

Bruselj, 25. november 2014
(OR. en)

15733/14

Medinstitucionalna zadeva:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

POROČILO

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Svet

Št. predh. dok.: 15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236

Št. dok. Kom.: 11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072

Zadeva: ***Priprava seje Sveta (promet, telekomunikacije in energija)
3. decembra 2014***

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z letališči, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa – uredbi SES II+ in EASA – splošni pristop

I. UVOD

Komisija je 12. junija 2013 Svetu in Evropskemu parlamentu predložila dva zakonodajna predloga za posodobitev uredb o enotnem evropskem nebu in pospešitev njunega izvajanja. Namen svežnja o SES II + je izboljšati konkurenčnost evropskega sistema zračnega prometa in nadalje razviti pobudo o enotnem evropskem nebu, uvedeno leta 2004. Splošni cilj pobude „enotno evropsko nebo“ (SES) je zvišati veljavne varnostne standarde v zračnem prometu, prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšati splošno uspešnost evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (ATM – air traffic management) in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS – air navigation services).

S prenovitvijo sedanjih štirih uredb iz svežnja o SES II (predlog za prenovitev) in spremembo uredbe o ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (predlog o EASA) bi bil tako poenostavljen zakonodajni okvir, odpravljena prekrivanja v sedanjih pravilih, izboljšan sistem nadzora in spremenjena veljavna pravila, s čimer naj bi povečali splošno uspešnost pri upravljanju zračnega prometa. Ključna problema, obravnavana v predlogih, sta nezadostna učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa in razdrobljenost sistema upravljanja zračnega prometa (ATM).

Natančneje, s spremembami, predvidenimi v predlogu uredbe o EASA, naj bi sedanje področje uporabe te uredbe uskladili z zakonodajnim okvirom SES, odpravili neujemanja med njima in vključili koncepte interoperabilnosti SES. V predlogu je prav tako predvidena posodobitev uredbe o EASA ob upoštevanju zadnjih dosežkov raziskovalnega programa SESAR ter njena uskladitev s skupno izjavo in skupnim pristopom Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije v zvezi z decentraliziranimi agencijami (skupni pristop).

II. DELO V OKVIRU SVETA

Komisija je sveženj predlogov o SES 2 + skupaj z oceno učinka Delovni skupini za zračni promet predložila 2. septembra 2013. Večina delegacij je menila, da je za spremembo uredb še prezgodaj, saj pri izvajanju prejšnjega zakonodajnega svežnja še ni bilo mogoče v celoti izkoristiti njegovega potenciala. Poudarile so tudi, da bi lahko s pogostim spreminjanjem sedanje strukture SES dosegli nasproten učinek, namesto splošnega cilja učinkovitosti. Delovna skupina je ob upoštevanju negativnega stališča držav članic o svežnju predlogov o SES 2 + začela podrobno razpravljati šele v času italijanskega predsedovanja julija 2014 in vzporedno obravnavala oba zakonodajna predloga.

Za hitrejše napredovanje pri obravnavi celotnega svežnja o SES 2 + se je predsedstvo v zvezi z uredbo o EASA odločilo za omejeni pristop in obravnavalo le tiste člene predloga, ki se neposredno navezujejo na predlog za prenovitev SES. Delegacije so izrazile zadovoljstvo z osredotočenim, k rezultatom usmerjenim pristopom predsedstva in pričakujejo, da bo Komisija v letu 2015 predložila ločen predlog o pregledu celotne uredbe o EASA. Menijo, da bi bilo treba nekatera bistvena vprašanja glede statusa in vloge Agencije, njenega imena ali finančne strukture obravnavati v širšem kontekstu pristojnosti Agencije in ne le s stališča ATM, na katerem je v svežnju o SES II + glavni poudarek.

Načrtovani pregled uredbe o EASA bo priložnost za poglobljeno obravnavo teh bistvenih, splošnejših vprašanj. Zato so v osnutku splošnega pristopa iz priloge le izbrani členi, ostali členi iz predloga Komisije pa v njem niso upoštevani.

III. SPLOŠNE UGOTOVITVE

Države članice so se na splošno pozitivno odzvale na namero Komisije, da poenostavi in pojasni obstoječi pravni okvir pobude o enotnem evropskem nebu, ter podprle uskladitev uredbe o EASA z določbami predloga za prenovitev SES. Poenostavljen in enoten niz pravil, zlasti pri tehničnih predpisih, npr. glede interoperabilnosti in certificiranja na področju ATM/ANS, zagotavlja dodano vrednost, saj odpravlja prekrivanja z uredbo o SES, ter jasno razmejuje gospodarski regulativni okvir SES iz predloga za prenovitev in tehnične vidike SES, pri katerih ima Agencija posebno vlogo zaradi urejanja dejavnosti ATM/ANS in nadzora nad njimi.

Po končanem temeljitem delu v delovni skupini je Odbor stalnih predstavnikov na seji 21. novembra 2014 obravnaval in odobril besedilo osnutka za skupni pristop. Delegacija ES je ob tej priložnosti od Komisije zahtevala pojasnilo glede uporabe uredbe o EASA za letališča, zlasti za gibraltarsko letališče, njeno stališče pa bo odvisno od izjave, ki jo bo v ta namen predložila Komisija. Službe Komisije so potrdile, da uredba o EASA kot takšna ne zajema letališč, in obljubile, da bodo predložile zadevno izjavo za zapisnik Sveta.¹

V nadaljevanju je pregled opravljenega dela, manjši tehnični popravki besedila pa so označeni s krepkim tiskom in znakom [...].

Delegacija UK ohranja parlamentarni preučitveni pridržek glede predloga.

IV. PRIPOMBE GLEDE POSAMEZNIH VPRAŠANJ

a) Vojaški vidiki

Komisija je predlagala razširitev področja uporabe uredbe o EASA, s čimer bi zagotovili, da bi vojaški izvajalci storitev pri zagotavljanju teh storitev za civilni promet upoštevali pravila o civilnem zračnem prometu. Sprememba področja uporabe navedene uredbe je že na samem začetku razprav naletela na precejšen odpor držav članic, ki so menile, da se z izrecno vključitvijo vojske v ureditveni okvir SES krši njena regulativna neodvisnost. Predsedstvo je po obsežni izmenjavi mnenj, ki je 14. oktobra 2014 potekala z vojaškimi strokovnjaki držav članic in Evropsko obrambno agencijo, odločilo, da se področje uporabe uredbe o EASA ne bo spremenilo, veljavna pa ostaja sedanja obveznost vojske v zvezi z zagotavljanjem vsaj tako učinkovite ravni varnosti, kot je določena v bistvenih zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati civilni izvajalci storitev.

¹ Podobna izjava je bila predložena že ob sprejetju Uredbe (ES) št. 1108/2009 (dok. 12955/09 ADD 1), s katero je bila uredba o EASA nazadnje spremenjena.

b) Certificiranje in izjave za interoperabilnost

Za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa je treba od EASA ali nacionalnih nadzornih organov pridobiti certifikat, za izvajanje nekaterih storitev pa mora izvajalec storitve predložiti lastno izjavo. Medtem ko so načela določena v členu 8 uredbe za prenovitev SES, pa uredba o EASA vsebuje osnovna pravila, in sicer bistvene zahteve, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa (člen 8b in Priloga Vb). Pravila glede pooblastil za izvajanje in nadaljnje spreminjanje teh pravil (člen 8b) in s tem povezane pristojnosti EASA (člen 22a) so prav tako določene v uredbi o EASA.

Podobno velja tudi za določbe glede usposobljenih subjektov, na katere lahko nacionalni organi prenesejo naloge nadzora: v predlogu za prenovitev SES je tako določen splošni okvir za te subjekte, medtem ko so v Prilogi V k predlogu o EASA predvidena merila, ki jih morajo izpolnjevati.

Zadevne določbe so bile na ravni delovne skupine poenostavljene in pojasnjene, osnovna struktura pa je ostala nespremenjena. Enotna opredelitev termina „izjava“ in enotna priloga v zvezi z usposobljenimi subjekti sta tako ostali le v predlogu o EASA, s čimer je bilo odpravljeno podvajanje z zakonodajnim okvirom SES. Pojasnjene so bile tudi pristojnosti Agencije glede izdajanja certifikatov in prejemanja izjav. Poleg tega se je več delegacij pozitivno odzvalo na možnost določanja podrobnih specifikacij o bistvenih zahtevah na evropski ravni, kar je dodaten korak pri določanju pristojnosti Agencije. Vendar so delegacije zaradi daljnosežnejših posledic tega novega, centraliziranega in usklajenega pristopa k vprašanju pristojnosti EASA menile, da bi bilo to možnost ustrezneje preučiti v okviru splošnega pregleda uredbe o EASA leta 2015.

c) Dajatve na zračnih poteh

Komisija je v obeh predlogih o SES II + predlagala spremembe, s katerimi bi zaradi naraščajočega obsega dejavnosti Agencije, povezanih z ATM, dajatve na zračnih poteh vključila med vire financiranja. V okviru SES je osnovni razlog za to spremembo selitev strokovnega znanja in izkušenj Eurocontrola za izvajanje nalog, ki so bile po sprejetju uredb o SES II prenesene na EASA. Ker Komisija v tej fazi delegacijam ni mogla zagotoviti praktičnih podrobnosti takšnega prenosa z institucionalnega okvira Eurocontrola, je bila odločitev o tem dodatnem viru financiranja preložena do začetka razprave o strukturi skupnega financiranja EASA v okviru pregleda uredbe o EASA leta 2015.

(d) Delegirani in izvedbeni akti

S splošnim pristopom bodo določbe o delegiranih in izvedbenih aktih posodobljene le v dveh primerih, in sicer glede bistvenih zahtev (člen 8b) ter glede taks in dajatev (člen 64). Te spremembe so upoštevane z vključitvijo ustreznih ustaljenih členov 65a do 65c, medtem ko se z ostalimi določbami ohranja nadaljnja uporaba prejšnjih pravil o komitologiji, kot so trenutno določena v členu 65 Uredbe (ES) 216/2008.

V. DELO V EVROPSKEM PARLAMENTU

Evropski parlament je za poročevalca v tej zadevi imenoval David-Maria SASSOLIJA in stališče v prvi obravnavi sprejel 12. marca 2014.

VI. ZAKLJUČEK

Glede na navedeno naj Svet na seji 3. decembra 2014

- preuči besedilo iz priloge k temu poročilu in sprejme splošni pristop;
- se seznani z izjavo, ki jo bo predložila Komisija, in jo vključi v zapisnik.

Člen 1
Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

- (a) projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in rabo letalskih proizvodov, delov in naprav pa tudi za osebe in organizacije, ki so vključene v projektiranje, proizvodnjo in vzdrževanje takšnih proizvodov, delov in naprav;
- (b) osebe in organizacije, ki so vključeni v delovanje zrakoplovov;
- (c) projektiranje, vzdrževanje in obratovanje aerodromov, ter za osebe in organizacije, ki so v te dejavnosti vključeni, ter, brez poseganja v zakonodajo Skupnosti in nacionalno zakonodajo o okolju in načrtovanju rabe zemljišč, za zaščito okolice aerodromov;
- (d) projektiranje, proizvodnjo in vzdrževanje opreme aerodromov pa tudi za osebe in organizacije, ki so vključeni v te dejavnosti;
- (e) projektiranje, proizvodnjo ter vzdrževanje sistemov in komponent za upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa („ATM/ANS“) pa tudi za osebe in organizacije, ki so vključeni v te dejavnosti;
- (f) ATM/ANS kot tudi za osebe in organizacije, ki so vključeni v navedeno.

2. Ta uredba se ne uporablja:

- (a) za proizvode, dele, naprave, osebje in organizacije iz odstavkov 1(a) in 1(b) in kadar so uporabljeni v vojaških, carinskih, policijskih, iskalnih in reševalnih ter gasilskih dejavnostih, dejavnostih obalnih služb ali podobnih dejavnostih ali službah. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da takšne dejavnosti ali službe ustrezno upoštevajo cilje te uredbe, kolikor je to izvedljivo;
- (b) za aerodrome ali njihove dele pa tudi za opremo, osebje in organizacije iz odstavka 1(c) in (d), ki jih nadzoruje in upravlja vojska;
- (c) za ATM/ANS, vključno s sistemi, komponentami, osebjem in organizacijami iz odstavka 1(e) in (f), ki jih zagotavlja ali daje na voljo vojska. Države članice zagotovijo, da so zrakoplovi iz točke (a) tega odstavka po potrebi ločeni od drugih zrakoplovov.

3. Brez poseganja v člen 8 Uredbe (ES) št. (XXX/XXX) o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) države članice v največji možni meri zagotovijo, da vsi vojaški objekti, namenjeni javni rabi iz odstavka 2(b), ali storitve, ki jih za javnost opravlja vojaško osebje in so navedene v odstavku 2(c), omogočajo stopnjo varnosti, ki je vsaj tako učinkovita kot varnost, predpisana v bistvenih zahtevah iz prilog Va in Vb.

Člen 2

Cilji

1. Glavni cilj te uredbe je vzpostaviti in ohraniti visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi.
2. Dodatni cilji na področjih, ki jih ureja ta uredba, so:
 - (a) zagotoviti visoko enotno stopnjo varstva okolja;
 - (b) olajšati prosti pretok blaga, oseb in storitev;
 - (c) spodbuditi stroškovno učinkovitost regulativnih in certifikacijskih postopkov ter se izogniti podvajanju na nacionalni in evropski ravni;
 - (d) pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po Čikaški konvenciji z oblikovanjem temelja za skupno razlago ter enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo te določbe in zlasti standardi ICAO v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje pravilno in pravočasno upoštrevane;
 - (e) po vsem svetu uveljaviti stališča Skupnosti v zvezi z varnostnimi standardi in predpisi v civilnem letalstvu z vzpostavitvijo ustreznega sodelovanja s tretjimi državami in mednarodnimi organizacijami;
 - (f) zagotoviti enotne pogoje delovanja za vse akterje na notranjem trgu letalskega prometa.
 - (g) podpreti razvoj in izvajanje osrednjega načrta ATM;
 - (h) regulirati varnost civilnega letalstva na način, ki je sorazmeren z naravo vsake posamezne dejavnosti.

3. Sredstva za uresničitev ciljev iz odstavkov 1 in 2 so:

- (a) priprava, sprejetje in enotna uporaba vseh potrebnih predpisov;
- (b) priznavanje, brez dodatnih zahtev, certifikatov, licenc, potrdil in drugih dokumentov, izdanih za proizvode, osebe in organizacije v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi predpisi;
- (c) ustanovitev neodvisne Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljevanju „Agencija“);
- (d) enotno izvajanje vseh potrebnih predpisov s strani nacionalnih letalskih organov in Agencije na področjih, za katera so odgovorni.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi:

- (a) „stalni nadzor“ pomeni naloge, ki se opravljajo zaradi preverjanja, ali so kadar koli v obdobju veljavnosti certifikata ali izjave izpolnjeni pogoji, pod katerimi je bil certifikat izdan ali ki jih izjava zajema, prav tako pa tudi sprejetje zaščitnih ukrepov;
- (b) „Čikaška konvencija“ pomeni Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu in njene priloge, podpisano v Čikagu, dne 7. decembra 1944;
- (c) „proizvod“ pomeni zrakoplov, motor ali propeler;

- (d) „deli in naprave“ pomenijo vse instrumente, opremo, mehanizme, dele, aparature, pribor, programsko opremo ali dodatno opremo, vključno s komunikacijsko opremo, ki se uporabljajo ali so namenjeni za delovanje ali krmiljenje zrakoplova med letom; sem sodijo tudi deli strukture zrakoplova, motorja ali propelerja ali oprema, ki se uporablja za manevriranje zrakoplova s tal;
- (da) „komponente ATM/ANS“ pomenijo kakršne koli komponente, kakor so opredeljene v členu 2(19) Uredbe (EU) št. XXX/XXX o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev);
- (e) „certifikiciranje“ pomeni vse oblike priznavanja skladnosti proizvoda, dela ali naprave, organizacije ali osebe z veljavnimi zahtevami, vključno z določbami te uredbe in njenimi izvedbenimi predpisi, pa tudi izdajo ustreznih certifikatov, ki potrjujejo takšno skladnost;
- (ea) „izjava“ pomeni za namene ATM/ANS kakršno koli pisno izjavo:
 - i) da so ponudniki storitev služb za informacije o letih iz člena 8b(3) Uredbe (ES) št. 216/2008 sposobni in imajo na voljo sredstva za izvajanje svojih odgovornosti;
 - ii) da so organizacije, ki izvajajo projektiranje, izdelavo in vzdrževanje sistemov in komponent ATM/ANS, sposobne in da imajo sredstva za izvajanje odgovornosti, kot je navedeno v členu 8b(4) te uredbe;
 - iii) o skladnosti ali primernosti za uporabo sistemov in komponent, ki jih izda organizacija, ki izvaja načrtovanje, izdelavo in vzdrževanje sistemov in komponent ATM/ANS, kot je navedeno v členu 8b(4) Uredbe (ES) št. 216/2008, ali
 - iv) o preverjanju sistema, ki naj bi začel obratovati, ki jo je izdal izvajalec storitve, kot je navedeno v členu 8b(5a) te uredbe.

- (f) „usposobljen subjekt“ pomeni organ, kateremu je lahko dodeljena [...] posebna naloga certificiranja ali nadzora s strani in pod nadzorom ter pristojnostjo Agencije ali nacionalnega letalskega organa;
- (g) „certifikat“ pomeni kakršno koli potrdilo, licenco ali drug dokument, ki se izda kot rezultat certificiranja;
- (h) „operator“ pomeni vsako pravno ali fizično osebo, ki upravlja ali namerava upravljati enega ali več zrakoplovov, ali ki se ukvarja z obratovanjem ali se namerava ukvarjati z obratovanjem enega ali več aerodromov;
- (i) „komercialna dejavnost“ pomeni katero koli letalsko operacijo proti plačilu ali drugi protivrednosti, ki je na voljo javnosti ali ki se, ko ni na voljo javnosti, opravlja po pogodbi med operatorjem in odjemalcem, pri tem pa odjemalec ne nadzira operatorja;
- (j) „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“ pomeni:
- i) letalo:
 - z največjo certificirano vzletno maso, ki presega 5 700 kg, ali
 - certificirano za najvišje število potniških sedežev, ki presega število devetnajst, ali
 - certificirano za delovanje z minimalno posadko, ki obsega vsaj dva pilota, ali
 - opremljeno s turboreaktivnim motorjem oziroma motorji ali z več kot enim turbopropelerskim motorjem; ali
 - ii) helikopter, certificiran:
 - za največjo vzletno maso, ki presega 3 175 kg, ali
 - za največje število potniških sedežev, ki presega število devet, ali
 - za delovanje z minimalno posadko, ki obsega vsaj dva pilota, ali
 - iii) zrakoplov z nagibnim rotorjem;

- (k) „simulacijska naprava za usposabljanje“ pomeni katero koli vrsto naprave, ki na tleh simulira pogoje letenja; sem sodijo simulatorji letenja, naprave za usposabljanje za letenje ter za postopke pri letenju in navigaciji ter osnovne naprave za usposabljanje za instrumentalno letenje;
- (l) „rating“ pomeni vpis v licenci, ki določa privilegije, posebne pogoje ali omejitve, ki se nanašajo na njo;
- (m) „aerodrom“ pomeni vsako določeno območje (vključno z vsemi objekti, napravami in opremo) na kopnem ali na vodi na fiksni ali plavajoči strukturi, ki se v celoti ali delno uporablja za prilete, vzlete ali premikanje zrakoplovov po površini;
- (n) „oprema aerodroma“ pomeni opremo, aparature, pribor, programsko opremo ali dodatno opremo, ki se uporablja ali je namenjena za delovanje zrakoplova na aerodromu;
- (o) „letališka ploščad“ pomeni določeno območje, namenjeno sprejemu zrakoplova za vstop ali izstop potnikov, natovarjanje ali raztovarjanje pošte ali tovora, polnjenje goriva, parkiranje ali vzdrževanje;
- (p) „storitev upravljanja ploščadi“ pomeni storitev upravljanja dejavnosti in gibanja zrakoplovov in vozil na letališki ploščadi;
- (q) „ATM/ANS“ pomeni funkcije ali službe upravljanja zračnega prometa, kakor so opredeljene v členu 2(10) Uredbe (ES) XXX/XXX o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev), navigacijske službe zračnega prometa, opredeljene v členu 2(4) navedene uredbe, vključno s funkcijami in službami upravljanja mreže iz člena 17 navedene uredbe, in službe, ki se ukvarjajo s pridobivanjem in obdelavo podatkov ter formatiranjem in posredovanjem podatkov splošnemu zračnemu prometu za namene varne zračne plovbe;
- (r) „sistem ATM/ANS“ pomeni kakršno koli kombinacijo opreme in sistemov, kot je opredeljena v členu 2(33) Uredbe (ES) št. [XXX/XXX] o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev);

- (s) „služba za informacije o letih“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;
- (t) „splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov in tudi vse premike državnih zrakoplovov (vključno vojaških, carinskih in policijskih zrakoplovov), če so ti premiki v skladu s postopki ICAO;
- (u) „osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES² v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007³ z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)⁴.

Člen 8b

ATM/ANS

1. Izvajanje ATM/ANS je v skladu z bistvenimi zahtevami iz Priloge Vb in, če je izvedljivo, Prilogo Va.
2. Izvajalci ATM/ANS morajo imeti certifikat. Certifikat se izda, ko izvajalec dokaže, da je sposoben in ima sredstva za izvajanje obveznosti, povezanih s privilegiji izvajalca. Dodeljeni privilegiji in obseg storitev so navedeni v certifikatu.
3. Z odstopanjem od odstavka 2 lahko dajo države članice izvajalcem služb informacij o letenju možnost, da izjavijo, da so sposobni in imajo sredstva za izvajanje obveznosti, povezanih z izvajanjem služb.

² UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

³ UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

⁴ UL L 64, 2.3.2007, str. 1, kakor je bila spremenjena z uredbama Sveta (ES) št. 1361/2008 in št. 721/2014 (UL L 352, 31.12.2008 in UL L 192, 1.7.2014).

4. Z ukrepi iz odstavka 6 se lahko določi zahteva za certificiranje ali izjavo glede organizacij, ki izvajajo projektiranje, izdelavo in vzdrževanje sistemov in komponent ATM/ANS, od katerih je kritično odvisna varnost ali interoperabilnost. Certificati za te organizacije se izdajo, ko te dokažejo, da so sposobne in imajo sredstva za izvajanje obveznosti, povezanih z njihovimi privilegiji. Dodeljeni privilegiji so navedeni v certifikatu.
5. Z ukrepi iz odstavka 6 se lahko določi zahteva za certificiranje v zvezi s sistemi in komponentami ATM/ANS, od katerih je kritično odvisna varnost ali interoperabilnost. Certifikat za te sisteme in komponente se izda, ko prosilec dokaže, da so sistemi in komponente skladni s podrobnimi specifikacijami, določenimi za zagotavljanje skladnosti z bistvenimi zahtevami iz odstavka 1.
- 5a. Z ukrepi iz odstavka 6 se lahko določi zahteva glede izjave izvajalca ATM/ANS iz člena 3(ea) (iv) ali organizacije, ki izvaja projektiranje, izdelavo in vzdrževanje sistemov in komponent ATM/ANS, iz člena 3 (ea) (iii) v zvezi s sistemi in komponentami ATM/ANS, od katerih je kritično odvisna varnost ali interoperabilnost.
6. Ukrepi, potrebni za izvajanje tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 65a([...]²). Ti ukrepi podrobno določajo zlasti:
 - (a) pogoje za izvajanje ATM/ANS v skladu z bistvenimi zahtevami iz Priloge Vb in po potrebi Priloge Va;
 - (b) pogoje za določanje podrobnih specifikacij za sisteme in komponente ATM/ANS in obveščanje prosilca o tem;

- (c) pogoje za izdajo, ohranitev, spremembe, začasni odvzem ali preklic certifikatov iz odstavka 2 [...] in po potrebi odstavka 5;
- (d) odgovornost nosilcev certifikatov;
- (e) po potrebi pogoje in postopke v zvezi z izjavo izvajalcev storitev ter organizacij, ki izvajajo projektiranje, izdelavo ali vzdrževanje sistemov in komponent ATM/ANS iz odstavkov od 3 do 5a, ter za nadzor nad njimi;
- (f) pogoje, pod katerimi je delovanje prepovedano, omejeno ali morajo biti zanj zaradi varnosti izpolnjeni določeni pogoji;
- (g) pogoje za izdajo in razširjanje obveznih informacij za zagotovitev varnosti pri izvajanju ATM/ANS;
- (h) [črtano]
- (i) operativne predpise ter komponente ATM/ANS, potrebne za uporabo zračnega prostora.

V zvezi z izvajanjem ATM/ANS je Komisija pooblaščen, da z delegiranimi akti v skladu s členom 65b spremeni ali dopolni Prilogo Vb, kadar je to potrebno zaradi tehničnega, operativnega ali znanstvenega razvoja ali dokaza o varnosti v zvezi z ATM/ANS, da se v potrebnem obsegu izpolnijo cilji iz člena 2.

7. Ukrepi iz odstavka 6:

- (a) odražajo zadnje stanje tehničnega razvoja in najboljše prakse na področju ATM/ANS ter so skladne z osrednjim načrtom za ATM, če je to ustrezno;
- (b) so sorazmerni z vrsto in zapletenostjo izvajanih služb;
- (c) upoštevajo izkušnje pri ATM/ANS z vsega sveta ter znanstveni in tehnični napredek;
- (d) se pripravijo, če je izvedljivo, ob upoštevanju ustreznih določb Uredbe (ES) št. [XXX/XXX] o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitve) in ob zagotavljanju neprekinjene veljavnosti certifikatov, ki so že bili dodeljeni v skladu z navedenimi uredbami; v izhodišču vsebujejo varnostne predpise navedenih uredb in po potrebi, v primeru nadaljnjih sprememb, upoštevajo najnovejša dognanja znanstvenega in tehničnega napredka;
- (e) omogočajo takojšen odziv na ugotovljene vzroke nesreč in resnih incidentov.

Člen 13

Usposobljeni subjekti

Agencija ali zadevni nacionalni letalski organ pri dodeljevanju posebne naloge certificiranja ali nadzora usposobljenemu subjektu zagotovi, da ta subjekt izpolnjuje merila iz Priloge V.

Usposobljeni subjekti ne izdajajo certifikatov ali dovoljenj ali prejemajo izjav.

POGLAVJE III
EVROPSKA AGENCIJA ZA VARNOST V LETALSTVU

ODDELEK I

Naloge

Člen 17

Ustanovitev in funkcije Agencije

1. Za izvajanje te uredbe se ustanovi Evropska agencija za varnost v letalstvu.
2. Za zagotavljanje ustreznega delovanja in razvoja varnosti civilnega letalstva Agencija:
 - (a) izvaja vse naloge in oblikuje mnenja o vseh vprašanjih, ki jih zajema člen 1(1);
 - (b) pomaga Komisiji s pripravo ukrepov, ki jih je treba sprejeti za izvajanje te uredbe. Kadar ti vključujejo tehnične predpise in zlasti predpise, ki zadevajo konstrukcijo, načrtovanje ter operativne vidike, Komisija ne sme spreminjati vsebine teh ukrepov brez predhodne uskladitve z Agencijo. Agencija nudi Komisiji pri opravljanju njenih nalog tudi potrebno tehnično, znanstveno in upravno pomoč;
 - (c) sprejema potrebne ukrepe v okviru pooblastil, ki ji jih daje ta uredba ali druga zakonodaja Unije;
 - (d) izvaja inšpekcijske preglede in preiskave, nujne za opravljanje njenih nalog;
 - (e) v okviru svoje pristojnosti v imenu držav članic izvaja tiste funkcije in naloge, ki jih državam članicam pripisujejo veljavne mednarodne konvencije, zlasti Čikaška konvencija.
 - (f) podpira pristojne organe držav članic pri izvajanju njihovih nalog z oblikovanjem foruma za izmenjavo informacij in strokovnega znanja, ki ga na prostovoljni osnovi dajo na voljo države članice.

Člen 22a

ATM/ANS

Agencija v zvezi z ATM/ANS iz člena 4(3c):

- (a) sama ali prek nacionalnih letalskih organov ali usposobljenih subjektov izvaja inšpekcijske preglede in revizije v organizacijah, ki jih certificira;
- (b) izdaja in podaljšuje certifikate organizacijam, ki imajo sedež zunaj območja, za katerega veljajo določbe Pogodbe, in ki opravljajo storitve v zračnem prostoru, za katerega Pogodba velja;
- (c) izdaja in podaljšuje certifikate organizacijam, ki opravljajo vseevropske storitve;
- (ca) izdaja in podaljšuje certifikate organizacij, ki izvajajo projektiranje, izdelavo ali vzdrževanje vseevropskih sistemov in komponent ATM/ANS, ali sprejema izjave od njih;
- (cb) sprejemanje izjav organizacij, ki jih certificira, kot je navedeno v točkah (b) in (c), glede sistemov ATM/ANS;
- (d) spremeni, začasno odvzame ali prekliče zadevni certifikat, če pogoji, v skladu s katerimi je bil certifikat izdan, niso več izpolnjeni ali če imetnik certifikata ne izpolnjuje obveznosti, ki jih nalaga ta uredba ali njeni izvedbeni predpisi.

Na zahtevo zadevne države članice opravlja Agencija tudi naloge, določene v točkah (c) do (d) v zvezi z drugimi organizacijami.

ODDELEK III

Načini dela

Člen 52

Postopki za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil

1. Čim prej po začetku veljavnosti te uredbe upravni odbor vzpostavi pregledne postopke za izdajo mnenj, certifikacijskih specifikacij, sprejemljivih postopkov usklajevanja ter navodil iz člena 18(a) in (c).

Ti postopki:

- (a) temeljijo na strokovnem znanju in izkušnjah, ki jih zagotovijo civilni in po potrebi vojaški letalski regulativni organi držav članic;
 - (b) po potrebi vključujejo strokovnjake ustreznih zainteresiranih strani, tudi vojaške, in temeljijo na strokovnem znanju in izkušnjah Eurocontrola, ustreznih evropskih organov za standardizacijo ali drugih specializiranih organov;
 - (c) zagotavljajo, da Agencija objavi dokumente in se posvetuje z zainteresiranimi strankami v skladu s časovnim razporedom in postopkom, ki vključuje obveznost Agencije, da pripravi pisni odgovor na posvetovalni postopek.
2. Ko Agencija na podlagi člena 19 oblikuje mnenja, certifikacijske specifikacije, sprejemljive postopke usklajevanja in navodila, ki jih bodo uporabljale države članice, vzpostavi postopek za posvetovanje z državami članicami. V ta namen lahko ustanovi delovno skupino, v kateri je vsaka država članica upravičena imenovati izvedenca.
 3. Ukrepi iz člena 18(a) in (c) in postopki, vzpostavljeni po odstavku 1 tega člena, se objavijo v uradni publikaciji Agencije.
 4. Določijo se posebni postopki v zvezi s takojšnjimi ukrepi, ki jih mora Agencija sprejeti kot odziv na varnostni problem, in v zvezi z obveščanjem ustreznih zainteresiranih strank o ukrepih, ki jih morajo izvršiti same.

ODDELEK IV
Finančne zahteve

Člen 59

Proračun

1. Prihodke Agencije sestavljajo:
 - (a) prispevek Unije,
 - (b) prispevek katere koli evropske tretje države, s katero je Unija sklenila sporazume, navedene v členu 66;
 - (c) takse, ki jih vplačajo prosilci in imetniki certifikatov in potrdil, ki jih izdaja Agencija;
 - (d) dajatve za objavo, usposabljanje in vse druge storitve, ki jih zagotavlja Agencija; in
 - (e) vsi prostovoljni finančni prispevki držav članic, tretjih držav ali drugih subjektov, če takšni prispevki ne ogrožajo neodvisnosti in nepristranskosti Agencije;
 - (f) nepovratna sredstva organov Unije za opravljanje nalog v skladu s členom 24 Uredbe (ES) št. (XXXX/XXX) o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev).
2. Odhodki Agencije obsegajo kadrovske in upravne stroške ter stroške za poslovanje in infrastrukturo.

3. Prihodki in odhodki so uravnoteženi.
4. Regulativni proračuni in takse, ki se predpišejo in zberejo za dejavnosti certificiranja, se v proračunu Agencije obravnavajo ločeno.
5. Upravni odbor vsako leto na podlagi osnutka poročila o načrtu prihodkov in odhodkov izdela poročilo o načrtu prihodkov in odhodkov Agencije za naslednje proračunsko leto.
6. Poročilo o načrtu iz odstavka 4, ki vključuje osnutek programa vzpostavitve skupaj z začasnim delovnim programom, upravni odbor najpozneje do 31. marca pošlje Komisiji in državam, s katerimi je Skupnost sklenila sporazume iz člena 66.
7. Komisija pošlje poročilo o načrtu proračunskemu organu skupaj s predhodnim predlogom splošnega proračuna Evropske unije.
8. Na podlagi poročila o načrtu Komisija v predhodni predlog splošnega proračuna Evropske unije vnese ocene, ki jih šteje za nujne za organizacijsko shemo, in znesek subvencije iz splošnega proračuna, ki ga predloži proračunskemu organu v skladu s členom 272 Pogodbe.
9. Proračunski organ odobri proračunska sredstva za subvencijo Agenciji. Proračunski organ sprejme načrt delovnih mest Agencije.
10. Proračun sprejme upravni odbor. Proračun postane dokončen po končnem sprejetju splošnega proračuna Evropske unije. Po potrebi se ustrezno prilagodi.

11. Upravni odbor čim prej uradno obvesti proračunski organ o svoji nameri izvajanja katerega koli projekta, ki bi lahko imel pomembne finančne posledice za financiranje proračuna, zlasti katerih koli projektov v zvezi z nepremičninami, kot so najem ali nakup zgradb. O tem obvesti Komisijo.

Kadar oddelek proračunskega organa uradno obvesti upravni odbor, da namerava podati mnenje, to mnenje predloži upravnemu odboru v šestih tednih od datuma uradnega obvestila o projektu.

Člen 64

Takse in dajatve

1. Takse in dajatve se zaračunajo za naslednje dejavnosti:
 - (a) izdajo in obnovitev certifikatov ter s tem povezane funkcije stalnega nadzora;
 - (b) zagotavljanje storitev; s prikazom dejanskih stroškov za posamezno storitev;
 - (c) obdelavo pritožb;
 - (d) registracijo izjav in s tem povezanimi funkcijami stalnega nadzora na področju ATM/ANS.

Vse takse in dajatve so izražene in plačljive v eurih.

2. Takse in dajatve se določijo v takšni višini, da z njimi povezani prihodki načeloma zadostujejo za pokritje celotnih stroškov opravljenih storitev. V teh stroških se prikažejo zlasti vsi izdatki Agencije, povezani z osebjem, vključenim v dejavnosti iz odstavka 3, vključno s sorazmernimi prispevki delodajalca v pokojninsko shemo. Takse in dajatve, tudi tiste, ki so bile zbrane v letu 2007, so namenski prejemki Agencije.

3. Ukrepi, potrebni za izvajanje tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 65a([...]2). Ti ukrepi opredeljujejo zlasti dejavnosti, za katere se na podlagi člena 59(1)(c), (d) in (f) plačujejo takse in dajatve, višino taks in dajatev za vsako dejavnost ter način njihovega plačila. O osnutku izvedbenih ukrepov se je treba posvetovati z upravnim odborom.

Člen 65a

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Če odbor ne predloži mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 65b

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo iz zadnjega pododstavka člena 8b(6) se prenese za obdobje pet let od [*datum objave te uredbe*]. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz člena 8b(6) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati pooblastilo, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne veljati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Zlasti je pomembno, da se Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov v skladu s svojo običajno prakso posvetuje s strokovnjaki, tudi strokovnjaki držav članic. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu z zadnjim pododstavkom člena 8b(6), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 65c

Nujni postopek

[...]

Člen [x]

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.⁵

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik

Predsednik

⁵ Informacija za UL: Ta uredba se objavi skupaj z uredbo o EASA (ES) [št. XXXXX], s čimer bo zagotovljen istočasen začetek veljavnosti obeh uredb.

PRILOGA V

MERILA ZA USPOSOBLJENE SUBJEKTE IZ ČLENA 13 („USPOSOBLJENI SUBJEKT“ ALI „SUBJEKT“)

1. Subjekt, njegov direktor in osebje, pooblaščen za izvajanje pregledov, ne smejo neposredno ali kot pooblašчени zastopniki sodelovati pri načrtovanju, proizvodnji, trženju ali vzdrževanju proizvodov, delov, naprav, komponent ali sistemov, njihovem delovanju, opravljanju storitev ali njihovi uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih informacij med vključenimi organizacijami in usposobljenim subjektom.
2. Subjekt in osebje, pooblaščen za naloge certificiranja in nadzora ter inšpekcijske preglede in preiskave, morata izvajati svoje obveznosti s kar največ strokovne neoporečnosti in tehnične usposobljenosti ter ne smeta biti pod pritiskom in prejemati spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivale na njuno presojo ali rezultate njihovih nalog certificiranja in nadzora, preiskav ter inšpekcijskih pregledov in preiskav, zlasti ne od oseb ali skupin oseb, na katere vplivajo ti rezultati.
3. Subjekt mora zaposlovati osebje in razpolagati s sredstvi, ki so potrebna za ustrezno opravljanje tehničnih in administrativnih nalog, povezanih s postopki certificiranja, nadzora, inšpekcijskimi pregledi in preiskavami; imeti bi moral tudi dostop do opreme, ki je potrebna za izredne preglede.
4. Usposobljeni subjekt in njegovo osebje, odgovorno za preiskave, mora imeti:
 - dobro tehnično in poklicno izobrazbo,
 - zadovoljivo poznavanje zahtev glede nalog certificiranja ter inšpekcijskih pregledov in preiskav, ki jih opravlja, in zadostne izkušnje s temi postopki,
 - biti usposobljeno za pripravo izjav, evidenc in poročil, s katerimi dokaže, da so bile preiskave ter inšpekcijski pregledi in preiskave opravljene,

- biti sposobno predložiti dokumentacijo, s katero potrjujejo, da imajo bogate izkušnje v ocenjevanju oseb javnega ali zasebnega prava.
5. Zagotovljena mora biti nepristranskost osebja, ki je pristojno za preiskave ter inšpekcijske preglede in preiskave. Njihovo nagrajevanje ne sme biti odvisno od števila opravljenih preiskav ter inšpekcijskih pregledov in preiskav, niti od njihovih rezultatov.
 6. Subjekt mora skleniti zavarovanje odgovornosti, razen če njegovo odgovornost prevzame država članica v skladu z nacionalno zakonodajo ali če je država članica odgovorna za inšpekcijske preglede.
 7. Osebje subjekta mora upoštevati poslovne skrivnosti v zvezi z vsemi podatki, ki jih je pridobilo pri opravljanju nalog v okviru te uredbe.

PRILOGA Vb

BISTVENE ZAHTEVE ZA ATM/ANS IN ZA KONTROLORJE ZRAČNEGA PROMETA

1. *Uporaba zračnega prostora*

- (a) Vsi zrakoplovi, razen tistih, ki opravljajo dejavnosti iz člena 1(2)(a), se v vseh fazah leta ali na območju gibanja na aerodromu upravljajo v skladu s skupnimi splošnimi operativnimi pravili in vsemi primernimi postopki, določenimi za uporabo zadevnega zračnega prostora.
- (b) Vsi zrakoplovi, razen tistih, ki opravljajo dejavnosti iz člena 1(2)(a), so opremljeni z zahtevanimi komponentami in se jih ustrezno upravlja. Komponente, ki se uporabljajo v okviru sistema ATM/ANS, izpolnjujejo zahteve iz točke 3.

2. *Storitve*

- (a) *Letalske informacije in podatki za uporabnike zračnega prostora za namen zračne navigacije*
 - i) Podatki, ki se uporabljajo kot vir letalskih informacij, so dovolj kakovostni, popolni, aktualni in pravočasni.
 - ii) Letalske informacije so točne, popolne, aktualne, nedvoumne in ustrezne integritete v ustrezni obliki za uporabnike.
 - iii) Razširjanje takšnih letalskih informacij uporabnikom zračnega prostora je pravočasno ter poteka prek dovolj zanesljivih in hitrih komunikacijskih sredstev, ki so zaščitena pred posegi in popačenjem.
- (b) *Meteorološke informacije*
 - i) Podatki, ki se uporabljajo kot vir za letalske meteorološke informacije, so dovolj kakovostni, popolni in aktualni.

- ii) V možnem obsegu so letalske meteorološke informacije natančne, popolne, aktualne, ustrezne integritete in nedvoumne, da izpolnjujejo potrebe uporabnikov zračnega prostora.
- iii) Razširjanje takšnih letalskih meteoroloških informacij uporabnikom zračnega prostora je pravočasno ter poteka prek dovolj zanesljivih in hitrih komunikacijskih sredstev, ki so zaščitena pred motnjami in popačenjem.

(c) *Storitve zračnega prometa*

- i) Podatki, ki se uporabljajo kot vir za zagotavljanje storitev zračnega prometa, so pravilni, popolni in aktualni.
- ii) Storitve zračnega prometa so dovolj natančne, popolne, aktualne in nedvoumne, da izpolnjujejo potrebe uporabnikov po varnosti.
- iii) Avtomatizirana orodja, ki zagotavljajo informacije ali nasvete uporabnikom, so pravilno projektirana, izdelana in vzdrževana, da so primerna za predvideno uporabo.
- iv) Službe za kontrolo zračnega prometa in povezani postopki zagotavljajo primerno razdaljo med zrakoplovi ter na manevrskem območju aerodroma preprečujejo trke med zrakoplovom in ovirami, po potrebi pa tudi pomagajo pri zaščiti pred drugimi nevarnostmi v zraku ter zagotavljajo hitro in pravočasno usklajevanje z vsemi zadevnimi uporabniki in sosednjimi deli zračnega prostora.
- v) Komunikacija med storitvami zračnega prometa in zrakoplovi ter med zadevnimi enotami storitev zračnega prometa je pravočasna, jasna, pravilna in nedvoumna, zaščitena pred motnjami, vsi udeleženi akterji pa jo morajo razumeti, in, če se zdi primerno, priznavati.

- vi) Zagotovijo se ukrepi za zaznavanje morebitnih izrednih razmer in po potrebi za sprožitev učinkovitih iskalnih in reševalnih akcij. Ti ukrepi vsebujejo vsaj ustrezne mehanizme za opozarjanje, usklajevalne ukrepe in postopke, sredstva in osebje za učinkovito pokrivanje območja odgovornosti.

(d) Komunikacijske službe

Komunikacijske službe dosežejo in ohranjajo ustrezne lastnosti v zvezi z razpoložljivostjo, integriteto, stalnostjo in pravočasnostjo. So hitre in zaščitene pred popačenjem.

(e) Navigacijske službe

Navigacijske službe dosežejo in ohranjajo ustrezne lastnosti v zvezi z vodenjem, ugoavljanjem položaja in, če je na voljo, časovnim razporedom. Merila lastnosti vključujejo natančnost, integriteto, razpoložljivost in stalnost službe.

(f) Nadzorne službe

Nadzorne službe opredelijo položaj zrakoplova v zraku ter drugih zrakoplovov in vozil na površini aerodroma z zadostno učinkovitostjo glede na njihovo točnost, integriteto, stalnost in verjetnost zaznavanja.

(g) Upravljanje pretoka zračnega prometa

Pri taktičnem upravljanju pretoka zračnega prometa na ravni Unije se uporabljajo in zagotavljajo dovolj natančne in aktualne informacije o obsegu in naravi načrtovanega zračnega prometa, ki vpliva na izvajanje storitev; poleg tega se s pogajanjem dosežejo in usklajujejo preusmeritve ali zamiki pretoka prometa, da bi se zmanjšalo tveganje preobremenitve, do katere lahko pride v zraku ali na aerodromu. Upravljanje pretoka se izvaja, da bi se s tem pri uporabi zračnega prostora zagotovile optimalno razpoložljive zmogljivosti in bi se spodbudili procesi upravljanja pretoka zračnega prometa. Temelji na varnosti, preglednosti in učinkovitosti ter jamči, da se zmogljivosti zagotavljajo na prilagodljiv način, pravočasno in v skladu s priporočili evropskega navigacijskega načrta.

Ukrepi iz člena 8b(6) za upravljanje pretoka zračnega prometa podpirajo operativne odločitve izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcev aerodromov in uporabnikov zračnega prostora ter zajemajo naslednja področja:

- (a) načrtovanje letenja;
- (b) uporabo razpoložljivih zmogljivosti zračnega prostora med vsemi fazami letenja, vključno z dodeljevanjem slotov med poletom (*en route slot assignment*), in
- (c) uporabo zračnih prog za splošni zračni promet, vključno z:
 - oblikovanjem enotne publikacije za orientacijo zračnih prog in prometa,
 - možnostmi za preusmeritev splošnega zračnega prometa s področij zastojev, in
 - prednostnimi pravili o dostopu do zračnega prostora za splošni zračni promet, zlasti v obdobjih zastojev in v kriznih obdobjih,
- (d) skladnost med načrti leta in letališkimi sloti ter potrebno usklajenost s sosednjimi regijami, kot je ustrezno.

(h) Upravljanje zračnega prostora

Določitev posebnega dela zračnega prostora za določeno uporabo se spremlja, usklajuje in razširja pravočasno, da se zmanjša tveganje izgube razdvajanja med zrakoplovi v vseh okoliščinah. Ob upoštevanju organiziranosti vojaških dejavnosti in podobnih vidikov v pristojnosti držav članic upravljanje zračnega prostora podpira tudi enotno uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora, kakor ga opredeljuje ICAO in se izvaja v skladu z Uredbo (EU) XXX/XXX o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev), z namenom, da se olajša upravljanje zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike.

(i) Načrt zračnega prostora

Strukture zračnega prostora in postopki letenja so pravilno projektirani, nadzorovani in potrjeni, preden se jih razvije in jih zrakoplovi lahko uporabljajo.

3. *Sistemi in komponente*

(a) Splošno

Sistemi in komponente ATM/ANS, ki zagotavljajo ustrezne informacije zrakoplovom in od zrakoplovov ter na tleh, so ustrezno projektirani, izdelani, nameščeni, vzdrževani in upravljani, da se zagotovi njihova ustreznost za predvideno uporabo.

Med sisteme in postopke se vključijo zlasti tisti, ki so potrebni za naslednje funkcije in storitve:

1. upravljanje zračnega prostora;
2. upravljanje pretoka zračnega prometa;
3. sisteme in postopke za službe zračnega prometa, zlasti sisteme za obdelovanje podatkov o letih, sisteme za obdelovanje nadzornih podatkov in sisteme vmesnikov človek-stroj;
4. komunikacije, tudi komunikacije zemlja-zemlja, zrak-zemlja in zrak-zrak;
5. navigacijo;
6. nadzor;
7. službe za letalske informacije;
8. uporabo meteoroloških informacij.

(b) Integriteta, lastnosti in zanesljivost sistemov in komponent

Integriteta in z varnostjo povezane lastnosti sistemov in komponent na zrakoplovu, na tleh ali v vesolju ustrezajo predvideni uporabi. Ti izpolnjujejo zahtevano raven operativnih lastnosti za vse predvidene pogoje delovanja in celotno obdobje uporabe.

Sistemi ATM/ANS in njihove komponente se načrtujejo, gradijo, vzdržujejo in upravljajo z uporabo ustreznih in veljavnih postopkov tako, da je ves čas in v vseh fazah leta zagotovljeno nemoteno delovanje evropske mreže za upravljanje zračnega prometa. Nemoteno delovanje se lahko izrazi zlasti v obliki skupne uporabe informacij, vključno z ustreznimi informacijami o obratovalnem statusu, skupnim razumevanjem informacij, primerljivo obdelavo in pripadajočimi postopki, ki omogočajo skupno operativno izvajanje, dogovorjeno za celotno evropsko mrežo za upravljanje zračnega prometa (EATMN) ali njene dele.

Evropska mreža za upravljanje zračnega prometa, njeni sistemi in njihove komponente na koordinirani podlagi podpirajo nove dogovorjene in veljavne koncepte obratovanja, ki izboljšujejo kakovost, trajnost in učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti z vidika varnosti in zmogljivosti.

Evropska mreža za upravljanje zračnega prometa, njeni sistemi in njihove komponente podpirajo postopno izvajanje civilno-vojaške koordinacije do stopnje, potrebne za učinkovito upravljanje zračnega prostora in pretoka zračnega prometa ter varno in učinkovito uporabo zračnega prostora pri vseh uporabnikih, po konceptu prilagodljive uporabe zračnega prostora.

Da bi dosegli te cilje, evropska mreža za upravljanje zračnega prometa, njeni sistemi in njihove komponente podpirajo pravočasno skupno uporabo točnih in skladnih informacij o vseh fazah leta med civilnimi in vojaškimi stranmi, brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike, vključno z zahtevami glede zaupnosti.

(c) Projekt sistemov in komponent

- i) Sistemi in komponente so projektirani tako, da izpolnjujejo veljavne varnostne zahteve.
- ii) Sistemi in komponente, obravnavani skupaj, ločeno ali v medsebojni povezavi, so projektirani tako, da sta verjetnost, da lahko kakršna koli okvara povzroči popolno odpoved sistema, in resnost njenega učinka na varnost storitev v obratnem sorazmerju.
- iii) Sistemi in komponente, obravnavani posamezno in v kombinaciji, so projektirani tako, da upoštevajo omejitve z zvezi s človeškimi sposobnostmi in delovanjem.
- iv) Sistemi in komponente so projektirani tako, da so zaščiteni pred nenamernimi škodljivimi interakcijami z zunanjimi elementi.
- v) Osebu se jasno, dosledno in nedvoumno posredujejo informacije, potrebne za izdelavo, namestitve, upravljanje in vzdrževanje sistemov in komponent, pa tudi informacije o nevarnih razmerah.

(d) Stalna raven storitev

Ravni varnosti sistemov in komponent se ohranijo v času storitve in sprememb storitve.

4. Usposobljenost kontrolorjev zračnega prometa

(a) Splošno

Oseba, ki se usposablja za kontrolorja zračnega prometa ali je pripravnik za mesto kontrolorja zračnega prometa, je dovolj zrela, tako glede izobrazbe kot fizičnih in psihičnih sposobnosti, da lahko pridobi, ohranja in dokaže ustrezno teoretično znanje in praktične spretnosti.

(b) Teoretično znanje

- i) Kontrolor zračnega prometa pridobi in ohranja raven znanja, ki ustreza izvajanim nalogam in je sorazmerna s tveganji, povezanimi z vrsto storitve.
- ii) Pridobitev in ohranjanje teoretičnega znanja se dokazuje s stalnim ocenjevanjem med usposabljanjem in z ustreznimi preskusi znanja.
- iii) Pridobljeno teoretično znanje se ohranja na ustrezni ravni. Usposobljenost se dokazuje z rednimi ocenjevanji ali preskusi znanja. Pogostnost preskusov znanja je sorazmerna s stopnjo tveganja, povezanega z vrsto storitve.

(c) Praktične spretnosti

- i) Kontrolor zračnega prometa pridobi in ohranja praktične spretnosti, ki ustrezajo izvajanju njegovih nalog. Takšne spretnosti so sorazmerne s tveganji, povezanimi z vrsto storitve, in vključujejo, če to ustreza nalogam, ki se izvajajo, najmanj naslednje:
 - i. operativne postopke;
 - ii. posebne vidike naloge;
 - iii. neobičajne razmere in nujne primere ter
 - iv. človeške dejavnike.
- ii) Kontrolor zračnega prometa dokaže, da lahko izvaja povezane postopke in naloge na ravni usposobljenosti, ki ustreza nalogam, ki se izvajajo.
- iii) Pridobljene praktične spretnosti se ohranjajo na zadovoljivi ravni. Usposobljenost se preverja z rednimi ocenjevanji ali preskusi znanja. Pogostnost ocenjevanj je sorazmerna z zahtevnostjo in stopnjo tveganja, povezanega z vrsto storitve in nalogami, ki se izvajajo.

(d) Jezikovna usposobljenost

- i) Kontrolor zračnega prometa dokaže jezikovno usposobljenost za govorjenje in razumevanje angleškega jezika na ravni, ki mu omogoča učinkovito sporazumevanje v glasovnih situacijah (telefon/radijska postaja) in situacijah „iz oči v oči“ glede konkretnih in z delom povezanih tem, vključno s situacijami nujnih primerov.
- ii) Kontrolor zračnega prometa je jezikovno usposobljen za govorjenje in razumevanje nacionalnega jezika ali jezikov na zgoraj navedeni ravni, kadar koli je to v posebnem delu zračnega prostora potrebno za zagotavljanje storitev zračnega prometa.

(e) Naprave za simulacijo letenja (STD)

Če se STD uporabljajo za praktično usposabljanje o zavedanju o situaciji in človeških dejavnikov ali za dokazovanje pridobljenih in ohranjenih spretnosti, ustrezajo določenim lastnostim, ki omogočajo ustrezno simulacijo delovnega okolja in operativnih razmer, primernih za izvajanje usposabljanja.

(f) Program usposabljanja

- i) Usposabljanje poteka po programu usposabljanja, ki lahko vključuje teoretično in praktično poučevanje, vključno s STD, če je ustrezno.
- ii) Za vsako vrsto usposabljanja se določi in sprejme program usposabljanja.

(g) Inštruktorji

- i) Teoretično poučevanje izvajajo ustrezno usposobljeni inštruktorji. Ti:
 - i. imajo ustrezno znanje s področja, ki ga poučujejo, in
 - ii. so dokazali, da so usposobljeni za uporabo ustreznih metod poučevanja.

- ii) Praktično poučevanje izvajajo ustrezno usposobljeni inštruktorji, ki imajo naslednje kvalifikacije:
 - i. izpolnjujejo zahteve glede teoretičnega znanja in imajo izkušnje, ki ustrezajo izvajanemu poučevanju;
 - ii. dokazali so, da so usposobljeni za poučevanje in uporabo ustreznih metod poučevanja;
 - iii. metode poučevanja so vadili med postopki, ki jih nameravajo poučevati, in
 - iv. redno hodijo na osvežitvena usposabljanja, s čimer ohranjajo sposobnosti poučevanja.
- iii) Inštruktorji praktičnih spretnosti imajo ali pa so imeli pravico delovati kot kontrolorji zračnega prometa.

(h) Ocenjevalci

- i) Osebe, pristojne za ocenjevanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa:
 - i. so dokazale, da so usposobljene za ocenjevanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa ter izvajanje preskusov in preverjanj kontrolorjev zračnega prometa, in
 - ii. redno hodijo na osvežitvena usposabljanja, s čimer se zagotovijo najsodobnejši standardi ocenjevanja.
- ii) Ocenjevalci praktičnih spretnosti imajo ali pa so imeli pravico delovati kot kontrolorji zračnega prometa na tistih področjih, ki jih nameravajo ocenjevati.

(i) *Zdravstvena sposobnost kontrolorja zračnega prometa*

i) Zdravstvena merila

- i. Vsi kontrolorji zračnega prometa redno dokazujejo zdravstveno sposobnost za zadovoljivo izvajanje svojih nalog. Sposobnost se dokaže na podlagi ustrezne presoje, pri čemer se upoštevajo možna psihična in fizična odstopanja zaradi starosti.
- ii. Dokazovanje zdravstvene sposobnosti, ki zajema fizično in psihično sposobnost, vključuje dokazano odsotnost bolezni ali invalidnosti, ki bi osebam, ki izvajajo storitve kontrole zračnega prometa (ATC), onemogočala:
 - pravilno opravljanje nalog, potrebnih za izvajanje ATC,
 - izvajanje dodeljenih nalog ob katerem koli času ali
 - pravilno zaznavanje okolja.

- ii) Če se zdravstvena sposobnost ne more v celoti dokazati, se lahko sprejmejo blažilni ukrepi, ki zagotavljajo enakovredno varnost.

5. Izvajalci storitev in organizacije za usposabljanje

(a) *Storitve se ne izvajajo, če niso izpolnjeni naslednji pogoji:*

- i) izvajalec storitev ima, neposredno ali posredno po pogodbah, sredstva, potrebna za obseg storitve. Ta sredstva med drugim vključujejo sisteme, naprave, vključno z napajalnimi enotami, poslovodne strukture, osebje, opremo in njeno vzdrževanje, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidence;
- ii) izvajalec storitev pripravi in posodablja priročnike o upravljanju in delovanju v zvezi z zagotavljanjem storitev ter mora ravnati v skladu s temi priročniki. Taki priročniki vsebujejo vsa potrebna navodila, informacije in postopke za delovanje, sistem upravljanja in operativno osebje za izvajanje njihovih nalog;

- iii) izvajalec storitev izvaja in vzdržuje sistem upravljanja na podlagi tveganja, da zagotovi skladnost z bistvenimi zahtevami iz te priloge in si prizadeva za nenehno proaktivno izboljševanje tega sistema;
- iv) izvajalec storitev uporablja samo ustrezno kvalificirano in usposobljeno osebje ter izvaja in vzdržuje programe za usposabljanje in preverjanje osebja;
- v) izvajalec storitev vzpostavi formalne povezave z vsemi deležniki, ki lahko neposredno vplivajo na varnost storitev, da zagotovi skladnost s temi bistvenimi zahtevami;
- vi) izvajalec storitev pripravi in izvaja načrt ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih, ki zajemajo neobičajne razmere in nujne primere, do katerih lahko pride v zvezi s storitvami;
- vii) izvajalec storitev pripravi in ohranja program za preprečevanje nesreč in incidentov ter zagotavljanje varnosti, vključno s poročanjem in analizo dogodkov, ki se uporablja v sistemu upravljanja za doseganje cilja nenehnega izboljševanja varnosti, in
- viii) izvajalec storitev poskrbi za preverjanje, ali so zahteve glede varnosti in interoperabilnosti za vse sisteme in komponente, ki jih upravljajo, vedno izpolnjene.

(b) Storitve ATC se ne izvajajo, če niso izpolnjeni naslednji pogoji:

- i) da bi se preprečila utrujenost osebja, ki izvaja storitve ATC, se uporablja sistem poimenskega seznama članov osebja in njihovih dolžnosti. Takšen sistem mora zajemati delovna obdobja, delovni čas in prilagojeni čas počitka. Pri omejitvah, sprejetih v okviru takšnega sistema, se upoštevajo ustrezni dejavniki, ki povečujejo utrujenost, kot so zlasti pomanjkanje spanja, porušitev cirkadialnega ritma, nočne ure, skupni delovni čas v danem obdobju in porazdelitev dodeljenih nalog med člane osebja;
- ii) da bi se preprečil stres osebja, ki izvaja storitve ATC, se uporabljajo izobraževalni in preventivni programi;

- iii) izvajalec storitev ATC ima vzpostavljene postopke za preverjanje, ali je kognitivna sposobnost osebja, ki izvaja storitve ATC, oslABLjena in ali je njihova zdravstvena sposobnost zadovoljiva;
 - iv) izvajalec storitev ATC pri načrtovanju in delovanju upošteva operativne in tehnične omejitve ter načela človeških dejavnikov.
- (c) *Komunikacijske, navigacijske in/ali nadzorne storitve se ne izvajajo, če ni izpolnjen naslednji pogoj:*

Izvajalec storitev zadevne uporabnike zračnega prostora in enote storitev zračnega prometa pravočasno obvešča o operativnem statusu (in spremembah) storitev, ki se izvajajo za namene storitev zračnega prometa.

(d) *Organizacije za usposabljanje*

Organizacija za usposabljanje osebja, ki izvaja storitve ATC, izpolnjuje naslednje zahteve:

- i) ima vsa potrebna sredstva za obseg odgovornosti, povezanih z njeno dejavnostjo. Ta sredstva med drugim vključujejo naprave, osebje, opremo, metodologijo, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidence;
- ii) izvaja in vzdržuje sistem upravljanja, ki se nanaša na varnost in standard usposabljanja, ter si prizadeva za nenehno izboljševanje tega sistema in
- iii) po potrebi sklene dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da je zagotovljena nenehna skladnost s temi bistvenimi zahtevami.