oro navigacijos paslaugų veiklos rezultatų lygio įvertinimas;

b) oro navigacijos paslaugų teikėjo veiklos rezultatai, palyginti su 2.2.1 dalyje nurodytame verslo plane numatytais veiklos rezultatų tikslais, sugretinant faktinius rezultatus su metiniu planu pagal metiniame plane nustatytus veiklos rodiklius;

▼B

c) pateikiamas paaiškinimas, kodėl esama skirtumų, palyginti su tikslais, ir nurodomos priemonės trūkumams ištaisyti per Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnyje nurodytą laikotarpį;

d) veiklos vykdymo ir infrastruktūros pokyčiai;

e) finansiniai rezultatai, jei jie neskelbiami atskirai kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio 1 dalyje;

f) informacija apie oficialias konsultacijas su paslaugų vartotojais;

g) informacija apie žmogiškųjų išteklių politiką.

Metinės ataskaitos turinį oro navigacijos paslaugų teikėjas Komisijai ir agentūrai pateikia gavęs atitinkamą prašymą ir paskelbia viešai kompetentingos institucijos pagal nacionalinius teisės aktus nustatytomis sąlygomis.

▼B

II PRIEDAS

Specialieji oro eismo paslaugų teikimo reikalavimai

1. NUOSAVYBĖ

Oro eismo paslaugų teikėjas Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 2 dalyje nurodytą kompetentingą instituciją informuoja apie:

a) savo teisinį statusą, nuosavybės struktūrą ir visus susitarimus, turinčius didelį poveikį jo turto valdymui;

b) visus ryšius su oro navigacijos paslaugų neteikiančiomis organizacijomis, įskaitant tiesiogiai arba per susijusias įmones vykdomą komercinę veiklą, iš kurios gaunama daugiau kaip 1 % jų numatomų pajamų; Be to, informuojama apie kiekvieną akcininko, turinčio 10 % arba daugiau visų akcijų, pasikeitimą.

Oro eismo paslaugų teikėjas imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų bet kokio interesų konflikto, kuris galėtų jam sutrukdyti nešališkai ir objektyviai teikti paslaugas.

2. ATVIRAS IR SKAIDRUS PASLAUGŲ TEIKIMAS

Be I priedo 8.1 dalies nuostatos, jei valstybė narė nusprendžia, kad tam tikros oro eismo paslaugos turi būti teikiamos konkurencijos sąlygomis, pagal taikomą nacionalinę ir Sąjungos teisę ji gali imtis visų reikiamų priemonių siekdama užtikrinti, kad šių konkrečių oro eismo paslaugų teikėjų veikla tiesiogiai ar netiesiogiai nesutrukdytų, neapribotų ir neiškreiptų konkurencijos ir kad nebūtų piktnaudžiaujama dominuojančia padėtimi.

3. PASLAUGŲ SAUGA

3.1. **Saugos valdymo sistema (SVS)**

3.1.1. *Bendrieji saugos reikalavimai*

Oro eismo paslaugų teikėjai taiko saugos valdymo sistemą (SVS), kuri yra neatsiejama paslaugų valdymo dalis ir kuri:

a) užtikrina, kad įgyvendindami teikiamų paslaugų saugos įsipareigojimus, paslaugų teikėjai sistemingai spręstų saugos klausimus vadovaudamiesi taisyklių laikymosi, aiškumo ir aktyvumo principais; apima visas jų teikiamas paslaugas ir papildomus susitarimus, kurių vykdymą jie kontroliuoja; yra grindžiama saugos strategija, kurioje nustatomi pagrindiniai organizacijos saugos valdymo principai (saugos valdymas);

b) užtikrina, kad kiekvienas asmuo, susijęs su teikiamų oro eismo paslaugų sauga, būtų asmeniškai atsakingas už saugą dėl savo veiksmų, vadovai – už savo padalinio ar skyriaus saugos rezultatus, o vyriausia paslaugų teikėjo vadovybė – bendrai atsakinga už saugą (atsakomybė už saugą);

c) užtikrina, kad patenkinamas oro eismo paslaugų saugos lygis būtų laikomas svarbiausiu prioritetu (saugos prioritetas);

▼B

d) užtikrina, kad teikiant oro eismo paslaugas pagrindinis saugos tikslas būtų, kiek pagrįsta ir praktiškai įmanoma, sumažinti orlaivių avarijų riziką (saugos tikslas).

3.1.2. *Saugos įgyvendinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjai:

a) užtikrina, kad personalas ne tik turėtų reikiamas licencijas ir atitiktų sveikatos būklės reikalavimus, bet ir būtų tinkamai parengtas ir kvalifikuotas atlikti paskirtą darbą (kvalifikacija);

b) užtikrina, kad saugos valdymo funkcija būtų priskiriama organizacijos atsakomybei plėtoti ir palaikyti SVS; užtikrina, kad ši atsakomybė būtų nepriklausoma nuo tiesioginės vadovybės ir tiesiogiai atskaitinga aukščiausiu organizacijos lygiu. Tačiau mažose organizacijose, kuriose atsakomybės sritys taip susijusios, kad šiuo požiūriu nepriklausomybė gali būti nepakankama, saugos užtikrinimo sistema turi būti papildyta nepriklausomomis priemonėmis ir užtikrinti, kad aukščiausia paslaugų teikėjo organizacijos vadovybė aktyviai dalyvautų užtikrinant saugos valdymą (atsakomybė už saugos valdymą);

c) užtikrina, kad, kai įmanoma, būtų nustatomi ir visose veikiančiose sistemose palaikomi kiekybiniai saugos lygiai (kiekybiniai saugos lygiai);

d) užtikrina, kad SVS būtų sistemingai dokumentuojama taip, kad būtų užtikrinta aiški sąsaja su organizacijos saugos politika (SVS dokumentavimas);

e) užtikrina, kad išorės teikėjų teikiamų paslaugų ir išteklių sauga būtų tinkama atsižvelgiant į jų svarbą oro eismo paslaugų teikimo saugai (išorės teikėjų paslaugos ir ištekliai);

f) užtikrina, kad rizikos vertinimas ir sumažinimas būtų vykdomi taip, kad būtų skiriamas deramas dėmesys visiems OEV paslaugų teikimo aspektams (rizikos vertinimas ir mažinimas). OEV funkcinės sistemos pakeitimų atžvilgiu taikoma 3.2 dalis;

g) užtikrina, kad su veiklos vykdymu susiję arba techniniai OEV įvykiai, laikomi reikšmingais saugos atžvilgiu, būtų nedelsiant ištiriami ir būtų imamasi būtinų taisomųjų veiksmų (pavojingi įvykiai). Paslaugų teikėjai taip pat įrodo, kad pagal nacionalinės ir Sąjungos teisės aktus įgyvendino reikalavimus dėl pranešimo apie pavojingus įvykius ir jų vertinimo.

3.1.3. *Saugos užtikrinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjai užtikrina, kad:

a) reguliariai būtų atliekami saugos patikrinimai siekiant prireikus rekomenduoti patobulinimus, suteikti už atitinkamų sričių saugą atsakingiems vadovams pasitikėjimo dėl jų srities saugos ir patvirtinti, kad laikomasi atitinkamų SVS dalių reikalavimų (saugos patikrinimai);

▼B

b) būtų taikomi metodai, suteikiantys galimybę aptikti funkcinių sistemų ar su veiklos vykdymu susijusius pokyčius, iš kurių būtų galima spręsti, kad kurio nors elemento sauga mažėja ir tam tikru momentu jis gali nebeatitikti saugos standartų, ir imtis taisomųjų veiksmų (saugos stebėsena);

c) visą SVS naudojimo laiką daromi saugos įrašai, kuriais remiantis suteikiama pasitikėjimo dėl saugos visiems susijusiems su teikiamomis paslaugomis, atsakingiems už jas ir nuo jų priklausomiems asmenims, taip pat kompetentingai institucijai (saugos įrašai).

3.1.4. *Saugos skatinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjai užtikrina, kad:

a) visi darbuotojai būtų informuoti apie galimus pavojus saugai, susijusius su jų darbu (informavimas apie saugą);

b) organizacijoje būtų vykdoma patirties, įgytos tiriant pavojingus įvykius ir atliekant kitą su sauga susijusią veiklą, sklaida, t. y. atitinkama informacija pateikiama organizacijos vadovams ir veiklą vykdančiam personalui (patirties sklaida);

c) visi darbuotojai būtų aktyviai skatinami siūlyti, kaip išvengti žinomų pavojų, ir prireikus būtų imamasi priemonių saugai pagerinti (saugos tobulinimas).

3.2. **Saugos reikalavimai – su pakeitimais susijusios rizikos vertinimas ir mažinimas**

3.2.1. *1 dalis*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjai užtikrina, kad, atliekant bet kurios jų atsakomybės sričiai priklausančios OEV funkcinės sistemos dalies ar ją papildančių susitarimų pakeitimus, būtų sistemingai nustatomas dėl jų kylantis pavojus ir vertinama bei mažinama su juo susijusi rizika siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai sprendžiami klausimai, susiję su:

a) visu OEV funkcinės sistemos sudedamosios dalies gyvavimo ciklu, įskaitant pirminį planavimą ir apibrėžimą, po įgyvendinimo atliekamus veiksmus, techninę priežiūrą ir naudojimo nutraukimą;

b) OEV funkcinės sistemos oro, antžeminiais ir prireikus kosminės erdvės komponentais, bendradarbiaujant su atsakingomis šalimis;

c) OEV funkcinės sistemos įranga, darbo tvarka ir žmogiškaisiais ištekliais, šių komponentų sąveika ir nagrinėjamos sudedamosios dalies ir visos likusios OEV funkcinės sistemos sąveika.

3.2.2. *2 dalis*

Pavojaus nustatymo, rizikos vertinimo ir mažinimo procesai apima:

a) nagrinėjamos sudedamosios dalies apimties, ribų ir sąsajų nustatymą, taip pat sudedamosios dalies vykdomų funkcijų ir veiklos srities, kurioje numatoma ją naudoti, nustatymą;

b) saugos tikslų, kurie bus taikomi sudedamajai daliai, nustatymą, kurį sudaro:

i) su OEV susijusių tikėtinų pavojų ir gedimų nustatymas ir bendro jų poveikio nustatymas;

▼B

ii) galimo poveikio orlaivių saugai vertinimas, taip pat to poveikio sunkumo vertinimas pagal 4 dalyje išdėstytą sunkumo klasifikavimo sistemą;

iii) jų pakankamumo atsižvelgiant į didžiausią tikimybę, kad įvyks pavojus, apskaičiuojamą pagal sunkumo klasę ir didžiausią pavojaus poveikio tikimybę pagal 4 dalį, nustatymas;

c) prireikus rizikos mažinimo strategijos sukūrimą, kurioje:

i) konkrečiai nurodoma, kokias apsaugos priemones reikia įdiegti siekiant apsisaugoti nuo susijusių su rizika pavojų;

ii) prireikus sukuriami saugos reikalavimai, kurie gali būti susiję su nagrinėjamu komponentu, kitomis OEV funkcinės sistemos dalimis ar veiklos vykdymo aplinka;

iii) užtikrinama, kad ji būtų įgyvendinama ir veiksminga;

d) patvirtinimą, kad įgyvendinti visi nustatyti saugos tikslai ir laikomasi visų saugos reikalavimų:

i) prieš įgyvendinant pakeitimą;

ii) visais perėjimo prie naudojimo etapais;

iii) per visą naudojimo laiką;

iv) visais perėjimo prie naudojimo nutraukimo etapais.

3.2.3. *3 dalis*

Rizikos vertinimo ir mažinimo proceso rezultatai, susijusios priežastys ir faktinė medžiaga, įskaitant pavojų nustatymą, sugretinami ir dokumentuojami taip, kad:

a) būtų aiškiai parodyta, kad nagrinėjamas komponentas ir visa OEV funkcinė sistema yra ir bus pakankamai saugūs, nes atitinka nustatytus saugos tikslus ir reikalavimus. Prireikus pridedami išsamūs naudojamų prognozavimo, stebėjimo ar tyrimo metodų aprašymai;

b) būtų galima atsekti, kaip su pakeitimo įgyvendinimu susiję saugos reikalavimai yra susiję su numatytu naudojimu ir (arba) funkcijomis.

3.2.4. *4 dalis*

Pavojaus nustatymas ir jo poveikio sunkumo vertinimas

Sistemingai atliekamas pavojaus nustatymas. Pavojaus poveikio sunkumas konkrečioje veiklos aplinkoje nustatomas naudojantis toliau pateikiamoje lentelėje nustatyta klasifikacija, o sunkumo klasifikacija grindžiama konkrečiais argumentais dėl labiausiai tikėtino pavojaus poveikio blogiausiu atveju.

▼B

Sunkumo klasė	Poveikis veiklai
1 (sunkiausias poveikis)	Avarija, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnyje [1]
2	Pavojingas incidentas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnyje
3	Su orlaivio naudojimu susijęs didelis incidentas, per kurį orlaivio saugai galėjo grėsti pavojus ir dėl kurio orlaivis vos nesusidūrė su kitu orlaiviu, nenukrito ant žemės ar neatsitrenkė į kliūtį.
4	Svarbus incidentas, įvykęs aplinkybėmis, iš kurių matyti, kad galėjo įvykti avarija, pavojingas arba didelis incidentas, jei rizika nebūtų saugiai suvaldyta arba jei netoliese būtų buvęs kitas orlaivis.
5 (mažiausias poveikis)	Jokio tiesioginio poveikio saugai

[1] OL L 295, 2010 11 12, p. 35.

Siekiant nustatyti pavojaus poveikį veiklai ir jo sunkumą, reikia sistemingai vertinti pavojaus poveikį įvairiems OEV funkcinės sistemos elementams, pavyzdžiui, orlaivio įgulai, skrydžių vadovams, orlaivio funkciniam pajėgumui, antžeminės OEV funkcinės sistemos dalies funkciniam pajėgumui ir gebėjimui saugiai teikti oro eismo paslaugas.

Rizikos klasifikavimo sistema

Remiantis rizika nustatomi saugos tikslai atsižvelgiant į didžiausią tikimybę, kad įvyks pavojus, kuri nustatoma pagal jo poveikio sunkumą ir didžiausią pavojaus poveikio tikimybę.

Įrodžius, kad nustatyti kiekybiniai tikslai yra pasiekti, būtina papildomai apsvarstyti, kaip galima pagerinti saugos valdymą ir taip padaryti OEV sistemą dar saugesnę.

3.2.5. *5 dalis*

Programinės įrangos saugos užtikrinimo sistema

Naudodamas SVS oro eismo paslaugų teikėjas pagal Reglamentą (EB) Nr. 482/2008 įgyvendina programinės įrangos saugos užtikrinimo sistemą.

3.3. **Saugos reikalavimai inžinieriams ir techniniams darbuotojams, vykdantiems su sauga susijusias veiklos užduotis**

Oro eismo paslaugų teikėjai užtikrina, kad techniniai darbuotojai ir inžinieriai, įskaitant subrangovų, kurie naudoja ir prižiūri patvirtintus naudoti OEV įrenginius, darbuotojus, visada pakankamai išmanytų ir suprastų su jų atliekamu darbu susijusias paslaugas, tikrąjį ir galimą jų darbo poveikį tų paslaugų saugai ir atitinkamus taikytinus darbo apribojimus.

▼B

Oro eismo paslaugų teikėjai dokumentuoja su sauga susijusias užduotis vykdančių darbuotojų, įskaitant veiklos subrangovų darbuotojus, gebėjimų tinkamumą, taikomus budėjimo tvarkaraščius, kuriais užtikrinamas pakankamas pajėgumas ir paslaugos nenutrūkstamumas, darbuotojų kvalifikacijos sistemas ir politiką, darbuotojų mokymo politiką, mokymo planus ir įrašus, taip pat nekvalifikuoto personalo priežiūros tvarką. Jie turi numatytas procedūras, taikomas tais atvejais, kai abejojama darbuotojų fizine ar psichine būkle.

Oro eismo paslaugų teikėjai registruoja informaciją apie darbuotojų, dirbančių su sauga susijusį darbą, skaičių, statusą ir darbo vietą.

Tame registre:

a) nurodomi vadovai, atsakingi už funkcijas, susijusias su sauga;

b) registruojama atitinkama techninių ir veiklos darbuotojų kvalifikacija, atsižvelgiant į reikalingus įgūdžius ir gebėjimų reikalavimus;

c) nurodomos techninių ir veiklos darbuotojų darbo vietos ir užduotys, taip pat budėjimo tvarkaraščio nustatymo metodika.

4. DARBO METODAI IR VEIKLOS PROCEDŪROS

Oro eismo paslaugų teikėjai gali įrodyti, kad jų darbo metodai ir veiklos procedūros atitinka toliau nurodytuose Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose nustatytus standartus, jei jie taikomi teikiant oro eismo paslaugas susijusioje oro erdvėje:

a) ►M1 Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012 ◄ įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 42);

▼M2

b) 10 priede – Aviacijos ryšiai, II tomas. Ryšių procedūros, įskaitant oro navigacijos tarnybų taisykles (PANS) (6 leidimas, 2001 m. spalio mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai);

c) 11 priede – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 49 imtinai ir Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012 ([1]), kai taikytina).

([1]) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).

▼B

III PRIEDAS

Specialieji meteorologijos paslaugų teikimo reikalavimai

1. TECHNINĖ IR VEIKLOS KOMPETENCIJA IR GEBĖJIMAI

Meteorologijos paslaugų teikėjai užtikrina, kad vartotojams tinkama forma būtų teikiama atitinkamoms jų funkcijoms vykdyti būtina meteorologinė informacija. Ta informacija teikiama:

a) skrydžių vadovams ir skrydžio įgulos nariams priešskrydiniam planavimui ir planavimui vykdant skrydį;

b) oro eismo paslaugų teikėjams ir skrydžių informacijos tarnyboms;

c) paieškos ir gelbėjimo tarnybų padaliniams;

d) aerodromams.

Meteorologijos paslaugų teikėjai patvirtina pasiekiamą veiklai vykdyti teikiamos informacijos tikslumo lygį, įskaitant tos informacijos šaltinį, ir užtikrina, kad informacija būtų teikiama laiku ir prireikus atnaujinama.

2. DARBO METODAI IR VEIKLOS PROCEDŪROS

Meteorologijos paslaugų teikėjai gali įrodyti, kad jų darbo metodai ir veiklos procedūros atitinka toliau nurodytuose Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose nustatytus standartus, jei jie taikomi teikiant meteorologijos paslaugas susijusioje oro erdvėje:

▼M2

a) nepažeidžiant Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012, 3 priede – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (18 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 76 imtinai);

b) 11 priede – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 49 imtinai ir Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012, kai taikytina);

c) nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 139/2014 ([1]), 14 priede – Aerodromai, šiose redakcijose:

i) I tomas. Aerodromų projektavimas ir naudojimas (6 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 11-A imtinai ir nuo 2014 m. lapkričio 13 d., taip pat įskaitant 11-B pakeitimą);

ii) II tomas. Sraigtasparnių aikštelės (4 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 5 imtinai).

([1]) 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

▼B

IV PRIEDAS

Specialieji oro navigacijos informacijos paslaugų teikimo reikalavimai

1. TECHNINĖ IR VEIKLOS KOMPETENCIJA IR GEBĖJIMAI

Oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjai užtikrina, kad duomenys ir informacija veiklai vykdyti būtų teikiami forma, tinkama:

a) skrydžių vykdymo personalui, įskaitant skrydžio įgulą, taip pat skrydžių planavimui, skrydžių valdymo sistemoms ir skrydžio treniruokliams;

b) oro eismo paslaugų teikėjams, atsakingiems už skrydžių informacijos tarnybas, aerodromo skrydžių informacijos tarnybas ir priešskrydinės informacijos teikimą.

Oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjas užtikrina duomenų vientisumą ir prieš pateikdamas informaciją veiklai vykdyti patvirtina jos tikslumo lygį, įskaitant tos informacijos šaltinį.

2. DARBO METODAI IR VEIKLOS PROCEDŪROS

Oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjai gali įrodyti, kad jų darbo metodai ir veiklos procedūros atitinka toliau nustatytus standartus:

a) Komisijos reglamente (ES) Nr. 73/2010 ([1]);

▼M2

b) nurodytus Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedus, jei jie taikomi teikiant oro navigacijos informacijos paslaugas susijusioje oro erdvėje:

i) 3 priede – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (18 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 76 imtinai);

ii) 4 priede – Oro navigacijos žemėlapiai (11 leidimas, 2009 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 57 imtinai);

iii) nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 73/2010, 15 priede – Oro navigacijos informacijos paslaugos (14 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 37 imtinai).

([1]) OL L 23, 2010 1 27, p. 6.

▼B

V PRIEDAS

Specialieji ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikimo reikalavimai

1. TECHNINĖ IR VEIKLOS KOMPETENCIJA IR GEBĖJIMAI

Ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjai užtikrina savo paslaugų prieinamumą, nenutrūkstamumą, tikslumą ir vientisumą.

Ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjai patvirtina savo teikiamų paslaugų kokybės lygį ir gali įrodyti, kad jų prietaisai reguliariai prižiūrimi ir prireikus kalibruojami.

2. PASLAUGŲ SAUGA

Ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjai laikosi II priedo 3 dalies paslaugų saugos reikalavimų.

3. DARBO METODAI IR VEIKLOS PROCEDŪROS

Ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjai gali įrodyti, kad jų darbo metodai ir veiklos procedūros atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priede – Aviacijos ryšiai – nustatytus toliau išvardytų redakcijų standartus, jei jie taikomi teikiant ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugas susijusioje oro erdvėje:

▼M2

a) I tomas. Radijo navigaciniai įrenginiai (6 leidimas, 2006 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai);

b) II tomas. Ryšių procedūros, įskaitant oro navigacijos tarnybų taisykles (PANS) (6 leidimas, 2001 m. spalio mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai);

c) III tomas. Ryšių sistemos (2 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai);

d) IV tomas. Apžvalgos radiolokatoriai ir susidūrimų vengimo sistemos (4 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai);

e) V tomas. Aviacinio radijo dažnių spektro panaudojimas (3 leidimas, 2013 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 88-A imtinai).