



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, XXX

Projektas

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. .../2010

[...]

**kuriuo nustatomi bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai, taikomi
darbo metodams ir veiklos procedūroms**

(Tekstas svarbus EEE)

PROJEKTAS

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. .../...

[...]

kuriuo nustatomi bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai, taikomi darbo metodams ir veiklos procedūroms

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 2 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/EB¹, iš dalies pakeistą 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009, iš dalies keičiančiu Reglamentu (EB) Nr. 216/2008 nuostatas dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų bei panaikinančiu Direktyvą 2006/23/EB², ypač į jo 8b straipsnį,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje³ (toliau – Paslaugų teikimo reglamentas), iš dalies pakeistą 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas⁴, ypač į jo 4 ir 6 straipsnius,

kadangi:

- (1) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija, padedama Europos aviacijos saugumo agentūros (toliau – Agentūra), privalo priimti oro navigacijos paslaugų teikimo visoje Europos Sąjungoje įgyvendinimo taisykles. Reglamentu Nr. 216/2008 8b straipsnyje reikalaujama, kad šios įgyvendinimo taisyklės būtų grindžiamos reglamentais, priimtais pagal Bendro Europos dangaus I sistemą. Šis reglamentas grindžiamas 2005 m. gruodžio 20 d. Reglamentu (EB) Nr. 2096/2005, nustatančiu bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus⁵.

¹ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

² OL L 309, 2009 11 24, p.51.

³ OL L 96, 2004 3 31, p. 10.

⁴ OL L 300, 2009 11 14, p. 34.

⁵ OL L 335, 2005 12 21, p. 13.

- (2) Oro navigacijos paslaugų teikimui Europos Sąjungoje valstybės narės arba Agentūra turėtų išduoti sertifikatus. Bendruosius reikalavimus atitinkantys oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų gauti sertifikatą pagal Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnį ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnio 2 dalį.
- (3) 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 ribojami jų viešosios tvarkos, visuomenės saugumo bei gynybos reikalavimai, numatyti 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004, nustatančio bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą⁶ (toliau – Pagrindų reglamentas), iš dalies pakeisto Reglamentu (EB) Nr. 1070/2009, 13 straipsnyje. Bendrieji reikalavimai netaikomi karinėms operacijoms ir mokymams, kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 549/2004 1 straipsnio 2 dalyje ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 1 straipsnio 2 dalyje.
- (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 ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnio 6 dalį, neturėtų būti taikomi tokiai veiklai arba ištekliams, numatytiems kitai veiklai negu oro navigacijos paslaugų teikimas, nebent būtų nustatyta kitaip.
- (5) Bendrieji oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimai oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti taikomi proporcingai rizikai, susijusiai su kiekvienos paslaugos konkrečiomis ypatybėmis, pvz., aptarnautų skrydžių kiekiu ir (arba) pobūdžiu bei specifiška. Jei kurie nors oro navigacijos paslaugų teikėjai nuspręstų nesinaudoti galimybe teikti tarpvalstybines paslaugas bendrame Europos danguje, kompetentingai institucijai turėtų būti suteikta teisė tokiems paslaugų teikėjams atitinkamai leisti laikytis tam tikrų bendrųjų oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimų ir tam tikrų specialiųjų oro eismo paslaugų teikimo reikalavimų. Taigi ir su sertifikatais susiję reikalavimai turėtų būti atitinkamai suderinti su leidžiančių nukrypti nuostatų pobūdžiu ir taikymo sritimi.
- (6) Siekiant užtikrinti, kad sertifikavimo sistema tinkamai veiktų, valstybės narės savo metinėse ataskaitose turėtų Komisijai ir Agentūrai pateikti visą reikiamą informaciją apie savo kompetentingų institucijų taikomas leidžiančias nukrypti nuostatas.
- (7) Skirtingoms oro navigacijos paslaugų rūšims gali būti taikomi skirtingi reikalavimai. Todėl bendruosius reikalavimus reikia pritaikyti pagal kiekvienos paslaugų rūšies specialius ypatumus.
- (8) Oro navigacijos paslaugų teikėjams sertifikato galiojimo laikotarpį turėtų tekti pareiga įrodyti, kad visos jų teikiamos paslaugos, kurioms taikomas sertifikatas, atitinka reikalavimus.
- (9) Siekiant užtikrinti veiksmingą bendrųjų reikalavimų taikymą, reikia sukurti reguliarios bendrųjų reikalavimų ir sertifikatuose numatytų sąlygų laikymosi priežiūros ir

⁶ OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

reguliarių patikrų sistemą. Prieš išduodama sertifikata kompetentinga institucija turi iširti paslaugų teikėjo tinkamumą ir kasmet tikrinti, kaip jos sertifikuoti oro navigacijos paslaugų teikėjai toliau laikosi reikalavimų. Todėl ji turėtų sukurti ir kasmet atnaujinti orientacinę patikrų programą, kuri būtų taikoma visiems paslaugų teikėjams, kuriuos ji sertifikavo remdamasi rizikos įvertinimu. Programoje turėtų būti numatyta per priimtina laikotarpį patikrinti visas atitinkamas oro navigacijos paslaugų teikėjų dalis. Vertindama nustatytų oro eismo paslaugų ir meteorologijos paslaugų teikėjų reikalavimų laikymąsi, kompetentinga institucija turėtų turėti įgaliojimus tikrinti atitinkamus iš tarptautinių išipareigojimų kylančius reikalavimus atitinkamai valstybei narei.

- (10) Nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 24 ir 54 straipsnių nuostatų, nacionalinių priežiūros institucijų tarpusavio vertinimas galėtų paskatinti laikytis visoje Bendrijoje vienodo požiūrio į oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūrą. Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Agentūra, gali organizuoti tokius tarpusavio vertinimus, kurie turėtų būti suderinti su veikla, kurios imamasi pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 24 ir 54 straipsnius ir visas kitas tarptautines stebėjimo ir priežiūros programas. Taip būtų išvengta dvigubo darbo. Kad atliekant tarpusavio vertinimus būtų dalijamasi patirtimi ir geriausia praktika, ekspertai turėtų būti skiriami iš kompetentingos institucijos arba kitos kompetentingos organizacijos.
- (11) Eurokontrolė yra sukūrusi saugos norminius reikalavimus (ESARR), labai svarbius saugiam oro eismo paslaugų teikimui. Vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 550/2004, Komisija turėtų ES reglamentuose nurodyti ir patvirtinti atitinkamas ESARR nuostatas. Į Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005 perkeltos ESARR yra šių įgyvendinimo taisyklių pagrindas.
- (12) Priimdama Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005, Komisija padarė išvadą, kad jame nereikia kartoti ESARR 2 nuostatų dėl OEV pavojingų įvykių pranešimo ir įvertinimo, nes jos yra įtvirtintos 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvoje 94/56/EB, nustatančioje civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus⁷, ir 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų⁸. Tačiau turėtų būti ištrauktos naujos nuostatos dėl pavojingų įvykių, pagal kurias kompetentingos institucijos privalėtų patikrinti, ar oro eismo paslaugų teikėjai ir ryšių, navigacijos ar priežiūros paslaugų teikėjai atitinka tokių įvykių pranešimo ir jų įvertinimo reikalavimus.
- (13) Visų pirma reikėtų pripažinti, kad, pirma, saugos valdymas yra ta oro eismo paslaugų funkcija, kuri užtikrina, kad būtų nustatytos, įvertintos ir patenkinamai sumažintos visos saugos rizikos rūšys, ir kad, antra, taisyklėmis paremtas bei sistemingas saugos valdymas ir tokios valdymo sistemos, siekiant įgyvendinti bendros sistemos metodą, akivaizdžiai ir patikrinamu būdu užtikrina didžiausią galimą saugą. Agentūra turėtų toliau vertinti šio reglamento saugos reikalavimus ir įtraukti juos į bendrą civilinės aviacijos saugumo reglamentavimo sistemą.
- (14) Kol Agentūra parengs įgyvendinimo priemones, kuriomis atitinkami ICAO standartai perkeliama į Europos Sąjungos įgyvendinimo priemones, priimtinas reikalavimų

⁷ OL L 319, 1994 12 12, p. 14.

⁸ OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

vykdymo priemonės, sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą, oro navigacijos paslaugų teikėjai, vykdydami veiklą, turėtų laikytis atitinkamų ICAO standartų. Kad palengvintų tarpvalstybinį paslaugų teikimą, kol Agentūra baigs ICAO standartų perkėlimo į atitinkamas priemones darbą, valstybės narės, Komisija ir Agentūra, kai taikytina, glaudžiai bendradarbiaudamos su Eurokontrole, turėtų siekti sumažinti valstybių narių nurodytus ICAO standartų taikymo teikiant oro navigacijos paslaugas skirtumus, kad būtų suvienodinti bendro Europos dangaus valstybių narių standartai.

- (15) Skirtingos nacionalinės 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 taikomas nacionalinės teisės reikalavimus atitinkantis metodas. Valstybės narės, kurios leidžia teikti oro navigacijos paslaugas visoje oro erdvėje, už kurią jos atsako, arba jos dalyje, nereikalaujamos Reglamente (EB) Nr. 550/2004 numatyto sertifikato, turėtų prisiimti atsakomybę už tokius teikėjus.
- (16) Agentūra turėtų toliau vertinti šio reglamento nuostatas, visų pirma susijusias su pakeitimų bei mechanikų ir techninių darbuotojų saugos vertinimu, ir pateikti nuomonę, kad jie būtų pritaikyti pagal bendros sistemos metodą, atsižvelgdama į šių nuostatų integravimą į bendrą civilinės aviacijos saugumo reglamentavimo sistemą ir suinteresuotųjų subjektų bei kompetentingų institucijų saugos priežiūros srityje įgytą patirtį.
- (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.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamos Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir Reglamente (EB) Nr. 549/2004 pateiktos sąvokų apibrėžtys, išskyrus Reglamento Nr. 549/2004 2 straipsnio 15 punkte pateiktą apibrėžtį.
2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžčių, vartojamos tokios sąvokų apibrėžtys:

- (a) „aviacijos darbai“ – tai orlaivio naudojimas specializuotoms paslaugoms teikti, 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 įkurta (-os) įstaiga arba įstaigos, kurios yra jų nacionalinės institucijos, kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 549/2004 4 straipsnyje;
- (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 stebėjimo paslaugų srityse;
- (h) „rizika“ – tai bendros pavojaus sukeliama 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 priimtina arba toleruotina saugūs;
- (j) „saugos tikslas“ – tai kokybinis arba kiekybinis pareiškimas, kuriuo apibūdinamas 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, funkcinis, rezultatų ir tarpusavio sąveikos reikalavimus arba aplinkos savybes;
- (l) „paslaugos“ – tai oro navigacijos paslauga arba oro navigacijos paslaugų paketas;
- (m) „visoje Europoje teikiama paslauga“ – tai paslauga, skirta ir teikiama daugelio arba visų valstybių narių naudotojams.

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

3 straipsnis **Kompetentinga institucija**

Šiame reglamente kompetentinga institucija yra:

- (a) oro navigacijos paslaugų teikėjams, kurių pagrindinė veiklos vieta ir registruota buveinė, jei tokia yra, yra valstybėje narėje, – šios valstybės narės paskirta ar įsteigta nacionalinė priežiūros institucija;
- (b) oro navigacijos paslaugų teikėjams, teikiantiems paslaugas funkciname oro erdvės bloke (toliau – FOEB), jeigu pagal susitarimą tarp valstybių atsakomybė už saugos priežiūrą paskirstyta kitaip nei numatyta a punkte, – pagal tokį susitarimą paskirta (-os) arba įsteigta (-os) nacionalinė (-ės) priežiūros institucija (-os);
- (c) oro navigacijos paslaugų teikėjams, teikiantiems paslaugas teritorijos, kuriai taikoma Sutartis, oro erdvėje, jeigu jų pagrindinė veiklos vieta ir registruota buveinė, jei tokia yra, yra ne šioje teritorijoje, laikantis Sutarties nuostatų – Agentūra;
- (d) oro navigacijos paslaugų teikėjams, kurie teikia paslaugas visoje Europoje, – Agentūra.

4 straipsnis

Sertifikatų išdavimas

1. Siekdami gauti sertifikatą, reikalingą oro navigacijos paslaugoms teikti, oro navigacijos paslaugų teikėjai turi atitikti šio reglamento I priede nustatytus bendruosius reikalavimus, ir, atsižvelgiant į jų teikiamų paslaugų pobūdį, II–V prieduose nustatytus papildomus specialiuosius reikalavimus.
2. Kompetentinga 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 ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnio 2 dalį bei 22a straipsnio b ir c punktus.

5 straipsnis

Leidžiančios nukrypti nuostatos

1. Nukrypstant nuo 4 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 aplinkybėmis jie gali prašyti išduoti sertifikatą, galiojantį tik oro erdvėje, už kurią atsakinga Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 2 dalyje nurodyta valstybė narė.

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

- (a) bendrosios aviacijos;
- (b) aviacijos darbu;
- (c) komercinio oro susisiekimo naudojant orlaivius, kurių maksimali kilimo masė yra ne daugiau kaip 10 tonų arba kuriuose yra ne daugiau kaip 20 keleivių vietų;
- (d) komercinio oro susisiekimo, neviršydamas 10 000 skrydžių per metus, neatsižvelgiant į maksimalią kilimo masę ar keleivių vietų skaičių; skrydžių skaičius apskaičiuojamas sudedant pakilimus ir nusileidimus ir išvedant trejų paskutinių 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, kompetentinga institucija gali sutikti priimti analogiškus trečioje ir ketvirtoje pastraipose nustatytas ribas patvirtinančius duomenis arba prognozes.

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

2. Kompetentinga institucija gali 1 dalies reikalavimus atitinkantiems pareiškėjams taikyti konkrečias leidžiančias nukrypti nuostatas atitinkamai 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 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 leidžiančių nukrypti nuostatų, kompetentinga institucija gali leidžiančias nukrypti nuostatas taikyti 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 prie oro erdvės, už kurią atsakinga valstybė narė, oro eismo valdymo.

Tokios leidžiančios nukrypti 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 įvertinimui ir mažinimui atsižvelgiant į pokyčius taikomų saugos reikalavimų (3.2 dalis).

4. Leidžiančios nukrypti nuostatos netaikomos III, IV arba V priede nustatytiems reikalavimams.

5. Laikydamosi Reglamento (EB) Nr. 550/2004 II priedo, kompetentinga institucija:

- (a) su sertifikatu susijusiose sąlygose nustato leidžiančių nukrypti nuostatų pobūdį ir taikymo sritį, nuroydama teisinį jų pagrindą;
- (b) nustato sertifikato galiojimo terminą; ir
- (c) kontroliuoja, ar oro navigacijos paslaugų teikėjai ir toliau atitinka leidžiančių nukrypti nuostatų taikymo sąlygas.

6 straipsnis

Atitikties įrodymai

1. Oro navigacijos paslaugų teikėjas, kompetentingai 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 kompetentingą instituciją apie numatomus paslaugų teikimo pokyčius, kurie gali turėti įtakos jo atitikčiai bendriesiems reikalavimams arba su sertifikatu susijusioms sąlygoms.

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

Apie sprendimą nedelsiant pranešama atitinkamam oro navigacijos paslaugų teikėjui.

Kompetentinga institucija, prieš informuodama oro navigacijos paslaugų teikėją apie jo atitikties patvirtinimą, patikrina, ar jis įgyvendino veiksmus padėčiai ištaisyti. Jei, kompetentingos institucijos nuomone, per sutartą laikotarpį veiksmai padėčiai ištaisyti nebuvo tinkamai įgyvendinti, ji imasi atitinkamų vykdymo priemonių, laikydamosi Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 7 dalies ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 10 straipsnio, 22a straipsnio d punkto bei 25 ir 68 straipsnių, kai taikytina, kartu atsižvelgdama į poreikį be pertrūkio teikti paslaugas.

7 straipsnis

Sąlygų atitikties stebėsenai sudarymas

Oro navigacijos paslaugų teikėjai turi sudaryti sąlygas kompetentingai institucijai arba jos vardu veikiančiai kompetentingai organizacijai atlikti patikras 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.

Jeigu tokias patikras ir apžiūras atlieka nacionalinė priežiūros institucija, tai daroma laikantis valstybės narės, kurioje jas planuojama atlikti, teisės aktų nuostatų.

8 straipsnis

Nenutrūkstamas reikalavimų laikymasis

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

Šiuo tikslu kompetentinga institucija sukuria ir kasmet atnaujina orientacinę patikrų programą, į kurią įtraukia visus savo sertifikuotus teikėjus ir kuri grindžiama įvairios teikiamų paslaugų veiklos rizikos įvertinimu. Prieš sukurdamą tokią programą ji konsultuojasi su susijusiais oro navigacijos paslaugų teikėjais ir prireikus – su bet kuria kita susijusia kompetentinga institucija.

Programoje turi būti nurodyti planuojami patikrų skirtingose vietose intervalai.

9 straipsnis

Saugos reikalavimai mechanikams ir techniniams darbuotojams

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

- (a) išleidžia atitinkamas saugos taisykles mechanikams ir techniniams darbuotojams, kurie vykdo su sauga susijusias skrydžio vykdymo užduotis;
- (b) užtikrina pakankamą ir tinkamą bet kurios techninio aptarnavimo organizacijos paskirtų atlikti su sauga susijusias 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 taikomi tinkami metodai, siekiant užtikrinti, kad su sauga susijusias skrydžio vykdymo užduotis atliekančios trečiosios šalys atitiktų II priedo 3.3 dalies reikalavimus.

10 straipsnis

Tarpusavio vertinimo procedūra

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

2. Tarpusavio vertinimą atlieka nacionalinių ekspertų grupė ir, kai taikytina, Agentūros ekspertai. Grupę sudaro ne mažiau kaip 3 skirtingų valstybių narių ir Agentūros atstovai. Ekspertai nedalyvauja atliekant tarpusavio vertinimą toje valstybėje narėje, kurioje jie dirba. Komisija sudaro ir tvarko 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 grupę prieš jai pradėdant vertinimą.

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

5. Komisija persiunčia ataskaitą suinteresuotajai valstybei narei. Ši 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 su Bendro dangaus komiteto pagalba supažindina valstybes nares su pagrindinėmis šių vertinimų išvadomis.

11 straipsnis
Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Oro navigacijos paslaugų teikėjai, šio reglamento įsigaliojimo dieną turintys pagal Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005 išduotą sertifikatą, laikomi turinčiais pagal šį reglamentą išduotą sertifikatą.
2. Prašymus ONPT sertifikatui gauti iki šio reglamento įsigaliojimo dienos pateikę asmenys, kuriems šis sertifikatas dar nėra išduotas, prieš išduodant sertifikatą turi įrodyti, kad laikosi šio reglamento nuostatų.
3. Valstybės narės institucija, į kurią organizacijos, kurioms pagal 3 straipsnį Agentūra yra kompetentinga institucija, dėl sertifikato išdavimo kreipėsi iki šio reglamento įsigaliojimo dienos, užbaigia sertifikavimo procesą, derindama jį su Agentūra, ir, išduodama sertifikatą, perduoda bylą Agentūrai.

12 straipsnis
Panaikinimas

1. Reglamentas (EB) Nr. 2096/2005 panaikinamas.
2. Reglamentas (EB) Nr. 668/2008 panaikinamas.
3. Reglamento (EB) Nr. 482/2008 6 straipsnis panaikinamas.

13 straipsnis
Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje ...

Komisijos vardu
Pirmininkas

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 racionaliam bendros paklausos lygiui 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 Europos Sąjungos 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 detalai 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 savo teikiamų paslaugų saugą. Tai darydamas, jis sukuria oficialias kontaktines pareigybes su visomis suinteresuotosiomis šalimis, galinčiomis turėti tiesioginės 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, į kurios kompetenciją patenka oro navigacijos paslaugų teikėjo teikiamos paslaugos, išduoda teikėjui EN ISO 9001 sertifikata, laikoma, kad jis pakankamai laikosi reikalavimų. Kompetentingai institucijai pareikalavus, oro navigacijos paslaugų teikėjas turi sutikti jai atskleisti su sertifikavimu susijusius dokumentus.

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

3.3. Skrydžių vykdymo vadovai

Oro navigacijos paslaugų teikėjas parengia ir atnaujina su savo 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 sukurtų 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 stebėseną ir gerinimą, saugumo patikrinimais ir patirties sklaida;
- (b) priemonės, skirtos saugumo pažeidimams aptikti ir personalui atitinkamais saugumo signalais įspėti;
- (c) saugumo pažeidimų poveikio neutralizavimo ir atitaisomųjų veiksmų bei situacijos sušvelninimo procedūrų nustatymo priemonės siekiant išvengti pakartotinių pažeidimų.

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 mokymo strategiją.

6. FINANSINĖS PADĖTIES TVIRTUMAS

6.1. **Ekonominis ir finansinis pajėgumas**

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi pajėgti vykdyti savo finansinius įsipareigojimus, tokius kaip kintamos ir fiksuotos skrydžių sąnaudos arba kapitalo investicijų sąnaudos. Teikėjas turi taikyti tinkamą sąnaudų apskaitos sistemą. Jis turi įrodyti savo finansinį pajėgumą šio priedo 2.2 dalyje paminėtame metiniame plane ir atitinkamai pagal įmonės teisinį statusą tvarkomuose 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. ATSAKOMYBĖ IR DRAUDIMAS

Oro navigacijos paslaugų teikėjas turi turėti pagal jam taikomą teisę kylančios atsakomybės draudimo sistemą.

Draudimo metodas turi atitikti 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 paskirstytą atsakomybę.

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 Europos Sąjungos 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 labai pablogėtų arba nutrūktų jų teikimas.

9. ATASKAITOS RENGIMO REIKALAVIMAI

Oro navigacijos paslaugų teikėjas kompetentingai institucijai pateikia metinę savo veiklos ataskaitą. Šioje ataskaitoje, nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 12 straipsnio, nurodomi jo finansiniai rezultatai, skrydžių vykdymo rezultatai ir bet kuri kita reikšminga veikla bei pokyčiai, 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 kompetentingos 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 kompetentingą instituciją informuoja:

- apie savo teisinį statusą, nuosavybės struktūrą ir visus susitarimus, turinčius didelę įtaką 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 Europos Sąjungos 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 patvirtinama dokumentais 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 Europos Sąjungos 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 funkcinę sistemą 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 kompetentingai 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 sukuriama 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 ir
 - 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 toleruotina 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 visi 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 apibrėžta 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvoje 94/56/EB, nustatančioje civilinės aviacijos avarių 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 funkciniam pajėgumams, ant žemės esančios oro eismo valdymo funkcinės sistemos dalies funkciniam 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.

3.2.5. 5 skirsnis

Programinės įrangos saugos užtikrinimo sistema

Saugos valdymo sistemos srityje oro eismo paslaugų teikėjas turi įdiegti programinės įrangos saugos užtikrinimo sistemą, laikydamasis Komisijos reglamento (EB) Nr. 482/2008⁹.

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 įrengimus, turėtų ir palaikytų pakankamą žinių ir supratimo lygį apie savo aptarnaujamas paslaugas, realų ir galimą savo darbo poveikį šių paslaugų saugai ir apie atitinkamus taikytinus darbo apribojimus.

Oro eismo paslaugų teikėjas patvirtina dokumentais, 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 sistemos 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 VEIKLOS PROCEDŪROS

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

- (a) 2 priedo – Skrydžių (oro) taisyklės (10 leidimas, 2005 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 40);
- (b) 10 priedo – Aviacijos ryšiai, II tomas: Ryšių procedūros (įskaitant turinčius PANS statusą, 6 leidimas, 2001 m. spalio mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82);

⁹ OL L 141, 2008 5 31, p. 5.

- (c) 11 priedas – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 45).

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 ir
- aerodromai.

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:

- (a) 3 priedo – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (16 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 74);
- (b) 11 priedo – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 45);
- (c) 14 priedo – Aerodromai – šios redakcijos:
- (i) I tomo dėl aerodromo struktūros ir veiklos (4 leidimas, 2004 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 9)
 - (ii) II tomo dėl sraigtasparnių uostų (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 teikiama 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 nurodytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedų reikalavimus tiek, kiek jie susiję su oro navigacijos informacijos paslaugų teikimu konkrečioje oro erdvėje:

- (a) 3 priedo – Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai (16 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 74);
- (b) 4 priedo – Oro navigacijos žemėlapiai (10 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 54);
- (c) 15 priedo – Oro navigacijos informacijos paslaugos (12 leidimas, 2004 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 34).

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 toliau nurodytos redakcijos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priedo – Aviacijos ryšiai – standartus, kiek jie turi reikšmės ryšių, navigacijos ar stebėjimo paslaugų teikimui atitinkamoje oro erdvėje:

- a) I tomą dėl radijo navigacijos pagalbinių priemonių (6 leidimas, 2006 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82);
- (b) II tomą dėl ryšių procedūrų, įskaitant turinčias PANS statusą (6 leidimas, 2001 m. spalio mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82);
- (c) III tomą dėl ryšių sistemų (2 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82);
- (d) IV tomą dėl stebėjimo radaro ir susidūrimų išvengimo sistemų (4 leidimas, 2007 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82);
- (e) V tomą dėl aviacijos radijo dažnio spektro naudojimo (2 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 82).