KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 2096/2005

2005 m. gruodžio 20 d.

nustatantis bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

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

kadangi:

(1) Vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 550/2004 Komisija turi nustatyti bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo Bendrijoje reikalavimus. Tinkamiausia priemonė šiam tikslui yra tiesiogiai taikomas reglamentas.

(2) Valstybės narės turėtų sertifikuoti oro navigacijos paslaugų teikimą Bendrijoje. Kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnyje, bendruosius reikalavimus atitinkantys oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų gauti sertifikatus. Oro navigacijos paslaugų teikėjai, neprivalantys turėti sertifikato, turėtų stengtis kiek galima labiau atitikti bendruosius reikalavimus tiek, kiek leidžia jų teisinis statusas.

(3) Taikant bendruosius reikalavimus, kurie turi būti nustatyti pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 6 straipsnį, turėtų būti nepažeidžiamas valstybių narių oro erdvės suverenumas ir jų viešosios tvarkos, visuomenės saugumo bei gynybos reikalavimai, kaip numatyta 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (toliau – pagrindų reglamentas) ([2]), 13 straipsnyje. Vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 549/2004 1 straipsnio 2 dalimi, bendrieji reikalavimai neturėtų būti taikomi karinėms operacijoms ir mokymui.

(4) Apibrėžiant bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus reikėtų deramai atsižvelgti į valstybių narių oro navigacijos paslaugų teikėjų teisinį statusą. Be to, jei organizacija be oro navigacijos paslaugų teikimo užsiima ir kita veikla, bendrieji reikalavimai, kurie turi būti nustatyti pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 6 straipsnį, neturėtų būti taikomi tokiai veiklai arba ištekliams, numatytiems kitai veiklai negu oro navigacijos paslaugų teikimas, nebent būtų nustatyta kitaip.

(5) Bendrieji reikalavimai oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti taikomi proporcingai rizikai, susijusiai su kiekvienos paslaugos konkrečiomis ypatybėms, pvz., aptarnautų skrydžių kiekiu ir (arba) pobūdžiu bei specifika. Jei kurie nors oro navigacijos paslaugų teikėjai nuspręstų nesinaudoti galimybe teikti tarpvalstybines paslaugas ir todėl atsisakytų teisės į abipusį pripažinimą bendrame Europos danguje, nacionalinei priežiūros institucijai turėtų būti suteikti įgaliojimai tokiems teikėjams atitinkamai leisti laikytis tam tikrų bendrųjų oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimų ir tam tikrų specialiųjų oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimų. Taigi ir su sertifikatais susiję reikalavimai turėtų būti atitinkamai suderinti su nukrypti leidžiančių nuostatų pobūdžiu ir apimtimi.

(6) Siekiant užtikrinti, kad sertifikavimo sistema tinkamai veiktų, valstybės narės savo metinėse ataskaitose turėtų Komisijai pateikti visus reikiamus duomenis apie nacionalinių priežiūros institucijų taikomas nukrypti leidžiančias nuostatas.

(7) Skirtingoms oro navigacijos paslaugų rūšims gali būti taikomi skirtingi reikalavimai. Todėl bendruosius reikalavimus reikėtų pritaikyti pagal kiekvienos paslaugų rūšies specialius ypatumus.

(8) Oro navigacijos paslaugų teikėjams visą sertifikato galiojimo laikotarpį turėtų tekti pareiga įrodyti, kad visos jų teikiamos paslaugos atitinka reikalavimus.

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

(9) Siekiant užtikrinti veiksmingą bendrųjų reikalavimų taikymą, reikia sukurti reguliarios bendrųjų reikalavimų ir sertifikatuose numatytų reikalavimų laikymosi priežiūros ir reguliarių patikrinimų sistemą. Prieš išduodama sertifikatą nacionalinė priežiūros institucija turi ištirti teikėjo tinkamumą ir kasmet tikrinti, kaip jos sertifikuoti oro navigacijos paslaugų teikėjai toliau laikosi reikalavimų. Todėl ji turi sukurti ir kasmet atnaujinti orientacinę patikrinimų programą, kuri būtų taikoma visiems teikėjams, kuriuos ji sertifikavo remiantis rizikos įvertinimu. Programoje turėtų būti numatyta per priimtiną laikotarpį patikrinti visas atitinkamas oro navigacijos paslaugų teikėjų dalis. Vertindama nustatytų oro eismo paslaugų ir meteorologijos paslaugų teikėjų reikalavimų laikymąsi, nacionalinė priežiūros institucija turėtų turėti įgaliojimus tikrinti atitinkamus iš tarptautinių įsipareigojimų kylančius reikalavimus atitinkamai valstybei narei.

(10) Nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio vertinimas turėtų paskatinti visoje Bendrijoje vienodą požiūrį į oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūrą. Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, turėtų organizuoti tokius tarpusavio vertinimus, kurie būtų suderinti su Eurokontrolės ESARR įgyvendinimo stebėsenos ir rėmimo programos (ESIMS) ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) vykdomos Visuotinės saugos priežiūros audito programos (USOAP) veikla. Taip būtų išvengta dvigubo darbo. Kad tarpusavio vertinimų metu būtų dalijamasi patirtimi ir geriausia praktika, nacionaliniai ekspertai turėtų būti skiriami iš nacionalinės priežiūros institucijos arba kitos pripažintos organizacijos.

(11) Eurokontrolė yra sukūrusi saugos norminius reikalavimus (ESARR), labai svarbius saugiam oro eismo paslaugų teikimui. Vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 550/2004, Komisija turėtų nurodyti ir patvirtinti atitinkamas ESARR 3 nuostatas dėl oro eismo valdymo (OEV) paslaugų teikėjų naudojimosi saugos valdymo sistemomis, ESARR 4 nuostatas dėl oro eismo valdymo rizikos įvertinimo ir sumažinimo OEV bei ESARR 5 nuostatas dėl OEV darbuotojų, reikalavimų mechanikams ir techniniams darbuotojams, atliekantiems su sauga susijusias užduotis. Vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 550/2004 5 straipsniu, Komisija pateikė Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl Bendrijos skrydžių dispečerių licencijos ([1]) pasiūlymą, kuriame numatytos ir ESARR 5 nuostatos dėl skrydžių dispečerių. Todėl šiame reglamente minėtų nuostatų kartoti nereikėtų. Tačiau reikėtų numatyti nuostatas, nustatančias reikalavimą, kad nacionalinės priežiūros institucijos patikrintų, ar oro eismo paslaugų teikėjo personalas, ypač skrydžių dispečeriai, yra tinkamai licencijuoti, jei to reikalaujama.

(12) Šame reglamente taip pat nereikėtų kartoti ESARR 2 nuostatų dėl OEV pavojingų įvykių pranešimo ir įvertinimo, kurios numatytos 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvoje 94/56/EB, nustatančioje civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus ([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, reikalaujančios kad nacionalinė priežiūros institucija patikrintų, ar oro eismo paslaugų teikėjai ir ryšių, navigacijos ar priežiūros paslaugų teikėjai atitinka tokių įvykių pranešimo ir jų įvertinimo reikalavimus. Reikėtų nustatyti atitinkamus ESARR 1 reikalavimus dėl OEV saugos priežiūros ir ESARR 6 reikalavimus dėl OEV sistemų programinės įrangos bei juos priimti atskirais Bendrijos aktais.

(13) Reikėtų pripažinti, kad saugos valdymas yra ta oro eismo paslaugų funkcija, kuri užtikrina, kad būtų nustatytos, įvertintos ir patenkinamai sumažintos visos saugos rizikos rūšys ir kad taisyklėmis paremtas bei sistemingas saugos valdymas akivaizdžiai ir patikrinamu būdu užtikrina didžiausią galimą saugą. Komisija turėtų atnaujinti ir išsamiau nustatyti saugos reikalavimus taikomus oro transporto paslaugoms tam, kad būtų užtikrintas didžiausias įmanomas saugos lygmuo, neužkertant kelio vaidmeniui, kuris ateityje gali būti suteiktas Europos aviacijos saugos agentūrai šioje srityje.

(14) Oro navigacijos paslaugų teikėjai vykdydami veiklą turėtų laikytis atitinkamų ICAO standartų. Siekiant palengvinti tarpvalstybinį paslaugų teikimą, valstybės narės ir Komisija, glaudžiai bendradarbiaudamos su Eurokontrole, turėtų siekti sumažinti valstybių narių nurodytus ICAO standartų taikymo skirtumus teikiant oro navigacijos paslaugas, kad būtų suvienodinti bendro Europos dangaus valstybių narių standartai, ypač siekiant sukurti bendras skraidymo taisykles.

([1]) KOM(2004) 473, dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje.

([2]) OL L 319, 1994 12 12, p. 14.

([3]) OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

(15) Skirtingos valstybių narių nuostatos dėl atsakomybės neturėtų sutrukdyti oro navigacijos paslaugų teikėjui dalyvauti susitarimuose dėl tarpvalstybinio paslaugų teikimo, jei juose nustatoma žalos, padarytos atsižvelgiant į taikomą teisę dėl atsakomybės, atlyginimo tvarka. Šiam tikslui turi būti naudojamas metodas, atitinkantis nacionalinius teisės reikalavimus. Valstybės narės, kurios leidžia teikti oro navigacijos paslaugas visoje jų atsakomybėje esančioje oro erdvėje arba jos dalyje nereikalaudamos Reglamente (EB) Nr. 550/2004 numatyto sertifikato, turėtų prisiimti atsakomybę už tokius teikėjus.

(16) Nors ESARR 4 nustatyta didžiausia toleruotina tikimybė, kad OEV tiesiogiai susijęs su įvykiais ECAC (Europos civilinės aviacijos konferencijos) valstybių regione, kitų visų pavojingumo klasių didžiausios toleruotinos tikimybės dar nenustatytos. Valstybės narės ir Komisija, bendradarbiaudamos su Eurokontrole, turėtų užbaigti šių tikimybių nustatymą ir jas atnaujinti bei sukurti jų taikymo įvairiomis aplinkybėmis mechanizmus.

(17) Šio reglamento nuostatos atitinka Reglamento (EB) Nr. 549/2004 5 straipsniu įkurto Bendro Europos dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reguliavimo dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomi bendrieji 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.

Šiuo reglamentu nustatomos ir priimamos toliau išvardytų Eurokontrolės saugos norminių reikalavimų (ESARR) privalomosios nuostatos, susijusios su oro navigacijos paslaugų teikėjų sertifikavimu:

a) 2000 m. liepos 17 d. išleisti ESARR 3 dėl oro eismo valdymo (OEV) paslaugų teikėjų naudojimosi saugos valdymo sistemomis;

b) 2001 m. balandžio 5 d. išleisti ESARR 4 dėl OEV rizikos įvertinimo ir sumažinimo;

c) 2002 m. balandžio 11 d. išleisti ESARR 5 dėl reikalavimų OEV darbuotojų, reikalavimų mechanikams ir techniniams darbuotojams, atliekantiems su skrydžių sauga susijusias užduotis.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

1. Šiame reglamente naudojami Reglamente (EB) Nr. 549/2004 pateikti sąvokų apibrėžimai.

2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžimų, naudojami šie sąvokų apibrėžimai:

a) „aviacijos darbai“ – tai orlaivio naudojimas teikti specializuotoms paslaugoms, pavyzdžiui, žemės ūkyje, statybose, fotografijai, topografijai, stebėjimo ir patruliavimo bei paieškos ir gelbėjimo darbams ar oro reklamai;

b) „komercinis oro susisiekimas“ – tai bet koks orlaivio naudojimas keleivių, krovinių ar pašto transportavimui už užmokestį arba užsakymo pagrindu;

c) „funkcinė sistema“ – tai sistemų, procedūrų ir žmogiškųjų išteklių derinys, suorganizuotas konkrečiai OEV funkcijai atlikti;

d) „bendroji aviacija“ – tai bet koks civilinis orlaivio naudojimas, kuris nepriskiriamas komerciniam oro susisiekimui ar aviacijos darbams;

e) „nacionalinė priežiūros institucija“ – tai valstybių narių paskirta (-os) arba sukurta (-os) įstaiga arba įstaigos, kurios yra jų nacionalinės institucijos Reglamento (EB) Nr. 549/2004 4 straipsnyje numatyta prasme;

f) „pavojus“ – tai bet kuri sąlyga, įvykis ar aplinkybė, galintys sukelti avariją;

g) „techninio aptarnavimo organizacija“ – tai organizacija, atsakinga už mechaninių ir techninių paslaugų teikimą oro transporto, ryšių, navigacijos ar topografijos paslaugų srityse;

h) „rizika“ – tai bendros pavojaus sukeliamo kenksmingo poveikio tikimybės arba jo atsiradimo dažnumo ir tokio pavojingumo derinys;

i) „saugos užtikrinimas“ – tai visi planuoti ir sistemingi veiksmai, būtini tinkamai užtikrinti, kad produktas, paslauga, organizacija ar funkcinė sistema yra priimtinai ir toleruotinai saugūs;

j) „saugos tikslas“ – tai kokybinė arba kiekybinė ataskaita, kurioje nustatomas didžiausias galimo pavojaus susidarymo dažnis arba tikimybė;

k) „saugos reikalavimas“ – tai vadovaujantis rizikos mažinimo strategija nustatyta rizikos mažinimo priemonė, kuria pasiekiamas tam tikras saugos tikslas, įskaitant organizacinius, skrydžių vykdymo, procedūrinius, funkcinius, rezultatų ir tarpusavio sąveikos reikalavimus arba aplinkos savybes;

l) „paslaugos“ – tai oro navigacijos paslauga arba oro navigacijos paslaugų paketas.

3. Sąvoka „oro navigacijos paslaugų teikėjas“ apima organizacijas, kurios pateikė prašymą gauti sertifikatą tokių paslaugų teikimui.

3 straipsnis

Sertifikatų išdavimas

1. Siekdami gauti oro navigacijos paslaugų teikėjo sertifikatą, oro navigacijos paslaugų teikėjai turi atitikti šio reglamento I priede nustatytus bendruosius reikalavimus, ir, priklausomai nuo jų teikiamų paslaugų pobūdžio, II–V prieduose nustatytus papildomus specialiuosius reikalavimus, tačiau nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 5 dalies ir laikantis 4 straipsnyje numatytų nukrypti leidžiančių nuostatų.

2. Nacionalinė priežiūros institucija prieš išduodama sertifikatą oro navigacijos paslaugų teikėjui patikrina, ar jis atitinka bendruosius reikalavimus.

3. Bendruosius reikalavimus oro navigacijos paslaugų teikėjas privalo atitikti ne vėliau nei iki sertifikato išdavimo pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnį.

4 straipsnis

Nukrypti leidžiančios nuostatos

1. Nukrypstant nuo 3 straipsnio 1 dalies nuostatų, tam tikri oro navigacijos paslaugų teikėjai gali nuspręsti nesinaudoti galimybe teikti tarpvalstybines paslaugas ir atsisakyti teisės į abipusį pripažinimą bendrame Europos danguje.

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

Tokį prašymą gali pateikti oro eismo paslaugų teikėjas, teikiantis arba planuojantis teikti paslaugas tik vienos arba kelių iš toliau išvardijamų kategorijų paslaugas:

a) bendrosios aviacijos;

b) aviacijos darbų;

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

d) komercinio oro susisiekimo, neviršydamas 10 000 skrydžių per metus, nepriklausomai nuo maksimalios kilimo masės ar keleivių vietų skaičiaus; skrydžių skaičius apskaičiuojamas sudedant pakilimus ir nusileidimus ir išvedant trijų paskutiniųjų metų vidurkį.

Jei oro navigacijos paslaugų teikėjas nėra oro eismo paslaugų teikėjas, jis gali pateikti minėtą prašymą 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 reikalavimus, nacionalinė priežiūros institucija gali sutikti priimti analogiškus trečioje ir ketvirtoje pastraipose nustatytas ribas patvirtinančius duomenis arba prognozes.

Oro navigacijos paslaugų teikėjas nacionalinei priežiūros institucijai tokį prašymą pateikia kartu su atitinkamais įrodymais, kad jis atitinka nustatytus kriterijus.

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

Tokios nukrypti leidžiančios nuostatos gali būti taikomos tik dėl I priedo reikalavimų, išskyrus:

a) 1 dalies reikalavimus dėl techninės ir skrydžių vykdymo kvalifikacijos ir gebėjimų;

b) 3.1 dalies reikalavimus dėl saugos valdymo;

c) 5 dalies reikalavimus dėl žmogiškųjų išteklių;

d) 8.1 dalies reikalavimus dėl atviro ir skaidraus paslaugų teikimo.

3. Be 2 dalyje nurodytų nukrypti leidžiančių nuostatų, nacionalinė priežiūros institucija gali taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas pareiškėjams, kurie teikia informavimo apie aerodromo skrydžius paslaugas, reguliariai naudodamiesi ne daugiau negu viena bet kokio aerodromo darbo vieta. Jas taikydama ji atitinkamai atsižvelgia į tai, kiek pareiškėjai savo veikla prisideda oro erdvės, už kurią atsakinga valstybė narė, oro eismo valdymo.

Tokios nukrypti leidžiančios nuostatos gali būti taikomos tik dėl šių II priedo 3 dalies reikalavimų:

a) dėl saugos valdymo atsakomybės, taip pat išorės paslaugų ir atsargų tiekimo (3.1.2 dalis);

b) dėl saugos patikrinimų (3.1.3 dalis);

c) dėl rizikos įvertinimo ir mažinimo atsižvelgiant į pokyčius (3.2 dalis).

4. Nukrypti leidžiančios nuostatos netaikomos III, IV ir V prieduose nustatytiems reikalavimams.

5. Laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 550/2004 II priedo, nacionalinė priežiūros institucija:

a) su sertifikatu susijusiose sąlygose nustato nukrypti leidžiančių nuostatų pobūdį ir apimtį, nurodydama jų teisinį pagrindą;

b) nustato sertifikato galiojimo terminą;

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

5 straipsnis

Atitikties įrodymai

1. Oro navigacijos paslaugų teikėjas, nacionalinei priežiūros institucijai paprašius, pateikia visus reikiamus jo atitikties taikomiems bendriesiems reikalavimams įrodymus. Oro navigacijos paslaugų teikėjas gali naudotis visais esamais duomenimis.

2. Sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas informuoja nacionalinę priežiūros instituciją apie numatomus paslaugų teikimo pokyčius, kurie gali turėti įtakos jo atitikčiai bendriesiems reikalavimams arba su sertifikatu susijusioms sąlygoms.

3. Sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas informuoja nacionalinę priežiūros instituciją apie numatomus su sauga susijusius oro eismo paslaugų teikimo pokyčius.

4. Jei sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas nebeatitinka taikomų bendrųjų reikalavimų arba su sertifikatu susijusių sąlygų, kompetentinga nacionalinė institucija per vieną mėnesį priima sprendimą, kuriuo oro navigacijos paslaugų teikėjo pareikalaujama imtis veiksmų padėčiai ištaisyti.

Apie sprendimą nedelsiant pranešama oro navigacijos paslaugų teikėjui.

Nacionalinė priežiūros institucija, prieš informuodama oro navigacijos paslaugų teikėją apie jo atitikties patvirtinimą, patikrina, ar jis įgyvendino veiksmus padėčiai ištaisyti. Jei nacionalinės priežiūros institucijos nuomone per sutartą laikotarpį veiksmai padėčiai ištaisyti nebuvo tinkamai įgyvendinti, ji imasi vykdymo priemonių laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 7 dalies ir Reglamento (EB) Nr. 549/2004 9 straipsnio, tuo pat metu atsižvelgdama į poreikį be pertrūkio teikti paslaugas.

6 straipsnis

Sąlygų atitikties stebėsenai sudarymas

Pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 2 straipsnio 2 dalį, oro navigacijos paslaugų teikėjai turi sudaryti sąlygas nacionalinei priežiūros institucijai arba pripažintai jos vardu veikiančiai organizacijai 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 paslaugomis 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.

Tokie patikrinimai ir apžiūros atliekamos laikantis valstybės narės, kurioje jie atliekami, teisės aktų nuostatų.

7 straipsnis

Nenutrūkstamas reikalavimų laikymasis

Nacionalinė priežiūros institucija, remdamasi savo turimais duomenimis, kasmet patikrina, ar jos sertifikuoti oro navigacijos paslaugų teikėjai ir toliau atitinka reikalavimus.

Šiuo tikslu nacionalinė priežiūros institucija sukuria ir kasmet atnaujina orientacinę patikrinimų programą, į kurią įtraukia visus savo sertifikuotus teikėjus ir kuri remiasi įvairios teikiamų paslaugų veiklos rizikos įvertinimu. Prieš sukurdama tokią programą ji konsultuojasi su susijusiais oro navigacijos paslaugų teikėjais ir prireikus su bet kuria kita susijusia nacionaline priežiūros institucija.

Programoje turi būti nurodyti planuojami patikrinimų skirtingose vietose intervalai.

8 straipsnis

Saugos reikalavimai mechanikams ir techniniams darbuotojams

Dėl oro eismo, ryšių, navigacijos ar topografijos paslaugų teikimo nacionalinė priežiūros institucija ar bet kuri kita valstybės narės paskirta institucija:

a) išleidžia saugos taisykles mechanikams ir techniniams darbuotojams, kurie vykdo su sauga susijusius skrydžio vykdymo užduotis;

b) užtikrina pakankamą ir tinkamą bet kurios techninio aptarnavimo organizacijos paskirtų atlikti skrydžio vykdymo užduotis mechanikų ir techninių darbuotojų priežiūrą;

c) pagrįstai ir atlikusi deramą tyrimą imasi atitinkamų veiksmų techninio aptarnavimo organizacijos ir (arba) jos techninių darbuotojų bei mechanikų, kurie neatitinka II priedo 3.3 dalies nuostatų, atžvilgiu;

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

9 straipsnis

Tarpusavio vertinimo procedūra

1. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija organizuoja nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio vertinimus, kaip numatyta 2–6 dalyse.

2. Tarpusavio vertinimą atlieka nacionalinių ekspertų grupė. Grupę sudaro ne mažiau kaip 3 skirtingų valstybių narių atstovai. Ekspertai nedalyvauja atliekant tarpusavio vertinimą toje valstybėje narėje, kurioje jie dirba. Komisija suformuoja ir palaiko valstybių narių paskirtų nacionalinių ekspertų sąrašą, kurį sudaro visų Reglamento (EB) Nr. 550/2004 6 straipsnyje išvardytų bendrųjų reikalavimų specialistai.

3. Ne vėliau kaip likus trims mėnesiams 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.

4. Per tris mėnesius nuo vertinimo atlikimo ekspertų komanda, vadovaudamasi bendru sutarimu, parengia ataskaitą, kurioje gali būti pateikiamos rekomendacijos. Komisija surengia ekspertų ir nacionalinės priežiūros institucijos susitikimą ataskaitai aptarti.

5. Komisija persiunčia ataskaitą suinteresuotai valstybei narei. Pastaroji per tris mėnesius nuo ataskaitos gavimo 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 konkrečia valstybe nare nesusitariama kitaip, vertinimo ataskaita ir tolesni veiksmai neskelbiami.

6. Komisija kasmet Bendro dangaus komiteto pagalba supažindina valstybes nares su pagrindinėmis šių ataskaitų išvadomis.

10 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2005 m. gruodžio 20 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas

I PRIEDAS

BENDRIEJI ORO NAVIGACIJOS PASLAUGŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

1. TECHNINĖ IR SKRYDŽIŲ VYKDYMO KVALIFIKACIJA IR GEBĖJIMAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi galėti teikti paslaugas saugiai, veiksmingai, nenutrūkstamai, tolydžiai ir proporcingai bendrai paklausai konkrečioje oro erdvėje. Šiuo tikslu jis palaiko tinkamą techninių ir skrydžių vykdymo pajėgumų ir kvalifikacijos lygį.

2. ORGANIZACIJOS STRUKTŪRA IR VALDYMAS

2.1. **Organizacijos struktūra**

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

Organizacijos struktūroje turi būti apibrėžta:

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

b) skirtingų organizacijos dalių ir procesų tarpusavio sąsajos ir pavaldumas.

2.2. **Organizacijos valdymas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas parengia verslo planą ne mažiau kaip penkeriems metams. Verslo plane numatoma:

a) bendri oro navigacijos paslaugų teikėjo tikslai ir užduotys bei jų įgyvendinimo strategija, suderinta su teikėjo ilgalaikiais tikslais ir atitinkamais Bendrijos reikalavimais dėl infrastruktūros ar kitos technologijos plėtros;

b) atitinkami siektini rezultatai paslaugų kokybės ir lygio, taip pat saugos ir ekonomiškumo srityse.

Oro navigacijos paslaugų teikėjas kasmet parengia planą ateinantiems metams, kuriame detaliai aprašomas verslo planas ir visi jo pakeitimai.

Metiniame plane numatomos tokios su paslaugų kokybe ir lygiu, pavyzdžiui, numatomu pajėgumu, sauga, skrydžių vėlavimu bei finansinėmis sąlygomis, susijusios nuostatos:

a) informacija apie naujos infrastruktūros ir kitų naujovių įdiegimą bei paaiškinimas, kaip jos pagerins paslaugų lygį ir kokybę;

b) veiklos rodikliai, pagal kuriuos galima pagrįstai įvertinti paslaugų kokybę ir lygį;

c) numatoma paslaugų teikėjo trumpalaikė finansinė padėtis ir kaip tai keičia arba paveikia verslo planą.

3. SAUGOS IR KOKYBĖS VALDYMAS

3.1. **Saugos valdymas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas valdo visų jo teikiamų paslaugų saugą. Tai darydamas, jis sukuria oficialias kontaktines pareigybes su visomis suinteresuotomis šalimis, galinčiomis turėti įtakos paslaugų saugai.

3.2. **Kokybės valdymo sistema**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi parengti ne vėliau kaip per 2 metus nuo šio reglamento įsigaliojimo kokybės valdymo sistemą, kuri pagal toliau išvardytus principus apima visas jo teikiamas oro navigacijos paslaugas. Sistemoje:

a) apibrėžiama kokybės politika, siekiant kiek įmanoma geriau patenkinti įvairių vartotojų poreikius;

b) sukuriama kokybės užtikrinimo programa, numatant patikrinimo tvarką tam, kad visi skrydžiai būtų vykdomi laikantis taikytinų reikalavimų, standartų ir procedūrų;

c) yra įrodymai, kad kokybės sistema funkcionuoja: parengti skrydžių valdymo vadovai ir kontrolės dokumentai;

d) paskiriami administracijos atstovai stebėti, kaip laikomasi saugų ir veiksmingą paslaugų teikimą užtikrinančios darbo tvarkos ir ar ši tvarka yra tinkama;

e) atliekamos taikomos kokybės sistemos peržiūros ir prireikus imamasi veiksmų padėčiai ištaisyti.

Jei tinkamai akredituota organizacija, kurios kompetencijoje yra oro navigacijos paslaugų teikėjo teikiamos paslaugos, išduoda teikėjui EN ISO 9001 sertifikatą, laikoma, kad jis pakankamai laikosi reikalavimų. Nacionalinei priežiūros institucijai pareikalavus, oro navigacijos paslaugų teikėjas sutinka jai atskleisti su sertifikavimu susijusius dokumentus.

3.3. **Skrydžių vykdymo vadovai**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas parengia ir atnaujina su jo paslaugų sritimis susijusius skrydžių vykdymo vadovus, kuriais naudojasi ir vadovaujasi skrydžių personalas. Paslaugų teikėjas užtikrina, kad:

a) skrydžių vykdymo vadovuose būtų instrukcijos ir informacija, reikalinga skrydžių personalui atlikti savo darbą;

b) atitinkamam personalui būtų prieinamos reikiamos skrydžių vykdymo vadovų dalys;

c) skrydžių personalas būtų nedelsiant informuojamas apie su jo darbu susijusius skrydžių vykdymo vadovų pakeitimus ir jų įsigaliojimą.

4. SAUGUMAS

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

a) savo infrastruktūros ir personalo saugumą siekiant neleisti neteisėtai įsikišti į paslaugų teikimą;

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

Saugumo valdymo sistemoje turi būti apibrėžta:

a) procedūros, susijusios su pavojaus saugumui įvertinimu ir mažinimu, saugumo stebėsena ir gerinimu, saugumo patikrinimais ir patirties sklaida;

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

c) saugumo pažeidimų poveikio neutralizavimo ir atitaisomųjų veiksmų bei situacijos sušvelninimo procedūrų nustatymo priemonės siekiant išvengti pažeidimų pasikartojimo.

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

5. ŽMOGIŠKIEJI IŠTEKLIAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjas įdarbina tinkamos kvalifikacijos personalą kad užtikrintų saugų, veiksmingą, nenutrūkstamą ir tolydų paslaugų teikimą. Šiuo tikslu jis sukuria personalo įdarbinimo ir apmokymo strategiją.

6. FINANSINĖS PADĖTIES TVIRTUMAS

6.1. **Ekonominis ir finansinis pajėgumas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas pajėgia vykdyti savo finansinius įsipareigojimus, tokius kaip kintamos ir fiksuotos skrydžių sąnaudos arba kapitalo investicijų sąnaudos. Teikėjas taiko tinkamą sąnaudų apskaitos sistemą. Jis nurodo savo finansinį pajėgumą šio priedo 2.2 dalyje paminėtame metiniame plane ir atitinkamai pagal įmonės teisinį statusą vedamuose balanse ir apskaitoje.

6.2. **Finansinis auditas**

Vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio 2 dalimi, oro navigacijos paslaugų teikėjas įrodo, kad reguliariai atliekamas nepriklausomas jo veiklos auditas.

7. ĮSIPAREIGOJIMAI IR DRAUDIMAS

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi iš jam taikomų įstatymų kylančių savo finansinių įsipareigojimų apdraudimo sistemą.

Draudimo metodas atitinka galimus nuostolius ir žalą, atsižvelgiant į oro navigacijos paslaugų teikėjo teisinį statusą ir į jam prieinamą komercinio draudimo lygį.

Jei oro navigacijos paslaugų teikėjas naudojasi kito oro navigacijos paslaugų teikėjo paslaugomis, jis užtikrina, kad draudimo sistema apimtų tarp jų pasiskirstytus įsipareigojimus.

8. PASLAUGŲ KOKYBĖ

8.1. **Atviras ir skaidrus paslaugų teikimas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi savo paslaugas teikti atvirai ir skaidriai. Jis turi paskelbti prieigos prie savo paslaugų sąlygas ir reguliariai, bent kartą per metus, rengti oficialias konsultacijas (individualias arba kolektyvines) su savo paslaugų vartotojais.

Laikydamasis Bendrijos teisės oro navigacijos paslaugų teikėjas vartotojų nediskriminuoja nei tautybės, nei vartotojo tapatybės, nei socialinio sluoksnio atžvilgiu.

8.2. **Nenumatytų atvejų planai**

Vėliausiai per metus nuo sertifikato gavimo oro navigacijos paslaugų teikėjas sudaro visų savo teikiamų paslaugų nenumatytų atvejų planą tokiam atvejui, jei dėl kokių nors įvykių jo paslaugos žymiai pablogėtų arba nutrūktų jų teikimas.

9. ATASKAITOS RENGIMO REIKALAVIMAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjas atitinkamai nacionalinei priežiūros institucijai pateikia metinę savo veiklos ataskaitą. Šioje ataskaitoje, nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio, nurodomi finansiniai rezultatai, skrydžių vykdymo rezultatai ir bet kuri kita reikšminga veikla, ypač saugos srityje.

Metinėje ataskaitoje nurodomi bent šie dalykai:

— sukurtų paslaugų lygio ir kokybės bei suteiktos saugos lygio įvertinimas,

— oro navigacijos paslaugų teikėjo rezultatai lyginant su verslo plane numatytais tikslais, sugretinant realius rezultatus su metiniu planu pagal metiniame plane numatytus veiklos rodiklius,

— skrydžių vykdymo ir infrastruktūros naujovės,

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

— informacija apie oficialias konsultacijas su paslaugų vartotojais,

— informacija apie žmogiškųjų išteklių strategiją.

Oro navigacijos paslaugų teikėjas viešai skelbia metinės ataskaitos turinį pagal nacionalinės priežiūros institucijos, vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais, nustatytas sąlygas.

II PRIEDAS

SPECIALIEJI ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

1. NUOSAVYBĖ

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

— apie savo teisinį statusą, nuosavybės struktūrą ir visus susitarimus, turinčius didelės įtakos jo turto valdymui,

— apie visus ryšius su organizacijomis, neteikiančiomis oro navigacijos paslaugų, taip pat ir apie komercinę veiklą, kurią jis vykdo tiesiogiai arba per susijusias įmones ir iš kurios gauna daugiau negu 1 % numatomų pajamų. Be to, jis ją informuoja 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

Papildant I priedo 8.1 dalies nuostatą, jei valstybė narė nusprendžia, kad tam tikra oro eismo paslauga turi būti teikiama konkurencijos sąlygomis, ji gali imtis visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad šios konkrečios oro eismo paslaugos teikėjų veikla tiesiogiai arba kaip pasekmė nesutrukdytų, neapribotų ir neiškreiptų konkurencijos ir kad pagal taikytiną nacionalinę ir Bendrijos teisę nepiktnaudžiautų dominuojančia padėtimi.

3. PASLAUGŲ SAUGA

3.1. **Saugos valdymo sistema**

3.1.1. *Bendrieji saugos reikalavimai*

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

— užtikrina, kad įgyvendindamas teikiamų paslaugų saugos įsipareigojimus, paslaugų teikėjas sistemingai spręstų saugos klausimus vadovaudamasis suvienodinimo, aiškumo ir aktyvumo principais; yra taikoma visoms paslaugų teikėjo teikiamoms paslaugoms ir papildantiems susitarimams; jos pagrindą sudaro saugos strategija, kurioje nustatomi pagrindiniai organizacijos saugos valdymo principai (saugos valdymas),

— užtikrina, kad kiekvienas asmuo, susijęs su teikiamų oro eismo paslaugų sauga, būtų asmeniškai atsakingas už savo veiksmus ir kad vadovai būtų atsakingi už savo padalinio ar skyriaus saugos užtikrinimą, o vyriausia paslaugų teikėjo vadovybė būtų atsakinga už visą saugą (atsakomybė už saugą),

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

— užtikrina, kad pagrindinis oro eismo paslaugų saugos tikslas būtų, kiek tai pagrįsta ir praktiškai įmanoma, sumažinti orlaivių avarijų riziką (saugos tikslas).

3.1.2. *Saugos įgyvendinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjas:

— užtikrina, kad personalas ne tik turėtų reikiamas licencijas bei atitiktų sveikatos būklės normatyvus, bet ir būtų tinkamai parengtas ir kvalifikuotas atlikti jam paskirtą darbą (kvalifikacija),

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

— užtikrina, kad, kur taikytina, būtų nustatomi ir visose veikiančiose sistemose palaikomi kiekybiniai saugos lygiai (kiekybiniai saugos lygiai),

— užtikrina, kad SVS būtų sistemingai dokumentuojama ir kad tai būtų aiškiai susiję su organizacijos saugos politika (SVS dokumentavimas),

— užtikrina, kad išorės teikėjų suteiktų paslaugų ir išteklių sauga būtų pakankama ir patenkinama atsižvelgiant į reikšmę, kurią jie teikia saugai teikdami oro eismo paslaugas (išorės teikėjų paslaugos ir ištekliai),

— užtikrina, kad rizikos įvertinimas ir sumažinimas būtų atliekami atitinkamu lygiu, taip siekiant užtikrinti, kad visiems oro eismo valdymo aspektams būtų teikiamas deramas dėmesys (rizikos įvertinimas ir sumažinimas). Oro eismo valdymo funkcinė sistema keičiama vadovaujantis šio priedo 3.2 dalies nuostatomis,

— užtikrina, kad su skrydžio vykdymu susiję arba techniniai oro eismo valdymo įvykiai, laikomi reikšmingais saugos atžvilgiu, būtų nedelsiant ištiriami ir būtų imamasi būtinų veiksmų padėčiai ištaisyti (pavojingi įvykiai). Paslaugų teikėjas taip pat įrodo, kad įgyvendino nacionalinės ir Bendrijos teisės reikalavimus dėl pranešimo apie pavojingus įvykius ir jų įvertinimo.

3.1.3. *Saugos užtikrinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjas užtikrina, kad:

— reguliariai būtų atliekami saugos patikrinimai siekiant, jei reikia, rekomenduoti patobulinimus, suteikti garantijų už atitinkamų sričių saugą atsakingai vadovybei ir patvirtinti, kad laikomasi atitinkamų SVS dalių reikalavimų (saugos patikrinimai),

— būtų taikomi metodai, leidžiantys pastebėti funkcinių sistemų ar su skrydžio vykdymu susijusius pokyčius, iš kurių būtų galima spręsti, kad kurio nors elemento sauga mažėja ir tam tikru metu gali nebeatitikti saugos standartų, ir kad būtų galima imtis veiksmų padėčiai ištaisyti (saugos stebėsena),

— viso SVS eksploatavimo metu daromi saugos įrašai, kuriais remiamasi užtikrinant saugą visiems asmenims, susijusiems su teikiamomis paslaugomis, atsakingiems už jas ir nuo jų priklausomiems bei nacionalinei priežiūros institucijai (saugos įrašai).

3.1.4. *Saugos skatinimo reikalavimai*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjas užtikrina, kad:

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

— patirtis, įgyta tiriant pavojingus įvykius ir atliekant kitą su sauga susijusią veiklą, skleidžiama organizacijos vadovams ir skrydžio vykdymo personalui (patirties sklaida),

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

3.2. **Rizikos įvertinimo ir sumažinimo saugos reikalavimai atsižvelgiant į pokyčius**

3.2.1. *1 skirsnis*

Saugos valdymo sistemoje oro eismo paslaugų teikėjas užtikrina, kad, įvykus bet kurios jo atsakomybėje esančios oro eismo valdymo funkcinės sistemos dalies ir ją papildančių nuostatų pokyčiams, būtų sistemingai nustatomi jų sukelti pavojai ir įvertinama bei mažinama jų rizika taip, kad:

a) apimtų visus veiksmus, susijusius su oro eismo valdymo funkcinės sistemos konkrečiu komponentu nuo pirminio planavimo ir nustatymo iki veiksmų, atliekamų po įgyvendinimo, priežiūros ir eksploatavimo nutraukimo;

b) bendradarbiaujant su atsakingomis šalimis būtų apimti oro eismo valdymo funkcinės sistemos oro, žemės ir prireikus erdvės komponentai; ir

c) apimtų oro eismo valdymo funkcinės sistemos įrengimus, darbo tvarką ir žmogiškuosius išteklius, šių komponentų sąveiką ir konkrečios nagrinėjamos dalies ir visos likusios oro eismo valdymo funkcinės sistemos sąveiką.

3.2.2. *2 skirsnis*

Pavojaus nustatymo, rizikos įvertinimo ir sumažinimo procesas apima:

a) nagrinėjamo komponento apimties, ribų nustatymą ir atsakingo asmens paskyrimą, taip pat komponento atliekamų funkcijų ir jo numatomo veikimo aplinkos nustatymą;

b) saugos tikslų, kurie bus taikomi komponentui, nustatymą, kuris apima:

— su oro eismo valdymu susijusių tikėtinų pavojų ir klaidų sąlygų bei jų sudėtinio poveikio nustatymą,

— galimų poveikių orlaivio saugumui įvertinimą, taip pat tų poveikių pavojingumo įvertinimą pagal 4 skirsnyje pateikiamą pavojingumo klasifikavimo sistemą,

— jų toleravimo, t. y. didžiausios pavojaus atsitikimo tikimybės, apskaičiuojamos pagal pavojingumo kategoriją ir didžiausią pavojaus poveikių tikimybę pagal 4 skirsnį, nustatymą;

c) prireikus rizikos mažinimo strategijos sukūrimą, kurioje:

— konkrečiai nurodoma, kokias apsaugines priemones reikia įdiegti siekiant apsisaugoti nuo riziką keliančių pavojų,

— prireikus sukuriami saugos reikalavimai, potencialiai susiję su nagrinėjamu komponentu, kitomis oro eismo valdymo funkcinės sistemos dalimis arba skrydžių vykdymo aplinka,

— pateikiama įgyvendinamumo ir veiksmingumo garantija;

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

— prieš įgyvendinant pakeitimus,

— visais perėjimo prie eksploatacijos etapais,

— eksploatacijos metu,

— visais perėjimo prie eksploatacijos nutraukimo etapais.

3.2.3. *3 skirsnis*

Rizikos įvertinimo ir sumažinimo proceso, įskaitant pavojų nustatymą, rezultatai, susijusios priežastys ir faktinė medžiaga palyginami ir dokumentuojami taip, kad:

— būtų gaunami išsamūs įrodymai, kad nagrinėjamas komponentas ir visa oro eismo valdymo funkcinė sistema yra ir bus toleruotinai saugi, kadangi atitinka nustatytus saugos tikslus ir reikalavimus. Prireikus pridedami išsamūs naudojamų prognozavimo, stebėsenos ar tyrimo metodų aprašymai,

— būtų galima atsekti, kaip su pakeitimo įgyvendinimu susiję saugos reikalavimai siejasi su numatyta veikla ir (arba) funkcijomis.

3.2.4. *4 skirsnis*

Pavojaus nustatymas ir pavojingumo įvertinimas

Pavojai turi būti nustatomi sistemingai. Pavojų poveikio pavojingumas konkrečioje skrydžių vykdymo aplinkoje nustatomas naudojantis toliau pateikiamoje lentelėje nurodyta klasifikacija, o pavojingumas klasifikuojamas remiantis konkrečia argumentacija dėl labiausiai tikėtino pavojų poveikio blogiausiu atveju.

Pavojingumo klasė	Poveikis skrydžių vykdymui
1 (Pavojingiausia)	Avarija ([1])
2	Pavojingas incidentas ([1])
3	Su orlaivio naudojimu susijęs didelis incidentas, kurio metu orlaivio saugumui galėjo grėsti pavojus ir dėl kurio orlaivis vos nesusidūrė su kitu orlaiviu, žeme ar kliūtimis.
4	Reikšmingas incidentas, įvykęs tokiomis aplinkybėmis, kurios rodo, kad galėjo įvykti avarija, pavojingas arba didelis incidentas, jei rizika nebūtų saugiai suvaldyta arba jei netoliese būtų buvęs kitas orlaivis.
5 (Mažiausiai pavojinga)	Jokio tiesioginio poveikio saugai

([1]) Kaip nustatyta 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvoje 94/56/EB, nustatančioje civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus (OL L 319, 1994 12 12, p. 14).

Siekiant nustatyti pavojaus poveikį skrydžiams ir jo pavojingumą, reikia sistemingai įvertinti pavojų poveikius įvairiems oro eismo valdymo funkcinės sistemos elementams, pavyzdžiui, orlaivio įgulai, dispečeriams, orlaivio funkciniams pajėgumams, ant žemės esančios oro eismo valdymo funkcinės sistemos dalies funkciniams pajėgumams ir gebėjimui saugiai teikti oro eismo paslaugas.

Rizikos klasifikavimo sistema

Saugos tikslai rizikos atžvilgiu nustatomi atsižvelgiant į didžiausią pavojaus atsitikimo tikimybę, kuri nustatoma pagal jo poveikio pavojingumą ir didžiausią pavojaus poveikio tikimybę.

Įgyvendinus nustatytus kiekybinius tikslus būtina papildomai apsvarstyti, kaip būtų galima pagerinti saugos valdymą ir taip padaryti oro eismo valdymo sistemą dar kiek įmanoma saugesnę.

3.3. **Saugos reikalavimai mechanikams ir techniniams darbuotojams, kurie vykdo su sauga susijusias skrydžio vykdymo užduotis**

Oro eismo paslaugų teikėjas užtikrina, kad techniniai darbuotojai ir mechanikai, įskaitant subrangovus, kurie eksploatuoja ir prižiūri eksploatuoti patvirtintus oro eismo valdymo įrenginius, turėtų ir palaikytų pakankamą žinių ir supratimo lygį apie jų aptarnaujamas paslaugas, realų ir galimą jų darbo poveikį šių paslaugų saugai ir apie atitinkamus taikytinus darbo apribojimus.

Oro eismo paslaugų teikėjas dokumentuoja, kad personalas, atliekantis su sauga susijusias užduotis, įskaitant subrangovus, yra reikiamos kvalifikacijos; kad esami budėjimo grafikai užtikrina pakankamą budėjimo tarnybos pajėgumą ir nenutrūkstamumą; taip pat dokumentuotas personalo kvalifikacijos sistemas ir politiką, personalo mokymo politiką, mokymo planus ir nekvalifikuoto personalo priežiūros tvarką. Jis turi sukurtas procedūras tiems atvejams, kai abejojama darbuotojų fizine ar psichine būkle.

Oro eismo paslaugų teikėjas registruoja informaciją apie darbuotojų, dirbančių su sauga susijusį darbą, skaičių, statusą ir darbo vietą. Šiame registre:

a) nurodomas už su sauga susijusias funkcijas atsakingų vadovų skaičius;

b) įrašoma atitinkama techninių ir skrydžio vykdymo darbuotojų kvalifikacija lyginant su įgūdžių ir kvalifikacijos reikalavimais;

c) konkrečiai nurodomos darbo vietos, į kurias paskirti techniniai ir skrydžio vykdymo darbuotojai, ir jiems skirtos užduotys, taip pat nurodoma budėjimo metodika.

4. DARBO METODAI IR STANDARTINĖS VEIKLOS PROCEDŪROS

Oro eismo paslaugų teikėjas turi galėti įrodyti, kad jo darbo metodai ir standartinės veiklos procedūros atitinka toliau nurodytų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedų reikalavimus, tiek, kiek jie susiję su oro eismo paslaugų teikimu konkrečioje oro erdvėje:

— 2 priedo – Skrydžių (oro) taisyklės (10 leidimas, 2005 m. liepos mėn.),

— 10 priedo – Aviacijos ryšiai, II tomas: Ryšių procedūros (6 leidimas, 2001 m. spalio mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 79),

— 11 priedas – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 43).

III PRIEDAS

SPECIALIEJI METEOROLOGINIŲ PASLAUGŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

1. TECHNINĖ IR SKRYDŽIŲ VYKDYMO KVALIFIKACIJA IR GEBĖJIMAI

Meteorologinių paslaugų teikėjas užtikrina, kad vartotojams tinkama forma būtų teikiama atitinkamoms jų funkcijoms atlikti būtina meteorologinė informacija. Ją gauna:

— dispečeriai ir skrydžio įgulos nariai priešskrydiniam planavimui ir planavimui skrydyje,

— oro eismo paslaugų teikėjai ir skrydžių informacijos tarnybos,

— paieškos ir gelbėjimo tarnybos vienetai,

— oro uostai.

Meteorologijos paslaugų teikėjas patvirtina pasiekiamą skrydžių vykdymui suteiktos informacijos tikslumo lygį, įskaitant šios informacijos šaltinį, ir užtikrina, kad ši informacija būtų suteikiama laiku ir prireikus atnaujinama.

2. DARBO METODAI IR STANDARTINĖS VEIKLOS PROCEDŪROS

Meteorologijos paslaugų teikėjas gali įrodyti, kad jo darbo metodai ir standartinės veiklos procedūros atitinka toliau nurodytų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedų standartus, kiek jie susiję su meteorologijos paslaugų teikimu konkrečioje oro erdvėje:

— 3 priedo – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (15 leidimas, 2004 m. liepos mėn.),

— 11 priedo – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 43),

— 14 priedo – Aerodromai (I tomas: 4 leidimas, 2004 m. liepos mėn.; II tomas: 2 leidimas, 1995 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 3).

IV PRIEDAS

SPECIALIEJI ORO NAVIGACIJOS INFORMACIJOS PASLAUGŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

1. TECHNINĖ IR SKRYDŽIŲ VYKDYMO KVALIFIKACIJA IR GEBĖJIMAI

Oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjas užtikrina, kad duomenys ir informacija skrydžių vykdymui teikiami forma, tinkama:

— skrydžių vykdymo personalui, įskaitant skrydžio įgulą, taip pat skrydžių planavimui, skrydžių valdymo sistemoms ir realaus skrydžio treniruokliams,

— 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 patvirtina skrydžių vykdymui teikiamos informacijos tikslumo lygį, įskaitant šios informacijos šaltinį, prieš ją pateikdamas.

2. DARBO METODAI IR STANDARTINĖS VEIKLOS PROCEDŪROS

Oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjas turi galėti parodyti, kad jo darbo metodai ir standartinės veiklos procedūros atitinka toliau nurodytų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedų reikalavimus, tiek, kiek jie susiję su oro navigacijos informacijos paslaugų teikimu konkrečioje oro erdvėje:

— 3 priedo – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (15 leidimas, 2004 m. liepos mėn.),

— 4 priedo – Oro navigacijos žemėlapiai (10 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visu pakeitimus iki Nr. 53),

— 15 priedo – Oro navigacijos informacijos paslaugos (12 leidimas, 2004 m. liepos mėn.).

V PRIEDAS

SPECIALIEJI RYŠIŲ, NAVIGACIJOS AR STEBĖJIMO PASLAUGŲ TEIKIMO REIKALAVIMAI

1. TECHNINĖ IR SKRYDŽIŲ VYKDYMO KVALIFIKACIJA IR GEBĖJIMAI

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

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

2. PASLAUGŲ SAUGA

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

3. DARBO METODAI IR STANDARTINĖS VEIKLOS PROCEDŪROS

Ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikėjas gali įrodyti, kad jo darbo metodai ir standartinės veiklos procedūros atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priedo – Aviacijos ryšiai – standartus (I tomas: 5 leidimas, 1996 m. liepos mėn.; II tomas: 6 leidimas, 2001 m. spalio mėn.; III tomas: 1 leidimas, 1995 m. liepos mėn.; IV tomas: 3 leidimas, 2002 m. liepos mėn.; V tomas: 2 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 79) tiek, kiek jie susiję su ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikimu konkrečioje oro erdvėje.