



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, xxx

Projekts

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. .../2010

[...],

ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai attiecībā uz darba metodēm un darbības procedūrām

(dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS REGULAS PROJEKTS (ES) Nr. .../...

[...],

ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai attiecībā uz darba metodēm un darbības procedūrām

(dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK¹ un kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris) lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un kas atceļ Direktīvu 2006/23/EK² un jo īpaši tās 8b. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā³ (Pakalpojumu sniegšanas regulu), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (2009. gada 21. oktobris), lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību⁴ un jo īpaši tās 4. un 6. pantu,

tā kā:

- (1) saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk tekstā – “Aģentūra”) palīdzību ir jāpieņem attiecīgi īstenošanas noteikumi, lai nodrošinātu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu visā Eiropas Savienībā. Regulas Nr. 216/2008 8b. pants paredz, ka šie īstenošanas noteikumi ir jāizstrādā, pamatojoties uz regulām, kas pieņemtas saskaņā ar Eiropas vienoto gaisa telpu I. Šī regula ir balstīta uz Regulu (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai⁵;
- (2) uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu Eiropas Savienībā ir attiecināma sertifikācija, ko veic dalībvalstis vai Aģentūra. Aeronavigācijas pakalpojumu

¹ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

² OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.

³ OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

⁴ OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.

⁵ OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.

sniedzējiem, kas atbilst kopīgajām prasībām, jāsaņem sertifikāts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8b. panta 2. punktu;

- (3) kopīgo prasību piemērošana, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8b. pantu, nedrīkst ierobežot dalībvalstu suverenitāti pār to gaisa telpu un dalībvalstu prasības attiecībā uz sabiedrisko kārtību, sabiedrības drošības un aizsardzības jautājumiem, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai⁶ (pamatregulas), 13. pantā, ko groza Regula (EK) Nr. 1070/2009. Kopīgās prasības neattiecas uz militārām operācijām un mācībām, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 2. punktā un Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punktā;
- (4) definējot kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, ir pienācīgi jāņem vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju juridiskais statuss dalībvalstīs. Turklāt, ja organizācija veic citas darbības, kas nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, kopīgās prasības, kas ir jānosaka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8b. panta 6. punktu, nedrīkst piemērot šīm citām darbībām vai resursiem, kas piešķirti darbībām, kuras nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana, ja vien nav noteikts citādi;
- (5) kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāpiemēro proporcionāli riskiem, kas saistīti ar katra pakalpojuma konkrētajām iezīmēm, piemēram, apstrādāto pārvadājumu skaitu un/vai raksturu un pazīmēm. Ja kādi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izvēlas neizmantojot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus vienotajā Eiropas gaisa telpā, kompetentai iestādei ir tiesības attiecīgi atļaut šiem pakalpojumu sniedzējiem proporcionāli ievērot dažas vispārīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un dažas konkrētas prasības gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā. Līdz ar to sertifikātam pievienotajiem nosacījumiem ir jāatspoguļo atkāpes raksturs un apjoms;
- (6) lai nodrošinātu sertifikācijas sistēmas pareizu funkcionēšanu, dalībvalstīm saistībā ar gada ziņojumiem ir jāiesniedz Komisijai un Aģentūrai visa attiecīgā informācija par atkāpēm, ko piešķirušas to kompetentās iestādes;
- (7) dažāda veida aeronavigācijas pakalpojumiem nav obligāti jāatbilst vienām un tām pašām prasībām. Tādēļ ir nepieciešams pielāgot kopīgās prasības katra pakalpojuma veida īpašajām iezīmēm;
- (8) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt atbildīgiem par atbilstības pierādīšanu sertifikāta derīguma periodā un attiecībā uz visiem aptvertajiem pakalpojumiem;
- (9) lai nodrošinātu kopīgo prasību efektīvu piemērošanu, ir jāizveido regulāras uzraudzības un pārbaudes sistēma par atbilstību šīm kopīgajām prasībām un nosacījumiem, kas iekļauti sertifikātā. Kompetentajai iestādei pirms sertifikāta izdošanas ir jāizvērtē pakalpojumu sniedzēja piemērotība un jānovērtē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pastāvīgā atbilstība, un to šī iestāde katru gadu apliecina. Līdz

⁶ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

ar to, pamatojoties uz risku novērtējumu, tai katru gadu ir jāizstrādā un jāatjaunina indikatīva pārbaudu programma, kas aptver visus sertificētos pakalpojumu sniedzējus. Programmā ir jāparedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju visu attiecīgo daļu pārbaudes pamatotā laika posmā. Novērtējot izvēlēto gaisa satiksmes pakalpojumu un meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēju atbilstību, kompetentajai iestādei ir jābūt tiesībām pārbaudīt attiecīgās prasības, kas izriet no konkrētās dalībvalsts starptautiskajām saistībām;

- (10) neskarot Regulas (EK) Nr. 216/2008 24. un 54. pantu, valstu uzraudzības iestāžu kopīgi veikti izvērtējumi varētu sekmēt kopīgu pieeju aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai visā Kopienā. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un Aģentūru var organizēt šādus kopīgi veiktus izvērtējumus, kas ir jāaskaņo ar darbībām, kuras tiek veiktas atbilstoši Regulas (EK) Nr. 216/2008 24. un 54. pantam un jebkurām citām starptautiskām pārraudzības un uzraudzības programmām. Tā tiktu novērsta dublēšanās darbā. Lai nodrošinātu pieredzes un paraugprakses apmaiņu kopīgi veikto izvērtējumu laikā, vislabāk būtu, ja piesaistītu speciālistus no kompetentās iestādes vai kvalificētās iestādes;
- (11) *Eurocontrol* ir izstrādājusi drošības reglamentētās prasības (*ESARR*), kam ir bijusi vislielākā nozīme gaisa satiksmes pakalpojumu drošā sniegšanā. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004 Komisijai ir jāapzina un jāiekļauj attiecīgie *ESARR* noteikumi Eiropas Savienības regulās. Regulā (EK) Nr. 2096/2005 transponētie *ESARR* ir pamatā šiem īstenošanas noteikumiem;
- (12) pieņemot Regulu (EK) Nr. 2096/2005, Komisija secināja, ka *ATM* nav nepieciešams atkārtot *ESARR 2* noteikumus par pārskatu sniegšanu un drošības notikumu novērtēšanu, ko aptver Padomes Direktīva 94/56/EK (1994. gada 21. novembris), kas nosaka civilās aviācijas nelaiemes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus⁷, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā⁸. Tomēr ir jāievieš jauni noteikumi par drošības notikumiem, kas uzdotu kompetentai iestādei pārliecināties, vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un arī sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzēji atbilst prasībām, kas nepieciešamas, lai aptvertu pārskatu sniegšanu par šiem notikumiem un to novērtēšanu;
- (13) jo īpaši ir jāatzīst, ka, pirmkārt, drošības pārvaldība ir gaisa satiksmes pakalpojumu funkcija, kas nodrošina visu drošības risku apzināšanu, novērtēšanu un pienācīgu mazināšanu, un, otrkārt, ka oficiāla un sistemātiska pieeja drošības pārvaldībai un vadības sistēmām, tiecoties pēc kopīgas sistēmas pieejas, redzamā un kontrolējamā veidā pilnīgāk nodrošinās ieguvumus drošības jomā. Aģentūrai ir papildus jānovērtē šajā regulā paredzētās drošības prasības un jāintegrē tās kopējā reglamentācijas struktūrā attiecībā uz civilās aviācijas drošību;
- (14) līdz brīdim, kamēr Aģentūra būs izstrādājusi īstenošanas pasākumus, kas transponē attiecīgos *ICAO* standartus Eiropas Savienības īstenošanas pasākumos, pieņemamos atbilstības nodrošināšanas līdzekļos, sertificēšanas specifikācijās un vadlīniju materiālos, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jādarbojas, ievērojot attiecīgos

⁷ OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

⁸ OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

ICAO standartus. Lai sekmētu pārrobežu pakalpojumu sniegšanu un līdz brīdim, kamēr tiks pabeigts Aģentūras darbs pie *ICAO* standartu transponēšanas atbilstīgos pasākumos, dalībvalstīm, Komisijai un Aģentūrai, kas attiecīgā gadījumā darbojas ciešā sadarbībā ar *Eurocontrol*, ir jāstrādā, lai mazinātu atšķirības, par kurām paziņojušas dalībvalstis, piemērojot *ICAO* standartus aeronavigācijas pakalpojumu jomā, lai nodrošinātu kopīgus standartus starp dalībvalstīm vienotā Eiropas gaisa telpā;

- (15) atšķirīgie valstu noteikumi attiecībā uz atbildību nedrīkst liegt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam slēgt nolīgumus par pakalpojumu pārrobežu sniegšanu, ja tajos ir paredzēta kārtība zaudējumu segšanai, kas izriet no piemērojamo tiesību aktu uzliktajām saistībām. Izmantotajai metodei ir jāatbilst valstu tiesiskajām prasībām. Dalībvalstīm, kas ļauj sniegt aeronavigācijas pakalpojumus visā gaisa telpā, kas atrodas to atbildībā, vai tās daļā bez sertificēšanas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 550/2004, ir jāsedz šo pakalpojumu sniedzēju saistības;
- (16) Aģentūrai ir papildus jāizvērtē šīs regulas noteikumi, jo īpaši tie, kas attiecas uz izmaiņu drošības novērtēšanu, inženiertehnisko un tehnisko personālu un atzinuma sniegšanu, lai pielāgotu izmaiņas kopējai sistēmas metodikai, ņemot vērā šo noteikumu integrēšanu kopējā reglamentācijas struktūrā attiecībā uz civilās aviācijas drošību un pieredzi, ko drošības uzraudzības jomā guvušas iesaistītās personas un kompetentās iestādes;
- (17) šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. pantu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šī regula nosaka kopīgās prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai. Tomēr, ja vien I vai II pielikumā nav noteikts citādi, šīs kopīgās prasības nepiemēro:

- (a) darbībām, kas nav pakalpojumu sniedzēja sniegtie aeronavigācijas pakalpojumi;
- (b) resursiem, kas piešķirti darbībām, kuras nav aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana.

2. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro definīcijas, kas paredzētas Regulā (EK) Nr. 216/2008 un Regulā (EK) Nr. 549/2004, izņemot definīciju, kas minēta Regulas 549/2004 2. panta 15. punktā.
2. Papildus 1. pantā minētajām definīcijām piemēro šādas definīcijas:
 - (a) “darbs gaisā” ir gaisa kuģa ekspluatācija, kurās gaisa kuģi izmanto specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, uzraudzības, novērošanas un patrulēšanas, meklēšanas un glābšanas darbiem vai gaisa reklāmām;

- (b) “komerciālais aviotransports” ir visas gaisa kuģa darbības, kas saistītas ar pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanu par maksu vai nomas maksu;
- (c) “funkcionāla sistēma” ir sistēmu, procedūru un cilvēkresursu kopums, kas organizēts *ATM* kontekstā noteiktas funkcijas veikšanai;
- (d) “vispārējā aviācija” ir visas civilās aviācijas darbības, kas nav komerciāls aviotransports vai darbs gaisā;
- (e) “valsts uzraudzības iestāde” ir struktūra vai struktūras, ko dalībvalstis norīkojušas vai izveidojušas kā savu valsts iestādi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 4. pantu;
- (f) “apdraudējums” ir jebkura situācija, notikums vai gadījums, kas varētu izraisīt avāriju;
- (g) “ekspluatētāja organizācija” ir organizācija, kas atbild par tehnisko un inženierpakalpojumu sniegšanu un nodrošina gaisa satiksmes, komunikāciju, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus;
- (h) “risks” ir apdraudējumu izraisošā notikuma ar bīstamām sekām vispārējas varbūtības vai atgadīšanās biežuma un šo seku nopietnības apvienojums;
- (i) “drošības garantijas” ir visas plānotas un sistemātiski veiktas darbības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu atbilstošu pārliecību, ka produkts, pakalpojums, organizācija vai funkcionālās sistēmas būs pieņemamas vai pieļaujamā drošības līmenī;
- (j) “drošības mērķis” ir kvalitatīvs vai kvantitatīvs formulējums, ar kuru definē maksimālo biežumu vai varbūtību, kuras gadījumā var pieņemt, ka radīsies apdraudējums;
- (k) “drošības prasība” ir riska mazināšanas līdzekļi, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniegt konkrētu drošības mērķi, tostarp organizatoriskas, darbības, procedūras, funkcionālas, snieguma un sadarbības prasības vai vides raksturojums;
- (l) “pakalpojumi” ir aeronavigācijas pakalpojumi vai aeronavigācijas pakalpojumu kopums;
- (m) “Eiropas pakalpojums” ir pakalpojums, kas paredzēts un izveidots lietotājiem lielākajā daļā vai visās dalībvalstīs.

3. “Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs” ir jāizprot, iekļaujot organizāciju, kas iesniegusi pieteikumu, lai saņemtu sertifikātu šādu pakalpojumu sniegšanai.

3. pants

Kompetentā iestāde

Šajā regulā kompetentā iestāde ir:

- (a) attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas dalībvalsts teritorijā, – valsts uzraudzības iestāde, kuru ir norīkojusi vai izveidojusi attiecīgā dalībvalsts;

- (b) attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas piedāvā pakalpojumus funkcionāla gaisa telpas bloka (*FAB*) ietvaros, ja saskaņā ar starpvalstu nolīgumu atbildība par drošības uzraudzību ir sadalīta citādi, nevis kā norādīts a) apakšpunktā, valsts uzraudzības iestāde(-es), kas norīkota(-as) vai izveidota(-as) saskaņā ar šo nolīgumu;
- (c) Aģentūra – attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz pakalpojumus tādas teritorijas gaisa telpā, kam piemēro Līgumu, un kuru galvenā darbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas ārpus teritorijas, uz ko attiecas Līguma noteikumi;
- (d) attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz Eiropas pakalpojumus, Aģentūra.

4. pants

Sertifikātu piešķiršana

1. Lai iegūtu sertifikātu, kas nepieciešams aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāatbilst vispārīgajām kopīgajām prasībām, kas noteiktas I pielikumā, kā arī īpašajām papildu prasībām, kas noteiktas šīs regulas no II līdz V pielikumam atbilstoši sniegtā pakalpojuma veidam.
2. Kompetentā iestāde pārbauda aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja atbilstību kopīgajām prasībām pirms sertifikāta izdošanas šim pakalpojumu sniedzējam.
3. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam ir jāatbilst kopīgajām prasībām ne vēlāk kā brīdī, kad tiek izdots sertifikāts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 8b. panta 2. punktu, 22a. panta b) apakšpunktu un 22a. panta c) apakšpunktu.

5. pants

Atkāpes

1. Atkāpjoties no 4. panta 1. punkta noteikumiem, daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izvēlēties neizmantot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus un var atteikties no tiesībām uz savstarpējo atzīšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā.

Tādā gadījumā tie var pieteikties uz sertifikātu, kas ir ierobežots ar gaisa telpu, kura atrodas tās dalībvalsts atbildībā, kas minēta Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā.

Lai iesniegtu šādu pieteikumu, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam ir jāsniedz pakalpojumi vai jāplāno tos sniegt tikai attiecībā uz vienu vai vairākām šādām kategorijām:

- (a) vispārējā aviācija;
- (b) darbs gaisā;
- (c) komerciāls aviotransports, kas aprobežojas ar gaisa kuģi, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par desmit tonnām vai kurā ir mazāk nekā 20 pasažieru sēdvietas;

- (d) komerciāls aviotransports ar mazāk nekā 10 000 reisiem gadā neatkarīgi no maksimālās pacelšanās masas un pasažieru sēdvietu skaita, turklāt “kustības” tiek skaitītas kā pacelšanās un nolaišanās darbību summa, bet aprēķināta kā vidējais rādītājs iepriekšējos trijos gados.

Lai iesniegtu šādu pieteikumu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam, kas nav gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, ir nepieciešams bruto gada apgrozījums 1 000 000 euro apmērā vai mazāks attiecībā uz pakalpojumiem, ko tas sniedz vai plāno sniegt.

Ja objektīvu, praktisku iemeslu dēļ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nevar nodrošināt pierādījumus par savu atbilstību šiem kritērijiem, kompetentā iestāde var pieņemt citus skaitļus vai prognozes attiecībā uz augšējām robežvērtībām, kas definētas trešajā un ceturtajā apakšpunktā.

Iesniedzot minēto pieteikumu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vienlaikus iesniedz kompetentajai iestādei attiecīgus pierādījumus par kvalifikācijas kritērijiem.

2. Kompetentā iestāde var piešķirt īpašas atkāpes pieteikumu iesniedzējiem, kuri atbilst 1. punktā minētajiem kritērijiem, proporcionāli to ieguldījumam gaisa satiksmes pārvaldībā gaisa telpā, kas atrodas dalībvalsts atbildībā.

Šīs atkāpes var attiekties tikai uz I pielikuma prasībām, paredzot šādus izņēmumus:

- (a) 1. daļa – tehniskā un darbības kompetence un jauda;
- (b) 3.1. daļa – drošības vadība;
- (c) 5. daļa – cilvēkresursi;
- (d) 8.1. daļa – pakalpojumu atklāta un pārskatāma sniegšana.

3. Papildus 2. punktā minētajām atkāpēm kompetentā iestāde var piešķirt atkāpes pieteikumu iesniedzējiem, kuri nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus lidlaukos, darbojoties regulāri ar ne vairāk kā vienu amata pozīciju katrā lidlaukā. Tā piešķir šīs atkāpes proporcionāli pieteikumu iesniedzēju ieguldījumam gaisa satiksmes pārvaldībā gaisa telpā, kas atrodas dalībvalsts atbildībā.

Šīs atkāpes var attiekties tikai uz šādām II pielikuma 3. daļas prasībām:

- (a) atbildība par drošības vadību, kā arī ārējie pakalpojumi un piegādes (saskaņā ar 3.1.2. daļu);
 - (b) drošības apsekojumi (saskaņā ar 3.1.3. daļu);
 - (c) drošības prasības attiecībā uz riska novērtējumu un mazināšanu, ņemot vērā izmaiņas (3.2. daļa).
4. Atkāpes nevar piešķirt attiecībā uz prasībām, kas iekļautas III, IV vai V pielikumā.
5. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 II pielikumu kompetentā iestāde:

- (a) norāda atkāpes raksturu un apmēru nosacījumos, ko pievieno sertifikātam, minot arī juridisko pamatu;
- (b) ierobežo sertifikāta derīgumu laikā; un
- (c) uzrauga, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji arī turpmāk kvalificējas šīs atkāpes saņemšanai.

6. pants

Atbilstības pierādīšana

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodrošina visus attiecīgos pierādījumus, lai pierādītu savu atbilstību piemērojamajām kopīgajām prasībām pēc kompetentās iestādes lūguma. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs var pilnā mērā izmantot esošos datus.
2. Sertificēts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs informē kompetento iestādi par plānotajām izmaiņām pakalpojumu sniegšanā, kas var ietekmēt atbilstību piemērojamajām kopīgajām prasībām vai nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātam.
3. Ja sertificēts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vairs neatbilst piemērojamajām kopīgajām prasībām vai nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātam, kompetentā iestāde pieņem lēmumu laika posmā, kas nepārsniedz vienu mēnesi. Ar šo lēmumu kompetentā iestāde pieprasa aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam veikt korektīvus pasākumus.

Lēmumu tūlīt paziņo attiecīgajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam.

Kompetentā iestāde pārbauda, vai korektīvie pasākumi ir veikti, pirms tā paziņo par attiecīgā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja apstiprināšanu. Ja kompetentā iestāde atzīst, ka korektīvie pasākumi nav pienācīgi veikti saskaņotajā laika grafikā, tai ir jāveic atbilstoši piespiedu pasākumi, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 7. punktā un Regulas (EK) Nr. 216/2008 10. pantā, 22a. panta d) apakšpunktā, 25. un 68. pantā, atkarībā no vajadzības, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību.

7. pants

Atbalsts atbilstības uzraudzībai

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji atbalsta kompetentās iestādes vai kvalificētās iestādes, kas darbojas tās vārdā, veiktās pārbaudes un apsekojumus, tostarp objektu apmeklējumus un apmeklējumus bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pilnvarotās personas ir tiesīgas veikt šādas darbības:

- (a) pārbaudīt attiecīgos ierakstus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu;
- (b) kopēt vai veikt izrakstus no šiem dokumentiem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;

- (c) uz vietas pieprasīt mutisku paskaidrojumu;
- (d) iekļūt jebkurās attiecīgās telpās, zemes īpašumos vai transportlīdzekļos.

Šādas pārbaudes un apsekojumus, kad tās veic valsts uzraudzības iestāde, tiek veiktas, ievērojot tās dalībvalsts tiesību normas, kurā tās ir jāīsteno.

8. pants

Pastāvīgā atbilstība

Kompetentā iestāde, pamatojoties uz tās rīcībā esošiem pierādījumiem, ik gadu veic pastāvīgās atbilstības uzraudzību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, ko tā ir sertificējusi.

Šim nolūkam kompetentā iestāde izveido un ik gadu atjaunina indikatīvu pārbažu programmu, kas attiecas uz visiem tās sertificētajiem pakalpojumu sniedzējiem un balstīta uz to risku novērtējumu, kuri saistīti ar dažādām operācijām, kas veido sniegtos pakalpojumus. Pirms šīs programmas izveides tā apspriežas ar attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un vajadzības gadījumā – ar jebkuru citu attiecīgu kompetento iestādi.

Programmā norāda paredzētos pārbažu intervālus dažādos objektos.

9. pants

Inženiertehniskā un tehniskā personāla drošības reglamentēšana

Attiecībā uz gaisa satiksmes, sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanu kompetentā iestāde vai jebkura cita dalībvalsts norīkota iestāde, kas pilda šo uzdevumu:

- (a) pieņem attiecīgus drošības noteikumus inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, kas pilda ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību;
- (b) nodrošina atbilstošu un pietiekamu drošības uzraudzību inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, ko jebkura ekspluatētāja organizācija norīkojusi veikt jebkurus ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību;
- (c) ja ir pietiekams pamats un pēc pienācīgas izmeklēšanas, veic atbilstošus pasākumus attiecībā pret ekspluatētāju organizāciju un/vai tās tehnisko un inženiertehnisko personālu, kas neievēro II pielikuma 3.3. daļas noteikumus;
- (d) pārbauda, vai ir izstrādātas atbilstošas metodes, kā nodrošināt, lai trešās personas, kas norīkotas veikt ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību, ievērotu II pielikuma 3.3. daļas noteikumus.

10. pants

Speciālistu salīdzinoša novērtējuma procedūra

1. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un Aģentūru var organizēt valstu uzraudzības iestāžu speciālistu salīdzinošus novērtējumus saskaņā ar 2. līdz 6. punktu.

2. Speciālistu salīdzinošos novērtējumus veic valstu speciālistu grupa, vajadzības gadījumā piedaloties Aģentūras speciālistiem. Grupā ir jāiekļauj speciālisti no vismaz trim dažādām dalībvalstīm un Aģentūras. Speciālisti nepiedalās salīdzinošajos novērtējumos dalībvalstīs, kurās viņi tiek nodarbināti. Komisija izveido un uztur dalībvalstu norīkoto valstu speciālistu reģistru, aptverot visus kopīgo prasību aspektus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 550/2004 6. pantā.

3. Ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms speciālistu salīdzinošā novērtējuma Komisija informē attiecīgo dalībvalsti un valsts uzraudzības iestādi par salīdzinošo novērtēšanu un plānā paredzēto datumu, kā arī iesniedz to speciālistu personas datus, kuri piedalīsies novērtējumā.

Dalībvalstij, kuras valsts uzraudzības iestāde tiks novērtēta, ir jāapstiprina šī speciālistu grupa, pirms tā var veikt novērtējumu.

4. Trīs mēnešu laikā pēc novērtējuma veikšanas novērtējuma grupai, vienprātīgi vienojoties, ir jāsaņem ziņojums, kurā var iekļaut ieteikumus. Lai apspriestu šo ziņojumu, Komisija organizē sanākumi, kurā piedalās Aģentūras pārstāvji, speciālisti un valsts uzraudzības iestādes pārstāvji.

5. Komisija nosūta šo ziņojumu attiecīgajai dalībvalstij. Minētā dalībvalsts trīs mēnešu laikā pēc ziņojuma saņemšanas var iesniegt savus novērojumus; attiecīgā gadījumā šajos novērojumos norāda pasākumus, ko dalībvalsts ir veikusi vai plāno veikt, lai noteiktajā termiņā sniegtu atbildi uz novērtējumu.

Ja nav citas vienošanās ar attiecīgo dalībvalsti, salīdzinošā novērtējuma ziņojums un turpinājuma pasākumi netiek publiskoti.

6. Komisija katru gadu ar Vienotās gaisa telpas komitejas starpniecību informē dalībvalstis par šo salīdzinošo speciālistu novērtējumu galvenajiem secinājumiem.

11. pants

Pārejas noteikumi

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ar sertifikātiem, kas izsniegti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2096/2005, šīs regulas spēkā stāšanās datumā ir uzskatāmi par tādu sertifikātu turētājiem, kas izsniegti saskaņā ar šo regulu.

2. ANSP sertifikāta pieprasītājiem, kas iesnieguši savu pieteikumu pirms šīs regulas spēkā stāšanās datuma un vēl nav saņēmuši šo sertifikātu, pirms sertifikāta izsniegšanas ir jāpierāda atbilstība šīs regulas noteikumiem.

3. Dalībvalsts iestāde, kurai organizācijas, kam Aģentūra ir kompetentā iestāde saskaņā ar 3. pantu, iesniegušas pieteikumu par sertifikāta izsniegšanu pirms šīs regulas spēkā stāšanās datuma, pabeidz sertificēšanas procesu, konsultējoties ar Aģentūru, un pēc sertifikāta izsniegšanas pārsūta attiecīgo lietu Aģentūrai.

12. pants

Atcelšana

1. Ar šo tiek atcelta Regula (EK) Nr. 2096/2005.

2. Ar šo tiek atcelta Regula (EK) Nr. 668/2008.
3. Ar šo atceļ Regulas (EK) Nr. 482/2008 6. pantu.

13. pants
Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, ...

Komisijas vārdā
priekšsēdētājs

KOPIĢAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs spēj sniegt pakalpojumus droši, efektīvi, nepārtraukti un pastāvīgi saskaņā ar visiem vispārēja pieprasījuma aspektiem konkrētajā gaisa telpā. Tādēļ tas gādā par savu atbilstošu tehnisku un darbības spēju un profesionalitāti.

2. ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA UN VADĪBA

2.1. Organizatoriskā struktūra

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izveido un vada savu organizāciju, balstoties uz struktūru, kas ļauj sniegt drošus, efektīvus pakalpojumus nepārtraukti.

Organizatoriskā struktūra nosaka:

- (a) nominēto amatpersonu pilnvaras, pienākumus un atbildības jomu, jo īpaši attiecībā uz vadības līmeņa personām, kas atbild par funkcijām, kas saistītas ar drošību, kvalitāti, drošumu, finansēm un cilvēkresursiem;
- (b) attiecības un pakļautības kārtību organizācijas dažādos posmos un procesos.

2.2. Organizatoriskā vadība

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izveido uzņēmējdarbības plānu par vismaz piecu gadu laika posmu. Uzņēmējdarbības plānā:

- (a) izklāsta vispārējos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja mērķus ilgākam un īsākam laika posmam, stratēģiju šo mērķu sasniegšanai saskaņā ar visiem pakalpojumu sniedzēja ilgtermiņa plāniem un ar attiecīgajām Eiropas Savienības prasībām infrastruktūras attīstības vai citu tehnoloģiju attīstības kontekstā;
- (b) iekļauj attiecīgos darba snieguma mērķus kvalitātes un pakalpojuma sniegšanas līmeņa, drošības un izmaksu efektivitātes ziņā.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izveido gada plānu par nākamo gadu, kurā precizē uzņēmējdarbības plānā iekļauto un apraksta jebkuras izmaiņas.

Gada plānā iekļauj šādus noteikumus attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas līmeni un kvalitāti, piemēram, paredzamo jaudas līmeni, lidojumu drošību un atlikšanu, kā arī finanšu noteikumus:

- (a) informāciju par jaunas infrastruktūras ieviešanu vai cita veida attīstības aspektus un formulējumus attiecībā uz to, kā tas palīdzēs uzlabot pakalpojumu kvalitāti un to sniegšanas līmeni;

- (b) rādītājus par darba kvalitāti, ar kuriem pietiekami varētu novērtēt pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un līmeni;
- (c) pakalpojuma sniedzēja paredzētās īstermiņa finanšu pozīcijas, kā arī izmaiņas, ko tās rada uzņēmējdarbības plānā vai kā to ietekmē.

3. DROŠĪBA UN KVALITĀTES VADĪBA

3.1. Drošības vadība

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, sniedzot visus savus pakalpojumus, pārvalda drošības jautājumus. Tādēļ ir jāizveido oficiālas saiknes ar visām ieinteresētajām personām, kas tieši varētu ietekmēt pakalpojumu drošību.

3.2. Kvalitātes vadības sistēma

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ne vēlāk kā divu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā rada kvalitātes vadības sistēmu, kas iekļauj visus aeronavigācijas pakalpojumus, ko tas nodrošina, atbilstoši šādiem principiem. Pakalpojumu sniedzējs:

- (a) definē kvalitātes politiku tādā veidā, lai iespējami pilnīgāk apmierinātu dažādu lietotāju vajadzības;
- (b) izveido kvalitātes nodrošināšanas programmu, kurā iekļauj procedūras, kas paredzētas pārbaudei, vai visas darbības tiek veiktas, ievērojot piemērojamās prasības, standartus un procedūras;
- (c) nodrošina pierādījumus par kvalitātes sistēmas funkcionēšanu ar rokasgrāmatu un uzraudzības dokumentu palīdzību;
- (d) ieceļ vadības pārstāvjus, lai uzraudzītu atbilstību procedūrām un to piemērotību, nodrošinot drošu un efektīvu darbību;
- (e) pārskata esošo kvalitātes sistēmu un vajadzības gadījumā veic uzlabojumus.

EN ISO 9001 sertifikātu, ko izdevusi atbilstoši akreditēta iestāde un kas attiecas uz pakalpojumu sniedzēja aeronavigācijas pakalpojumiem, uzskata par pietiekamu pierādījumu atbilstības apliecināšanai. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs neiebilst, ja pēc valsts uzraudzības iestādes pieprasījuma tai tiek nodota dokumentācija par sertifikācijas gaitu.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var integrēt drošības un kvalitātes vadības sistēmas savā pārvaldības sistēmā.

3.3. Darbības rokasgrāmatas

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izstrādā un atjaunina darbības rokasgrāmatas par pakalpojumu sniegšanu, kas paredzētas strādājošā personāla lietošanai un konsultācijām. Pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- (a) darbības rokasgrāmatās ir instrukcijas un informācija, kas nepieciešama strādājošajam personālam sava darba veikšanai;

- (b) attiecīgajiem darbiniekiem ir pieejamas darbam nepieciešamās rokasgrāmatas;
- (c) strādājošo personālu bez kavēšanās informē par grozījumiem darbības rokasgrāmatā, kas attiecas uz viņu pienākumiem, kā arī uz to stāšanos spēkā.

4. DROŠĪBA

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izveido drošības vadības sistēmu, lai nodrošinātu:

- (a) aprīkojuma un personāla drošību nolūkā izvairīties no nelikumīgas iejaukšanās pakalpojumu sniegšanā;
- (b) darbībai nepieciešamo datu drošību, kas tiek saņemti vai izveidoti, vai izmantoti citādi, lai piekļuve datiem būtu iespējama tikai pilnvarotām personām.

Drošības vadības sistēma nosaka:

- (a) procedūras attiecībā uz drošības riska novērtējumu un mazināšanu, drošības uzraudzību un uzlabošanu, drošības pārskatiem un gūtās pieredzes izplatīšanu;
- (b) līdzekļus, kas nepieciešami, lai konstatētu drošības noteikumu neievērošanu un pievērstu personāla uzmanību attiecīgajiem brīdinājumiem drošības jomā;
- (c) līdzekļus, ar kuriem konstatē drošības prasību pārkāpšanas ietekmi un nosaka nepieciešamo rīcību situācijas labošanai un attiecīgās riska mazināšanas procedūras, lai izvairītos no situācijas atkārtošanās.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs gādā, lai tiktu veiktas personāla drošības pārbaudes, un, ja nepieciešams, koordinē sadarbību ar atbilstošajām civilajām un militārajām iestādēm nolūkā nodrošināt aprīkojuma, personāla un datu drošību.

5. CILVĒKRESURSI

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs izmanto atbilstoši apmācītu personālu, lai nodrošinātu, ka pakalpojumus sniedz droši, efektīvi, nepārtraukti un pastāvīgi. Šim nolūkam jāizveido politika par personāla atlases un apmācības jautājumiem.

6. FINANSIĀLĀ STABILITĀTE

6.1. **Ekonomiskā un finanšu spēja**

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jāspēj izpildīt savas finanšu saistības, piemēram, nemainīgās izmaksas vai arī mainīgās operatīvās izmaksas, vai kapitālieguldījumu izmaksas. Tāpat jāizmanto piemērota izmaksu uzskaites sistēma. Ar šā pielikuma 2.2. daļā minēto gada plānu, kā arī ar bilances datiem un pārskatiem, ko izmanto atbilstoši attiecīgajam tiesiskajam statusam, tāpat jāspēj pierādīt sava darbības spēja.

6.2. **Finanšu revīzija**

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta 2. punktu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam jāspēj pierādīt, ka uzņēmumā regulāri tiek veikta neatkarīga revīzija.

7. SAISTĪBU UN APDROŠINĀŠANAS SEGUMS

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam ir jābūt saistību segumam atbilstoši piemērojamajiem tiesību aktiem.

Izmantotajai metodei ir jāparedz attiecīgs segums iespējamu zaudējumu un bojājumu gadījumā, ņemot vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja tiesisko statusu un tam pieejamo komerciālās apdrošināšanas līmeni.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, kas izmanto cita aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja pakalpojumus, gādā, lai vienošanās attiektos arī uz saistību sadalījumu starp pakalpojumu sniedzējiem.

8. PAKALPOJUMU KVALITĀTE

8.1. **Atklāta un pārskatāma pakalpojumu sniegšana**

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs pakalpojumus sniedz atklāti un pārskatāmi. Publiski ir pieejami noteikumi par pakalpojumu sniedzēja pakalpojumu pieejamību, un ar pakalpojumu lietotājiem regulāri tiek rīkotas oficiālas pārrunas, individuāli vai kolektīvi un vismaz reizi gadā.

Atbilstoši piemērojamajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nedrīkst diskriminēt lietotājus vai lietotāju grupas, pamatojoties uz tā/to tautību vai identitāti.

8.2. **Plāni neparedzētām situācijām**

Vēlākais vienu gadu pēc sertifikācijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam ir jābūt plāniem rīcībai neparedzētās situācijās attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem, domājot par situācijām, kuru rezultātā varētu rasties ievērojama pakalpojumu kvalitātes pasliktināšanās vai pārtraukšana.

9. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ ZIŅOJUMU SNIEGŠANU

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sniedz kompetentajai iestādei gada pārskatu par savu darbību. Pārskatā ir iekļaujami finanšu rezultāti, neskarot Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta noteikumus, kā arī dati par darbību un citu svarīgu rīcību un uzlabojumiem, jo īpaši drošības jomā.

Gada pārskatā jāiekļauj vismaz:

- sniegto pakalpojumu līmeņa un kvalitātes novērtējums, kā arī nodrošinātais drošības līmenis;
- aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja sniegums salīdzinājumā ar darbības mērķiem, kā noteikts uzņēmējdarbības plānā, salīdzinot praktiski padarīto ar gada plānu, izmantojot snieguma rādītājus, kas iekļauti gada plānā;

- darbības un infrastruktūras izmaiņas;
- finanšu rezultāti, ja vien tos npublicē atsevišķi atbilstoši Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. panta 1. punktam;
- informācija par oficiālo konsultāciju gaitu ar pakalpojumu saņēmējiem;
- informācija par cilvēkresursu politiku.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs gada pārskata saturu publisko atbilstoši kompetentās iestādes noteiktajam un saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

II PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ GAISA SATIKSMES PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. ĪPAŠUMTIESĪBAS

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 2. punktā minētajai kompetentajai iestādei precīzi norāda šādu informāciju:

- savu tiesisko statusu, īpašumtiesību struktūru un noteikumus, kas būtiski ietekmē aktīvu kontroli;
- jebkuru saistību ar organizācijām, kas nav saistītas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, tostarp komercdarbības, kurās tas iesaistījies tieši vai caur radniecīgiem uzņēmumiem, ja tās rada vairāk nekā 1 % plānoto ieņēmumu. Turklāt tam ir jāiesniedz informācija par izmaiņām attiecībā uz jebkuru īpašumtiesību piederības aspektu, kā rezultātā mainās 10 % vai vairāk akciju daļu turētāju.

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs veic visu nepieciešamo, lai izvairītos no interešu konflikta, kas varētu apdraudēt pakalpojumu neieinteresētu un objektīvu sniegšanu.

2. ATKLĀTA UN PĀRSKATĀMA PAKALPOJUMU SNIEGŠANA

Papildus I pielikuma 8.1. daļas noteikumiem un gadījumā, kad dalībvalsts nolēmj sniegt specifiskus *ATS* pakalpojumus konkurences apstākļos, dalībvalsts var veikt visu nepieciešamo, lai gādātu, ka saskaņā ar attiecīgajiem valsts un Eiropas Savienības tiesību aktiem šo specifisko gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji neveic darbības, kuru mērķis vai rezultāts ir konkurences novēršana, ierobežošana vai traucēšana, vai arī neveic darbības, kuru rezultātā ļaunprātīgi izmanto dominējošo stāvokli.

3. PAKALPOJUMU DROŠĪBA

3.1. Drošības vadības sistēma

3.1.1. *Vispārīgas drošības prasības*

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jānodrošina drošības vadības sistēma (*SMS*) kā neatņemama pakalpojumu vadības daļa, ar kuru:

- nodrošina oficiālu, skaidru un savlaicīgu pieeju sistemātiskai drošības pārvaldei, lai ievērotu ar drošību saistītus pienākumus, sniedzot pakalpojumus; attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem un to sniegšanai nepieciešamajās situācijās, rīkojas vadības pakļautībā; un pamatā balstās uz drošības politiku, ar kuru definē organizācijas nostāju drošības vadības lietās (drošības vadība);
- gādā, lai visi ar drošības jautājumiem strādājošie, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, būtu personīgi atbildīgi par drošības lietām, kas ir to darbības lokā, lai vadītāji būtu atbildīgi par drošības situāciju savās nodaļās vai daļās un

lai pakalpojumu sniedzēja augstākā ranga vadības locekļi būtu atbildīgi par vispārējo drošību (drošības atbildība);

- gādā, lai apmierinoši drošības rādītāji gaisa satiksmes pakalpojumu jomā būtu svarīgākā darbības joma (drošības prioritāte);
- gādā, lai sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, svarīgākais drošības mērķis būtu maksimāli samazināt gaisa kuģu avārijas riska iespējamību savas rīcības dēļ, tik lielā mērā, cik tas iespējams (drošības mērķis).

3.1.2. Prasības par rezultātiem drošības jomā

SMS ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs:

- gādā, ka personāls ir atbilstoši apmācīts un zinošs savu pienākumu veikšanai nepieciešamās kompetences ietvaros, līdztekus, lai viņiem būtu arī atbilstošā licence, ja tāda nepieciešama, un tiktu ievērotas medicīniskās atbilstības prasības (kompetence);
- gādā, lai drošības vadības funkcijas būtu definētas līdz ar organizācijas pienākumiem drošības vadības sistēmas uzlabošanas un uzturēšanas jomā; gādā, lai šis atbildības jomas aspekts nav konkrētu uzdevumu veikšanas vadības, bet gan augstākā vadības līmeņa atbildības lokā. Tomēr attiecībā uz nelielām organizācijām, kur pienākumu kopums šajā ziņā nevar nodrošināt pienācīgu neatkarību, noteikumi par drošības garantēšanu ir jāpapildina ar papildu neatkarīgiem līdzekļiem un jāgādā, lai pakalpojumu sniedzēja organizācijas augstākā līmeņa vadības personāls aktīvi iesaistītos drošības vadības garantēšanā (drošības vadības pienākums);
- gādā, lai tur, kur tas iespējams, tiktu noteikti kvantitatīvi drošības rādītāji un tie tiktu ievēroti attiecībā uz visām funkcionālajām sistēmām (kvantitatīvi drošības līmeņi);
- gādā, lai *SMS* tiek sistemātiski dokumentēta tā, lai skaidri redzama saikne ar organizācijas drošības politiku (*SMS* dokumentēšana);
- gādā, lai ārpus organizācijas sniegto pakalpojumu un piegāžu drošība būtu atbilstoša, jo to drošība arī ir nozīmīga sniegto pakalpojumu drošības kontekstā (ārējie pakalpojumi un piegādes);
- gādā, lai riska novērtēšana un mazināšana tiktu veikta atbilstoši, nodrošinot, ka visi *ATM* aspekti ir atbilstoši pārdomāti (riska novērtēšana un mazināšana). Attiecībā uz izmaiņām *ATM* funkcionālajā sistēmā piemēro šā pielikuma 3.2. daļas noteikumus;
- gādā, lai *ATM* darbības vai tehniskie negadījumi, kas uzskatāmi par tādiem, kuri izraisa būtiskas sekas drošības ziņā, tiktu nekavējoties izmeklēti un lai situācija tiktu atbilstošu labota (drošības negadījumi). Tāpat arī jāspēj pierādīt, ka ir izpildītas prasības par ziņojumu sniegšanu un drošības negadījumu novērtēšanu saskaņā ar atbilstošajiem valsts un Eiropas Savienības tiesību aktiem.

3.1.3. Prasības par drošības garantēšanu

SMS ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- apsekošana drošības lietās tiktu veikta pastāvīgi, lai tiktu ieteikti uzlabojumi, ja nepieciešams, lai drošības jautājumu vadītājiem to kompetences lokā būtu nepieciešamās garantijas un lai apliecinātu atbilstību ar attiecīgajām *SMS* daļām (drošības apsekošana);
- būtu nepieciešamās metodes, ar kurām konstatēt izmaiņas darbības sistēmās vai operācijās, kas varētu liecināt, ka kāds no elementiem tuvojas tādām līmenim, kad vairs nav iespējams nodrošināt pieņemamu drošības standartu, un ka tiek veikta atbilstoša, situāciju labojoša rīcība (drošības uzraudzība);
- drošības lietu protokoli tiek saglabāti visā *SMS* darbības laikā kā pamats drošības garantijām visām saistītajām pusēm, kas atbild vai ir atkarīgas no sniegtajiem pakalpojumiem un arī kompetentajai (drošības protokols).

3.1.4. Prasības par drošības veicināšanu

SMS ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai:

- visi darbinieki apzinātos iespējamās drošības situācijai izraisītās briesmas saistībā ar saviem pienākumiem (drošības apzināšanās);
- lai gūtā mācība ar drošību saistītu negadījumu izmeklēšanas gaitā un cita darba drošības jomā rezultātu ziņā tiktu izplatīti organizācijas darbiniekiem vadības vai darbības līmenī (pieredzes nodošana);
- visi darbinieki tiek aktīvi mudināti ierosināt risinājumus konstatētajiem apdraudējumiem un ieviest izmaiņas, lai uzlabotu drošību, kad tas nepieciešams (drošības uzlabošana).

3.2. Drošības prasības riska novērtēšanai un mazināšanai attiecībā uz izmaiņām

3.2.1. 1. sadaļa

SMS darbības ietvaros gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam ir jāgādā, lai apdraudējuma konstatēšana, kā arī riska novērtēšana un mazināšana tiktu veikta sistemātiski attiecībā uz visām izmaiņām tā pārziņā esošo *ATM* funkcionālo sistēmu daļās un to nodrošinājumā, un, proti, lai tiktu ievērots turpmāk minētais:

- (a) pilns attiecīgo *ATM* funkcionālo sistēmu veidojošo posmu dzīves cikls – jau no sākotnējās plānošanas un definēšanas līdz pēcieviešanas darbībām, uzturēšanas darbam un ekspluatācijas pārtraukšanai;
- (b) *ATM* funkcionālo sistēmu gaisa, zemes un vajadzības gadījumā – kosmosa sastāvdaļas, sadarbojoties ar atbildīgajām pusēm; kā arī
- (c) *ATM* funkcionālo sistēmu aprīkojums, procedūras un cilvēkresursi, šo elementu sadarbība un mijiedarbība starp attiecīgajām sastāvdaļām un *ATM* funkcionālās sistēmas citām daļām.

3.2.2. 2. sadaļa

Apdraudējuma identificēšanas, riska novērtēšanas un mazināšanas darbā jāiekļauj:

- (a) spektra, robežu un saiknes starp attiecīgajām sastāvdaļām noteikšana, sastāvdaļu veicamo funkciju definēšana, kā arī darbības vide, kurā tām jāstrādā;
- (b) sasniedzamo drošības mērķu noteikšana attiecībā uz sastāvdaļām, iekļaujot:
 - ar *ATM* saistītu ticamu apdraudējumu un darbības traucējumu apstākļu identificēšanu kopā ar to apvienoto ietekmi;
 - seku novērtējumu, kas attiecināmas uz gaisa kuģa drošumu, kā arī šādu seku nopietnību, izmantojot 4. sadaļā esošo nopietnības klasificēšanas shēmu;
 - seku panesību apdraudējuma lielākās rašanās iespējamības izteiksmē, ko iegūst, ņemot vērā apdraudējuma seku nopietnību un lielāko varbūtību, atbilstoši 4. sadaļai;
- (c) vajadzības gadījumā riska mazināšanas stratēģijas veidošanu, kurā:
 - detalizēti izklāstīti aizsargpasākumi, kas jāīsteno, lai izvairītos no apdraudējumiem, kuri izraisa risku;
 - pēc vajadzības iekļauta drošības prasību attīstīšana, balstoties uz attiecīgajām sastāvdaļām vai citām *ATM* funkcionālās sistēmas daļām, vai darbības vidi; un
 - ir pierādījumi par tās iespējamību un efektivitāti;
- (d) apstiprinājums, ka visi apzinātie drošības mērķi un drošības prasības ir īstenoti:
 - pirms izmaiņām;
 - ikvienas pārejas laikā uz darbību;
 - darbības laikā; un
 - pārejas laikā līdz ekspluatācijas pārtraukšanai.

3.2.3. 3. sadaļa

Riska novērtēšanas un mazināšanas procesa rezultāti, pamatojums un pierādījumi, tostarp apdraudējuma identificēšana, ir jāapkopo un jādokumentē tā, lai būtu:

- izveidots pilnīgs pamatojums, lai pierādītu, ka attiecīgā sastāvdaļa, kā arī vispārējā *ATM* funkcionālā sistēma ir un saglabāsies apmierinoši droša, ievērojot izvirzītos drošības mērķus un prasības. Vajadzības gadījumā jāiekļauj detalizētas norādes attiecībā uz izmantotajām prognozēšanas, uzraudzības vai pārraudzības tehniskajām iekārtām;

- iespējams izsekot visām drošības prasībām, kas attiecināmas uz plānotajām darbības/funkciju izmaiņām.

3.2.4. 4. sadaļa

Apdraudējuma identificēšanas un nopietnības novērtējums

Sistemātiski jāveic apdraudējuma novērtēšana. Apdraudējuma ietekmes nopietnība konkrētajā darbības vidē ir nosakāma, izmantojot tabulā redzamo klasifikācijas shēmu, savukārt nopietnības klasifikācija ir jābalsta uz konkrētiem pamatojumiem, ar kuriem demonstrē iespējamās apdraudējuma sekas, sliktākajā varbūtējā gadījumā.

Nopietnības kategorija	Ietekme uz darbību
1 (vissmagākā)	Avārija (¹)
2	Nopietns starpgadījums (¹)
3	Būtisks starpgadījums, kas saistīts ar gaisa kuģa darbību, kura gaitā varētu būt mazinājusies gaisa kuģa drošība, kas gandrīz būtu varējusi izraisīt lidaparātu sadursmi, sadursmi ar zemi vai šķēršļiem
4	Ievērojams starpgadījums, kas rada apstākļus, kad būtu varējusi rasties avārija, nopietns vai smags starpgadījums, ja risks nebūtu attiecīgi kontrolēts drošības pasākumu ietvaros vai ja tuvumā būtu bijis cits gaisa kuģis
5 (visvieglākā)	Neietekmē drošību

(¹) Kā noteikts Padomes Direktīvā 94/56/EK (1994. gada 21. novembris), ar ko nosaka civilās aviācijas nelaiemes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus (OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.).

Lai samazinātu apdraudējuma ietekmi uz darbībām un noteiktu tā nopietnību, sistēmiska pieeja/process šajā situācijā ietver apdraudējuma ietekmi uz dažādiem *ATM* funkcionālās sistēmas veidojošajiem elementiem, piemēram, uz apkalpes komandu, gaisa satiksmes dispečeriem, gaisa kuģa funkcionālo spēju, *ATM* funkcionālās sistēmas darba spēju uz zemes un spēju nodrošināt drošus gaisa satiksmes pakalpojumus.

Riska klasificēšanas shēma

Drošības mērķi, kas balstīti uz risku, tiek noteikti apdraudējuma maksimālās rašanās iespējamības izteiksmē, ņemot vērā gan tā ietekmes smagumu, gan apdraudējuma ietekmes maksimālo varbūtību.

Lai pierādītu noteikto kvantitatīvo mērķu sasniegšanu, papildus izmanto drošības vadības apsvērumus, lai nepieciešamības gadījumā palielinātu *ATM* sistēmas drošību.

3.2.5. 5. sadaļa

Programmatūras drošības garantēšanas sistēma

Darbinot drošības vadības sistēmu, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs ievieš programmatūras drošības garantēšanas sistēmu saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 482/2008⁹.

3.3. Drošības prasības inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, kas veic ar darbības drošību saistītus uzdevumus

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs gādā, lai tehniskais un inženiertehniskais personāls, tostarp apakšuzņēmēju ekspluatētāju organizāciju personāls, kas strādā un uztur *ATM* aprīkojumu un ir apstiprināts šādas darbības veikšanai, būtu pienācīgi izglītots, šādas zināšanas saglabātu un izprastu pakalpojumus, kuru nodrošināšanai strādā, apzinātos sava darba faktisko un iespējamo ietekmi uz šo pasākumu drošību un vajadzības gadījumā piemērojamos ierobežojumus.

Attiecībā uz personālu, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus, tostarp apakšuzņēmēju ekspluatētājās organizācijās strādājošiem darbiniekiem, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs dokumentē personāla kompetences atbilstību; esošos darba grafikus, lai gādātu par pienācīgu pakalpojumu apjomu un nepārtrauktību; personāla kvalifikācijas sistēmu un politiku, personāla mācību politiku, mācību plānus un ziņas par šo procesu, kā arī nekvalificētā personāla uzraudzības noteikumus. Ir jābūt attiecīgām procedūrām, ko piemēro, kad tiek apšaubīts personāla fiziskais vai garīgais stāvoklis.

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs administrē informācijas reģistru par ar drošību saistītos uzdevumos nodarbinātā personāla skaitu, statusu un atrašanās vietu. Minētajā reģistrā iekļauj:

- (a) informāciju par vadītāju, kas atbild par funkcijām, kuras saistītas ar drošību;
- (b) ziņas par attiecīgo tehniskā un darbības personāla kvalifikāciju, salīdzinot ar nepieciešamajām prasmēm un kompetences prasībām;
- (c) norādes par atrašanās vietu un pienākumiem, kas tehniskajam un darbības personālam ir jāveic, tostarp ziņas par darba grafika izveides metodiku.

4. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam ir jāspēj pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:

- (a) 2. pielikumā lidojuma noteikumiem (10. izdevums, 2005. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 40);
- (b) 10. pielikumā par aeronavigācijas telekomunikācijām, II sējums par komunikācijas procedūrām, tostarp *PANS* statusā esošās (6. izdevums, 2001. gada oktobris, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82);

⁹ OV L 141, 31.5.2008., 5. lpp.

- (c) 11. pielikumā par gaisa satiksmes pakalpojumiem (13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 45).

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ METEOROLOĢISKO PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējs gādā, lai visa meteoroloģiskā informācija, kas nepieciešama to attiecīgo funkciju veikšanai, lietotājiem saprotamā veidā ir pieejama:

- pārvadātājiem un lidojuma apkalpes komandas locekļiem pirms lidojuma darbu un lidojuma laikā veicamo darbu plānošanai;
- gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un lidojumu informācijas dienestiem;
- meklēšanas un glābšanas dienestu vienībām un
- lidostām.

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējs apliecina sasniegtās precizitātes līmeni attiecībā uz informāciju, ko nosūta darbības vajadzībām, iekļaujot šādas informācijas avotus, vienlaikus gādājot, ka šāda informācija tiek izplatīta savlaicīgi un atjaunināta pēc nepieciešamības.

2. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējam ir jāspēj pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:

- (a) 3. pielikumā par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai: 16. izdevums, 2007. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 74;
- (b) 11. pielikumā par gaisa satiksmes pakalpojumiem: 13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 45;
- (c) 14. pielikumā par lidlaukiem šādās redakcijās:
 - (i) I sējumā par lidlauku projektēšanu un ekspluatāciju: 4. izdevums, 2004. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 9;
 - (ii) II sējumā par helikopteru lidostām: 2. izdevums, 1995. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 3.

IV PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS INFORMĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējs gādā, lai informāciju un datus varētu izmantot:

- lidojuma personāls, tostarp lidojuma apkalpes, kā arī lidojumu plānošanas, lidojumu vadīšanas sistēmu un lidojumu simulēšanas gaitā; un
- gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas atbild par lidojumu informācijas pakalpojumiem, lidlauku lidojumu informācijas pakalpojumiem un pirmsizlidošanas informāciju.

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējs gādā par datu integritāti un apliecina informācijas precizitātes līmeni, ko tas izplata darbības vajadzībām, tostarp informācijas avotu, pirms šādas informācijas izplatīšanas.

2. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējam ir jāspēj pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem tālāk uzskaitītajos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos tādā mērā, kā to prasa aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšanas noteikumi attiecīgajā gaisa telpā:

- (a) 3. pielikumā par meteoroloģiskajiem pakalpojumiem starptautiskajai aeronavigācijai: 16. izdevums, 2007. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 74;
- (b) 4. pielikumā par aeronautikas tabulām: 10. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 54;
- (c) 15. pielikumā par aeronavigācijas informācijas pakalpojumiem: 12. izdevums, 2004. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 34.

**ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KOMUNIKĀCIJU, NAVIGĀCIJAS VAI
UZRAUDZĪBAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU**

1. TEHNISKĀ UN DARBĪBAS KOMPETENCE UN IESPĒJAS

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs gādā par savu pakalpojumu pieejamību, nepārtrauktību, precizitāti un integritāti.

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs apliecina sniegto pakalpojumu kvalitātes līmeni un pierāda, ka tā izmantotais aprīkojums regulāri tiek apkopts un vajadzības gadījumā tiek kalibrēts.

2. PAKALPOJUMU DROŠĪBA

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs atbilst II pielikuma 3. daļas prasībām par pakalpojumu drošību.

3. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniedzējs spēj pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst standartiem, kas noteikti Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 10. pielikumā par telekomunikācijām aeronavigācijā, šādās redakcijās un tik lielā mērā, cik tās attiecas uz komunikāciju, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā gaisa telpā:

- (a) I sējumā par radionavigācijas palīglīdzekļiem: 6. izdevums, 2006. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82;
- (b) II sējumā par komunikācijas procedūrām, tostarp *PANS* statusā esošās: 6. izdevums, 2001. gada oktobris, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82;
- (c) III sējumā par komunikāciju sistēmām: 2. izdevums, 2007. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82;
- (d) IV sējumā par uzraudzības radariem un sadursmes novēršanas sistēmām: 4. izdevums, 2007. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82;
- (e) V sējumā par aeronavigācijas radiofrekvenču spektra izmantošanu: 2. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 82.