

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1035/2011

z dnia 17 października 2011 r.

ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4, 6 i 7,uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ⁽²⁾, w szczególności jego art. 8b ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja, przy wsparciu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencji”), powinna przyjąć przepisy wykonawcze w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i zapewniania służb żeglugi powietrznej (ANS) w całej Unii. Zgodnie z art. 8b ust. 6 tego rozporządzenia podstawę tych przepisów wykonawczych powinny stanowić rozporządzenia przyjęte na mocy art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽³⁾.
- (2) Zapewnianie służb żeglugi powietrznej w Unii powinno podlegać certyfikacji państw członkowskich lub Agencji. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 8b ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, spełniające wspólne wymogi, powinny otrzymać certyfikat.
- (3) Stosowanie wspólnych wymogów, które zostaną ustanowione na mocy art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008, nie powinno naruszać suwerenności państw członkowskich w ich przestrzeni powietrznej ani wymogów państw członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i spraw obronnych, jak określono w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004. Wspólne wymogi nie powinny obejmować operacji wojskowych ani szkoleń, jak przewidziano w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (4) Definicja wspólnych wymogów dotyczących zapewniania służb żeglugi powietrznej powinna w należyty sposób uwzględniać status prawny instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w państwach członkowskich. Ponadto jeśli dana organizacja prowadzi działalność inną niż zapewnianie służb żeglugi powietrznej, wspólne wymogi nie powinny mieć zastosowania do tego rodzaju innej działalności ani do środków przyznanych na działalność niezwiązaną z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, o ile przepis nie stanowi inaczej.
- (5) Stosowanie wspólnych wymogów dotyczących instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej powinno być proporcjonalne do ryzyka związanego ze specyfiką każdego rodzaju działalności, np. liczbą lub rodzajem oraz właściwościami wykonywanych lotów. Jeśli niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej postanowią, że nie będą korzystać z możliwości świadczenia usług transgranicznych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, właściwy organ powinien być uprawniony do zezwolenia tym instytucjom na spełnienie – z zachowaniem właściwych proporcji – odpowiednio, niektórych ogólnych wymogów dotyczących zapewnienia służb żeglugi powietrznej oraz niektórych szczególnych wymogów dotyczących zapewnienia służb ruchu lotniczego. W związku z tym warunki dołączone do certyfikatu powinny odzwierciedlać rodzaj i zakres odstępstwa.
- (6) W celu zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania systemu certyfikacji państwa członkowskie powinny przekazać Komisji i Agencji w rocznych sprawozdaniach wszelkie stosowne informacje dotyczące odstępstw przyznanych przez ich właściwy organ.
- (7) Różne rodzaje służb żeglugi powietrznej niekoniecznie podlegają tym samym wymogom. Z tego względu należy dostosować wspólne wymogi do szczególnych cech każdego rodzaju działalności.
- (8) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny być odpowiedzialne za zapewnienie zgodności z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami, w okresie ważności certyfikatu i w stosunku do wszystkich służb nim objętych.
- (9) W celu zapewnienia skutecznego stosowania wspólnych wymogów należy ustanowić system regularnego nadzoru i inspekcji zgodności ze wspomnianymi wspólnymi wymogami i warunkami określonymi w certyfikacie. Przed wydaniem certyfikatu właściwy organ powinien zbadać, czy instytucja spełnia odpowiednie kryteria, i dokonać w skali rocznej oceny zachowania zgodności

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.⁽²⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

- przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, którym przyznał certyfikat. W związku z tym właściwy organ powinien ustanowić i co roku aktualizować orientacyjny program inspekcji obejmujący wszystkie instytucje, którym przyznał certyfikat w oparciu o ocenę ryzyka. Program powinien umożliwić dokonanie inspekcji wszystkich istotnych aspektów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w racjonalnym czasie. Podczas oceny zachowania zgodności przez określone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i służby meteorologiczne właściwy organ powinien być uprawniony do sprawdzenia odpowiednich wymogów wynikających z zobowiązań międzynarodowych danego państwa członkowskiego.
- (10) Wzajemne przeglądy krajowych organów nadzorujących mogą prowadzić do wypracowania wspólnej koncepcji nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w całej Unii. Przeglądy te mogą być organizowane przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi oraz Agencją i powinny być skoordynowane z działaniami podjętymi w ramach art. 24 i 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz innych międzynarodowych programów monitorowania i nadzoru. Pozwoliłoby to uniknąć powielania działań. Ekspertiści powinni, w miarę możliwości, pochodzić z właściwego organu, aby w czasie trwania wzajemnego przeglądu możliwa była wymiana doświadczeń i najlepszych praktyk.
- (11) Eurocontrol opracował wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa („ESARR”), mające priorytetowe znaczenie dla bezpiecznego zapewnienia służb ruchu lotniczego. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Komisja powinna określić i przyjąć odpowiednie przepisy ESARR w rozporządzeniach Unii. Podstawę niniejszych przepisów wykonawczych stanowią inkorporowane przepisy ESARR zawarte w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej⁽¹⁾.
- (12) Przy okazji przyjmowania rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 Komisja stwierdziła, że nie ma potrzeby powtarzania przepisów ESARR 2 dotyczących przedkładania zgłoszeń oraz oceny nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa w ATM, które są objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz uchylającym dyrektywę 94/56/WE⁽²⁾, a także dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁽³⁾. Należy jednak wprowadzić nowe przepisy dotyczące nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa w celu nałożenia na właściwe organy, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, obowiązku sprawdzenia, czy instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, a także instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru przestrzegają uzgodnień odnoszących się do wymogów dokonywania zgłoszeń i oceny takich nieprawidłowości.
- (13) Należy uwzględnić zwłaszcza to, że, po pierwsze, zarządzanie bezpieczeństwem – jako jedna z funkcji służb żeglugi powietrznej – gwarantuje określenie, ocenę i należyte ograniczenie wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz że, po drugie, formalne i systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania, zmierzające w kierunku kompleksowego podejścia systemowego, maksymalnie, w widoczny i sprawdzalny sposób zwiększy korzyści wynikające z bezpieczeństwa. Agencja powinna dodatkowo ocenić wymogi bezpieczeństwa zawarte w niniejszym rozporządzeniu i włączyć je do wspólnej struktury regulacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (14) Do czasu opracowania przez Agencję środków wykonawczych mających na celu transpozycję odpowiednich norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) do środków wykonawczych Unii, akceptowalnych sposobów potwierdzania zgodności, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny działać zgodnie z odpowiednimi normami ICAO. W celu uproszczenia transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz do czasu zakończenia prac Agencji, które mają na celu opracowanie środków transponujących normy ICAO, państwa członkowskie, Komisja i Agencja, działając w odpowiednich przypadkach w ścisłej współpracy z Eurocontrollem, powinny podjąć prace nad zminimalizowaniem zgłoszonych przez państwa członkowskie różnic w stosowaniu norm ICAO w zakresie służb żeglugi powietrznej w celu wypracowania wspólnego zestawu norm dla państw członkowskich w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (15) Różne ustalenia krajowe odnoszące się do odpowiedzialności nie powinny powstrzymywać instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przed zawieraniem porozumień dotyczących transgranicznego zapewniania służb, jeśli zawarły one porozumienia w celu pokrycia strat z tytułu odszkodowań wynikających z zobowiązań zgodnie z właściwymi przepisami. Stosowana metoda powinna być zgodna z krajowymi wymogami prawnymi. Państwa członkowskie powinny pokryć zobowiązania tych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, którym, na swoją własną odpowiedzialność, zezwalają na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w części lub w całej swojej przestrzeni powietrznej bez certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004.
- (16) Agencja powinna dodatkowo ocenić przepisy niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisy odnoszące się do oceny bezpieczeństwa zmian w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej przez certyfikowaną organizację oraz personel techniczny i inżynierski, a także wydać opinię w celu dostosowania ich do kompleksowego podejścia systemowego, z uwzględnieniem włączenia tych przepisów do przyszłej wspólnej struktury regulacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i biorąc pod uwagę doświadczenie uzyskane przez zainteresowane strony i właściwe organy w dziedzinie nadzoru nad bezpieczeństwem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 335 z 21.12.2005, s. 13.

⁽²⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

- (17) Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽¹⁾ wymaga ustanowienia określonych funkcji, zwanych funkcjami sieciowymi, w celu optymalizacji wykorzystania przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów, umożliwiając równocześnie użytkownikom maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej oraz możliwość korzystania z preferowanych trajektorii. Jak przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004, rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 ⁽²⁾ ustanawia prawa, obowiązki i zadania podmiotu zaangażowanego w realizację tych funkcji.
- (18) Bezpieczna realizacja niektórych funkcji sieciowych wymaga, aby dany podmiot podlegał pewnym wymogom bezpieczeństwa. Wymogi te mają na celu zagwarantowanie, że podmiot lub organizacja działa w sposób bezpieczny, i są ustanowione w załączniku VI do rozporządzenia (UE) nr 677/2011. Są to wymogi bezpieczeństwa organizacji, które są bardzo podobne do ogólnych wymogów dotyczących zapewniania służb żeglugi powietrznej ustanowionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, ale dostosowane do wymaganego poziomu bezpieczeństwa funkcji sieciowych.
- (19) Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 2096/2005.
- (20) Należy zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 ⁽³⁾, a także rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej ⁽⁴⁾, aby dostosować je do niniejszego rozporządzenia.
- (21) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 141 z 31.5.2008, s. 5.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

Jeżeli załącznik I lub II nie stanowią inaczej, powyższe wspólne wymogi nie mają jednak zastosowania do:

- działalności innej niż zapewnianie służb żeglugi powietrznej realizowane przez instytucję zapewniającą takie służby;
- zasobów przyznanych na działalność, której przedmiotem nie jest zapewnianie służb żeglugi powietrznej.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje przyjęte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz art. 3 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Nie stosuje się jednak definicji „certyfikat” podanej w art. 2 pkt 15 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Stosuje się również następujące definicje:

- „prace lotnicze” oznaczają operację lotniczą, podczas której statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach, jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratownictwo lub reklama lotnicza;
- „zarobkowy transport lotniczy” oznacza wszelkie operacje lotnicze obejmujące transport pasażerów, ładunku lub poczty realizowany za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- „system funkcjonalny” oznacza połączenie systemów, procedur i zasobów ludzkich dokonane w celu spełnienia danej funkcji w kontekście zarządzania ruchem lotniczym;
- „lotnictwo ogólne” oznacza wszelkie operacje lotnictwa cywilnego oprócz prac lotniczych lub zarobkowego transportu lotniczego;
- „krajowy organ nadzorujący” oznacza organ lub organy wyznaczone lub ustanowione przez państwa członkowskie jako ich państwowe władze nadzorujące na mocy art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- „zagrożenie” oznacza wszelkie warunki, zdarzenia lub okoliczności mogące prowadzić do wypadku;
- „organizacja” oznacza podmiot zapewniający służby żeglugi powietrznej;
- „organizacja operująca” oznacza organizację odpowiedzialną za zapewnianie służb technicznych i inżynierskich wspomagających służby ruchu lotniczego, łączności, nawigacji lub nadzoru;
- „ryzyko” oznacza połączenie ogólnego prawdopodobieństwa lub częstotliwości występowania szkodliwych skutków spowodowanych zagrożeniem i ich rozmiar;

- 10) „zapewnienie bezpieczeństwa” oznacza wszystkie planowe i systematyczne działania niezbędne w celu zapewnienia odpowiedniego zaufania, dzięki którym produkt, służba, organizacja lub system funkcjonalny osiągają akceptowalny lub dopuszczalny poziom bezpieczeństwa;
- 11) „cel w zakresie bezpieczeństwa” oznacza zadeklarowaną jakość lub ilość, określającą najwyższą częstotliwość lub największe prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia;
- 12) „wymóg bezpieczeństwa” oznacza środki ograniczania ryzyka, zdefiniowane w strategii ograniczania ryzyka służącej osiągnięciu szczególnego celu w zakresie bezpieczeństwa, w tym wymogi organizacyjne, operacyjne, proceduralne, funkcjonalne, wykonawcze i interoperacyjne lub cechy środowiskowe;
- 13) „służby” oznaczają służbę żeglugi powietrznej lub grupę takich służb;
- 14) „ogólnoeuropejska służba żeglugi powietrznej” oznacza służbę żeglugi powietrznej, która została zaprojektowana i utworzona dla użytkowników w większości państw członkowskich bądź we wszystkich państwach członkowskich i która może zostać rozszerzona także poza przestrzeń powietrzną terytorium podlegającego postanowieniom Traktatu;
- 15) „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” oznacza wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, w tym organizację, która wystąpiła o certyfikat na świadczenie takich służb.

Artykuł 3

Właściwy organ ds. certyfikacji

1. Do celów stosowania niniejszego rozporządzenia właściwy organ ds. certyfikacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oznacza:
 - a) w odniesieniu do organizacji, których miejsce prowadzenia głównej działalności i ewentualnie siedziba znajdują się w państwie członkowskim – krajowy organ nadzorujący wyznaczony lub ustanowiony przez to państwo członkowskie;
 - b) w odniesieniu do organizacji zapewniających służby żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej terytorium podlegającego postanowieniom traktatu, i mających miejsce prowadzenia głównej działalności i ewentualnie siedzibę poza terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu – Agencję;
 - c) w odniesieniu do organizacji zapewniających ogólnoeuropejskie służby żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej terytorium podlegającego postanowieniom traktatu – Agencję.

2. Właściwy organ ds. nadzoru nad bezpieczeństwem jest organem wyznaczonym zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1034/2011 ⁽¹⁾.

Artykuł 4

Przyznawanie certyfikatów

1. W celu otrzymania certyfikatu niezbędnego do zapewnienia służb żeglugi powietrznej i bez uszczerbku dla art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 organizacje muszą spełnić:
 - a) ogólne wymogi zapewniania służb żeglugi powietrznej określone w załączniku I;
 - b) dodatkowe szczególne wymogi określone w załącznikach II–V, w zależności od rodzaju zapewnianych służb.
2. Przed wydaniem certyfikatu dla organizacji właściwy organ sprawdza, czy spełnia ona wspólne wymogi.
3. Organizacja musi spełnić wspólne wymogi najpóźniej do czasu wydania certyfikatu zgodnie z:
 - a) art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
 - b) art. 8b ust. 2 i art. 22a lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 5

Odstępstwa

1. W drodze odstępstwa od art. 4 ust. 1 niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą postanowić, że nie będą korzystać z możliwości świadczenia usług transgranicznych, i zrzec się prawa do wzajemnego uznawania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

W tych okolicznościach instytucje te mogą złożyć wniosek o certyfikat ograniczony do przestrzeni powietrznej podlegającej państwu członkowskiemu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

2. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego może złożyć wniosek, o którym mowa w ust. 1, jeśli zapewnia lub zamierza zapewniać służby wyłącznie w odniesieniu do jednej lub do większej liczby następujących kategorii:

- a) prace lotnicze;
- b) lotnictwo ogólne;
- c) zarobkowy transport lotniczy ograniczony do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 10 ton lub statków powietrznych z mniej niż 20 miejscami pasażerskimi;

⁽¹⁾ Zob. s. 15 niniejszego Dziennika Urzędowego.

d) zarobkowy transport lotniczy przy mniej niż 10 000 lotów rocznie, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby miejsc pasażerskich w statku powietrznym, przy lotach liczonych jako suma startów i lądowań oraz obliczanych jako średnia z ubiegłych trzech lat.

W celu złożenia takiego wniosku instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, niebędąca instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, wykazuje, że jej roczne obroty brutto z tytułu zapewnianych służb lub służb, które planuje zapewnić, wynoszą lub wyniosą do 1 000 000 EUR.

Jeśli z przyczyn obiektywnych i ze względów praktycznych instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie jest w stanie udowodnić, że spełnia te kryteria kwalifikacyjne, właściwy organ może przyjąć analogiczne dane lub prognozy w zależności od pułapu określonego w akapicie pierwszym i drugim.

Składając wniosek, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia jednocześnie właściwemu organowi odpowiedni dowód odnoszący się do kryteriów kwalifikacyjnych.

3. Właściwy organ może przyznać szczególne odstępstwa wnioskodawcom spełniającym kryteria kwalifikacyjne zawarte w ust. 1, proporcjonalnie do ich wkładu w ATM w przestrzeni powietrznej podlegającej danemu państwu członkowskiemu.

Odstępstwa te mogą dotyczyć wyłącznie wymogów załącznika I.

Nie przyznaje się jednak odstępstwa od następujących wymogów:

- a) potencjał oraz kompetencje techniczne i operacyjne (pkt 1);
- b) zarządzanie bezpieczeństwem (pkt 3.1);
- c) zasoby ludzkie (pkt 5);
- d) otwartość i przejrzystość zapewniania służb żeglugi powietrznej (pkt 8.1).

4. Oprócz odstępstw, o których mowa w ust. 3, właściwy organ może przyznać odstępstwa wnioskodawcom zapewniającym lotniskowe służby informacji powietrznej, regularnie obsługującym nie więcej niż jedno stanowisko pracy na jakimkolwiek lotnisku. Odstępstwa te przyznawane są proporcjonalnie do wkładu wnioskodawcy w ATM w przestrzeni powietrznej podlegającej danemu państwu członkowskiemu.

Odstępstwa te mogą dotyczyć wyłącznie następujących wymogów załącznika II, pkt 3:

- a) odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem oraz służby i dostawy zewnętrzne (pkt 3.1.2 lit. b) i e));

b) przeglądy bezpieczeństwa (pkt 3.1.3 lit. a));

c) wymogi bezpieczeństwa dla oceny i ograniczania ryzyka w odniesieniu do zmian (pkt 3.2).

5. Nie przyznaje się odstępstw od wymogów wymienionych w załącznikach III, IV lub V.

6. Zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia (WE) nr 550/2004 właściwy organ:

- a) określa charakter i zakres odstępstwa zgodnie z warunkami dołączonymi do certyfikatu, podając podstawę prawną;
- b) ogranicza okres ważności certyfikatu, jeśli uzna to za niezbędne do celów nadzoru;
- c) monitoruje, czy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nadal kwalifikują się do utrzymania odstępstwa.

Artykuł 6

Wykazanie zgodności

1. Na wniosek właściwego organu organizacje przedstawiają wszystkie odnośne dowody w celu udokumentowania zgodności z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami. Organizacje mogą w pełni wykorzystać istniejące dane.

2. W stosownych przypadkach organizacja posiadająca certyfikat zgłasza właściwemu organowi planowane zmiany w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na przestrzeganie zgodności z właściwymi wspólnymi wymogami lub warunkami dołączonymi do certyfikatu.

3. Jeśli certyfikowana organizacja przestała spełniać mające zastosowanie wspólne wymogi lub, w stosownych przypadkach, warunki dołączone do certyfikatu, właściwy organ, w ciągu jednego miesiąca od stwierdzenia braku zgodności, wzywa organizację do podjęcia działań naprawczych.

O decyzji tej informuje się niezwłocznie stosowną organizację.

Właściwy organ sprawdza, czy działania naprawcze zostały wdrożone przed zawiadomieniem odnośnej organizacji o pozytywnej decyzji.

Jeśli właściwy organ uważa, że działania naprawcze nie zostały właściwie wdrożone w ramach harmonogramu ustalonego z organizacją, podejmuje on stosowne środki wykonawcze, jak przewidziano w art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 10, art. 22a lit. d), art. 25 i art. 68 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, stosownie do przypadku, uwzględniając potrzebę zapewnienia ciągłości służb żeglugi powietrznej.

Artykuł 7

Ułatwianie monitorowania zgodności

Organizacje ułatwiają inspekcje oraz nadzór przeprowadzane przez właściwy organ lub uprawniony podmiot działający w jego imieniu, w tym inspekcje przeprowadzane na miejscu i inspekcje bez uprzedzenia.

Upoważnione osoby są uprawnione do podjęcia następujących działań:

- a) badania odnośnych rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych dla zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- b) kopiowania całości lub fragmentów wspomnianych rejestrów, danych, procedur i innych materiałów;
- c) żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;
- d) wchodzenia do odpowiednich pomieszczeń, stref i środków transportu.

Jeśli wspomniane inspekcje i nadzór są przeprowadzane przez właściwy organ lub przez uprawniony podmiot działający w jego imieniu, muszą być prowadzone zgodnie z przepisami prawa państwa członkowskiego, w którym będą dokonywane.

Artykuł 8

Zachowanie zgodności

Właściwy organ monitoruje co roku, na podstawie posiadanych dowodów, zachowanie zgodności przez organizacje, którym przyznał certyfikat.

W tym celu właściwy organ ustanawia i co roku aktualizuje orientacyjny program inspekcji obejmujący wszystkie instytucje, którym przyznał certyfikat w oparciu o ocenę ryzyka związanego z różnymi operacjami wykonywanymi w ramach zapewnianych służb żeglugi powietrznej. Przed ustanowieniem wspomnianego programu właściwy organ przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi organizacjami oraz, w miarę potrzeb, ze wszystkimi innymi zainteresowanymi właściwymi organami.

W programie orientacyjnie określa się planowane okresy inspekcji różnych miejsc.

Artykuł 9

Przepisy bezpieczeństwa dotyczące personelu technicznego i inżynieryjnego

W odniesieniu do zapewniania służb ruchu lotniczego, łączności, nawigacji lub nadzoru właściwy organ lub inne organy wyznaczone przez państwo członkowskie do wypełnienia tych zadań:

- a) wydają stosowne zasady bezpieczeństwa dla personelu technicznego i inżynieryjnego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym;
- b) zapewniają odpowiedni i należyty nadzór nad bezpieczeństwem personelu technicznego i inżynieryjnego, któremu organizacja operująca powierzyła wykonanie zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym;
- c) z uzasadnionych powodów i po należytym dochodzeniu podejmują stosowne działania w odniesieniu do organizacji operującej lub jej personelu technicznego i inżynieryjnego, który nie spełnia wymogów załącznika II, pkt 3.3;
- d) weryfikują, czy stosowane są odpowiednie metody w celu zapewnienia spełnienia przez strony trzecie, którym powierzono zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, wymogów załącznika II, pkt 3.3.

Artykuł 10

Procedura wzajemnego przeglądu

1. Komisja we współpracy z państwami członkowskimi i Agencją może ustalać wzajemne przeglądy krajowych organów nadzorujących zgodnie z ust. 2–6.

2. Wzajemny przegląd jest dokonywany przez zespół ekspertów krajowych oraz, w stosownych przypadkach, przez obserwatorów z Agencji.

W skład zespołu ekspertów wchodzi eksperci pochodzący z przynajmniej trzech różnych państw członkowskich oraz z Agencji.

Eksperci nie uczestniczą we wzajemnych przeglądach w państwie członkowskim, w którym są zatrudnieni.

Komisja ustanawia i przechowuje listę rezerwową ekspertów krajowych wyznaczonych przez państwa członkowskie, odnoszącą się do wszystkich aspektów wspólnych wymogów wymienionych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

3. Najpóźniej trzy miesiące przed wzajemnym przeglądem Komisja powiadamia państwo członkowskie i zainteresowany krajowy organ nadzorujący o wzajemnym przeglądzie, podając jego planowany termin i dane osobowe uczestniczących w nim ekspertów.

Przed dokonaniem przeglądu państwo członkowskie, którego krajowy organ nadzorujący jest objęty przeglądem, zatwierdza zespół ekspertów.

4. W ciągu trzech miesięcy po dokonaniu przeglądu odnośny zespół ekspertów sporządza sprawozdanie w drodze porozumienia. Sprawozdanie to może zawierać zalecenia.

W celu omówienia tego sprawozdania Komisja zwołuje posiedzenie z udziałem Agencji, ekspertów i krajowego organu nadzorującego.

5. Komisja przekazuje sprawozdanie zainteresowanemu państwu członkowskiemu.

Zainteresowane państwo członkowskie może przedstawić swoje uwagi w terminie trzech miesięcy od otrzymania sprawozdania.

W przypadkach, których to dotyczy, uwagi te obejmują środki, które państwo to przedsięwzięło lub zamierza przedsięwziąć w danym okresie w odpowiedzi na przegląd.

O ile nie ustalono inaczej z zainteresowanym państwem członkowskim, sprawozdanie i informacje dotyczące działań następczych nie są publikowane.

6. Komisja informuje co roku państwa członkowskie za pośrednictwem Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej o głównych wynikach tych przeglądów.

Artykuł 11

Przepisy przejściowe

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej posiadające certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2096/2005 w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia uznaje się za posiadające certyfikat wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Kandydaci do uzyskania certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, którzy przedłożyli wnioski przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i którym nie wydano jeszcze certyfikatu, wykazują zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia przed wydaniem certyfikatu.

3. W przypadku gdy organizacje, dla których Agencja jest właściwym organem zgodnie z art. 3, wystąpiły do krajowego organu nadzorującego państwa członkowskiego o wydanie certyfikatu przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, krajowy organ nadzorujący finalizuje proces certyfikacji w porozumieniu z Agencją i przekazuje dokumentację do Agencji po wydaniu certyfikatu.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 października 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

Artykuł 12

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 traci moc.

Artykuł 13

Zmiana rozporządzenia (WE) nr 482/2008

W rozporządzeniu (WE) nr 482/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1) odwołanie w art. 4 ust. 5 do „rozporządzenia (WE) nr 2096/2005” zastępuje się odwołaniem do „rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 (*);

(*) Dz.U. L 271 z 18.10.2011, s. 23.”;

2) skreśla się art. 6;

3) odwołanie w załączniku I pkt 1 i 2 do „rozporządzenia (WE) nr 2096/2005” zastępuje się odwołaniem do „rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011”.

Artykuł 14

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 691/2010

W rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 skreśla się artykuł 25.

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

ZAŁĄCZNIK I

Ogólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej**1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą być w stanie zapewniać służby w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony w odniesieniu do racjonalnego poziomu ogólnego zapotrzebowania w danej przestrzeni powietrznej. W tym celu muszą dysponować odpowiednią wiedzą i odpowiednim potencjałem technicznym i operacyjnym.

2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I ZARZĄDZANIE**2.1. Struktura organizacyjna**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej określają swoją organizację i zarządzają nią zgodnie ze strukturą wspomagającą bezpieczeństwo, efektywność i ciągłość zapewniania służb żeglugi powietrznej.

Struktura organizacyjna określa:

- a) zakres władzy, obowiązki i odpowiedzialność mianowanych pracowników, w szczególności kadry zarządzającej odpowiadającej za zadania związane z bezpieczeństwem, jakością, ochroną, finansami i zasobami ludzkimi;
- b) stosunki i obieg sprawozdawczości między różnymi częściami i procesami organizacji.

2.2. Zarządzanie organizacyjne**2.2.1. Plan biznesowy**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają plan biznesowy obejmujący okres co najmniej pięciu lat. Plan biznesowy:

- a) określa ogólne cele instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i strategię służącą ich osiągnięciu zgodnie z ogólnym długoterminowym planem instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i odpowiednimi wymogami unijnymi dotyczącymi rozwoju infrastruktury lub innej technologii;
- b) zawiera odpowiednie docelowe poziomy skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, potencjału, ochrony środowiska i opłacalności, w zależności od przypadku.

Informacje wymienione w lit. a) i b) muszą być zgodne z krajowym planem skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, oraz, jeśli chodzi o dane odnoszące się do bezpieczeństwa, muszą być zgodne z państwowym programem bezpieczeństwa określonym normą 2.27.1 ICAO, załącznik 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, poprawka 47B-A z dnia 20 lipca 2009 r., stosownie do przypadku.

W przypadku dużych projektów inwestycyjnych instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przygotowują uzasadnienie ekonomiczne oraz dotyczące bezpieczeństwa, obejmujące, w stosownych przypadkach, przewidywany wpływ na odpowiednie docelowe poziomy skuteczności działania, o których mowa w lit. b), oraz wskazujące inwestycje wynikające z wymogów prawnych związanych z wdrożeniem programu Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).

2.2.2. Plan roczny

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają plan roczny obejmujący następny rok. Plan ten szczegółowo określa cechy planu biznesowego i opisuje wszelkie zmiany, jakie w nim zaszły.

Plan roczny obejmuje następujące warunki dotyczące poziomu i jakości służby, w dziedzinach takich, jak przewidywany potencjał, bezpieczeństwo, ochrona środowiska i opłacalność, w zależności od przypadku:

- a) informacje na temat wdrożenia nowej infrastruktury lub innych działań wraz z ich zadeklarowanym znaczeniem dla poprawy skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, w tym poziomu i jakości służb;

- b) wskaźniki skuteczności działania zgodne z krajowym planem skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, służące rzetelnej ocenie poziomu skuteczności działania i jakości służb;
- c) informacje na temat środków mających na celu ograniczanie zagrożeń dla bezpieczeństwa wskazanych w planie bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, w tym wskaźniki bezpieczeństwa służące monitorowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, szacunkowy koszt środków ograniczających zagrożenia;
- d) przewidywaną pozycję finansową instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w okresie krótkoterminowym i wszelkie zmiany w planie biznesowym lub czynniki mające na niego wpływ.

2.2.3. Część planu dotycząca skuteczności działania

Na wniosek Komisji, na warunkach określonych przez właściwy organ zgodnie z prawem krajowym, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej udostępnia treść części planu biznesowego oraz planu rocznego dotycząca skuteczności działania.

3. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM I JAKOŚCIĄ

3.1. Zarządzanie bezpieczeństwem

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zarządzają bezpieczeństwem wszystkich swoich służb. W związku z tym ustanawiają formalne kontakty ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami mogącymi mieć bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ich służb.

Wprowadzając nowe systemy lub zmieniając istniejące systemy funkcjonalne, instytucje opracowują procedury zarządzania bezpieczeństwem.

3.2. System zarządzania jakością

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą dysponować systemem zarządzania jakością obejmującym wszystkie zapewniane przez nie służby żeglugi powietrznej zgodnie z poniższymi zasadami.

System zarządzania jakością:

- a) definiuje politykę jakości w taki sposób, aby w miarę możliwości jak najlepiej zaspokoić potrzeby różnych użytkowników;
- b) określa program zapewniania jakości, zawierający procedury przeznaczone do weryfikacji zgodności wszystkich przeprowadzonych operacji z właściwymi wymogami, standardami i procedurami;
- c) dostarcza dowody funkcjonowania systemu zarządzania jakością w formie instrukcji i dokumentacji monitorowania;
- d) wyznacza przedstawicieli kadry zarządzającej do monitorowania zgodności z procedurami i adekwatności procedur w celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji;
- e) przeprowadza przeglądy systemu zarządzania jakością i w razie konieczności podejmuje czynności zaradcze.

Certyfikat EN ISO 9001 wydany przez organizację mającą odpowiednią akredytację, obejmujący służby żeglugi powietrznej zapewniane przez instytucję, uznaje się za wystarczające potwierdzenie zgodności. Na wniosek właściwego organu instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zgadza się na ujawnienie dokumentacji związanej z certyfikacją.

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą włączyć systemy zarządzania bezpieczeństwem, ochroną i jakością do swoich systemów zarządzania.

3.3. Instrukcje operacyjne

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej posiadają i stale aktualizują instrukcje operacyjne dotyczące zapewnianych przez nie służb na użytek personelu operacyjnego i jako pomoc dla tego personelu.

Instytucje te gwarantują, że:

- a) instrukcje operacyjne zawierają pouczenie i informacje dla personelu operacyjnego, niezbędne do wykonania jego obowiązków;
- b) odnośny personel ma dostęp do odpowiednich części instrukcji operacyjnych;
- c) personel operacyjny jest natychmiast informowany o zmianach wprowadzonych do instrukcji operacyjnych mających zastosowanie do jego obowiązków i o ich wejściu w życie.

4. OCHRONA

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustanawiają system zarządzania ochroną w celu zapewnienia:

- a) ochrony mienia i personelu w celu zapobiegania bezprawnemu zakłócaniu zapewniania służby żeglugi powietrznej;
- b) ochrony uzyskanych, wytwarzanych lub w inny sposób wykorzystywanych przez nie danych operacyjnych. Dostęp do tych danych jest ograniczony i mają go wyłącznie upoważnione osoby.

System zarządzania ochroną określa:

- a) procedury związane z oceną i ograniczaniem ryzyka dla ochrony, monitorowaniem ochrony i jej ulepszeniem, przeglądami ochrony i upowszechnieniem informacji;
- b) środki przeznaczone do wykrywania naruszenia ochrony i powiadamiania personelu za pomocą odpowiednich sygnałów ostrzegawczych;
- c) środki służące kontroli skutków naruszenia ochrony oraz określeniu działań naprawczych i procedur ograniczających, aby zapobiec ponownemu naruszeniu ochrony.

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w stosownych przypadkach rozliczają personel z obowiązku ochrony i współpracują z właściwymi władzami cywilnymi i wojskowymi w celu zapewnienia ochrony swojego mienia, personelu i danych.

Systemy zarządzania bezpieczeństwem, jakością i ochroną mogą być zaprojektowane i stosowane jako jeden zintegrowany system zarządzania.

5. ZASOBY LUDZKIE

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zatrudniają odpowiednio wykwalifikowany personel i gwarantują zapewnianie służb żeglugi powietrznej w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony. W tym kontekście ustanawiają politykę w zakresie rekrutacji i szkolenia personelu.

6. POZYCJA FINANSOWA

6.1. **Możliwości gospodarcze i finansowe**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej są w stanie wypełnić swoje zobowiązania finansowe, np. w obszarze stałych i zmiennych kosztów działalności lub kosztów inwestycji kapitałowych. Instytucje stosują odpowiedni system księgowania kosztów. Wykazują swoje możliwości gospodarcze w oparciu o plan roczny, o którym mowa w pkt 2.2.2, oraz zestawienia bilansowe i rachunki zgodnie z jej statutem prawnym, jeśli jest to wykonalne w praktyce.

6.2. **Audyt finansowy**

Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wykazują, że regularnie przechodzą niezależny audyt.

7. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I ZAKRES UBEZPIECZENIA

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dokonują uzgodnień w celu zabezpieczenia swoich zobowiązań wynikających z właściwego prawa.

Metoda stosowana w celu zapewnienia ubezpieczenia jest odpowiednia do potencjalnych strat i szkód i uwzględnia status prawny organizacji oraz poziom dostępnego zakresu ubezpieczenia komercyjnego.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, która korzysta ze służb innej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, zapewnia objęcie porozumieniami wzajemnej odpowiedzialności między nimi.

8. JAKOŚĆ SŁUŻB

8.1. **Otwartość i przejrzystość zapewniania służb żeglugi powietrznej**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają swoje służby zgodnie z zasadą otwartości i przejrzystości. Publikują warunki dostępu do swoich służb i ustanawiają przynajmniej raz w roku regularny formalny proces indywidualnych lub zbiorowych konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej.

Zgodnie z właściwym prawem unijnym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie dyskryminują użytkownika lub grupy użytkowników ze względu na przynależność państwową lub tożsamość.

8.2. **Plany interwencyjne**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wprowadzają plany interwencyjne dla wszystkich zapewnianych przez nie służb na wypadek zdarzeń skutkujących znacznym pogorszeniem służb lub przerwą w ich zapewnianiu.

9. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przedstawiają właściwemu organowi roczne sprawozdanie ze swojej działalności.

Sprawozdanie roczne obejmuje wyniki finansowe bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz wyniki operacyjne i wszelkie inne znaczące działania i zmiany, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

Sprawozdanie roczne zawiera przynajmniej następujące elementy:

- a) ocenę poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej;
- b) informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z docelowymi poziomami skuteczności działania ustalonymi w planie biznesowym, o którym mowa w pkt 2.2.1, oraz dostosowanie faktycznej skuteczności działania do planu rocznego za pomocą wskaźników skuteczności działania ustalonych w planie rocznym;
- c) wyjaśnienie rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- d) zmiany w operacjach i infrastrukturze;
- e) wyniki finansowe, jeśli nie są osobno publikowane zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- f) informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb instytucji;
- g) informacje na temat polityki kadrowej.

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej udostępniają treść rocznego sprawozdania Komisji i Agencji, na żądanie, a także podają ją do wiadomości publicznej na warunkach określonych przez właściwy organ zgodnie z prawem krajowym.

ZAŁĄCZNIK II

Szczególne wymogi dotyczące zapewniania służb ruchu lotniczego

1. WŁASNOŚĆ

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego informują właściwe organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, o:

- a) swoim statusie prawnym, swojej strukturze własności i wszelkich innych uzgodnieniach mających znaczący wpływ na kontrolę ich aktywów;
- b) wszelkich powiązaniach z organizacjami nieuczestniczącymi w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, wraz z działalnością komercyjną, w którą są zaangażowane bezpośrednio lub poprzez przedsiębiorstwa powiązane, stanowiącą ponad 1 % ich spodziewanego przychodu. Ponadto instytucje informują o wszelkich zmianach własności pojedynczych udziałów stanowiących 10 % lub więcej ich łącznych udziałów.

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapobieżenia zaistnieniu konfliktu interesów, który mógłby zagrozić bezstronnemu i obiektywnemu zapewnianiu służb.

2. OTWARTOŚĆ I PRZEJRZYSTOŚĆ ZAPEWNIANIA SŁUŻB

W uzupełnieniu do pkt 8.1 załącznika I, w przypadku gdy państwo członkowskie postanowi zorganizować zapewnianie szczególnych służb ruchu lotniczego na zasadzie konkurencji, może ono podjąć wszelkie odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że instytucje zapewniające takie szczególne służby ruchu lotniczego nie działają w sposób zmierzający do zapobieżenia, ograniczenia lub zakłócenia konkurencji lub skutkujący zapobieżeniem, ograniczeniem lub zakłóceniem konkurencji albo powodujący nadużycie pozycji dominującej zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym i prawodawstwem unijnym.

3. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

3.1. System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

3.1.1. Ogólne wymogi bezpieczeństwa

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego posiadają system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) jako integralną część zarządzania swoimi służbami. System ten:

- a) zapewnia systematyczne zarządzanie bezpieczeństwem w sposób sformalizowany, wyraźnie określony i proaktywny, dzięki wypełnianiu zadań w zakresie bezpieczeństwa w ramach zapewniania ich służb; funkcjonuje w odniesieniu do wszystkich zapewnianych służb oraz uzgodnień dodatkowych pozostających pod jego nadzorem kierowniczym; opiera się na zadeklarowanej polityce bezpieczeństwa, określającej podstawowe podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem (zarządzanie bezpieczeństwem);
- b) gwarantuje, że każda osoba zaangażowana w kwestie bezpieczeństwa zapewniania służb ruchu lotniczego ponosi indywidualną odpowiedzialność za swoje działania; menedżerowie są odpowiedzialni za zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ramach podległych im departamentów lub działów, a menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez instytucję ponoszą całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo (odpowiedzialność za bezpieczeństwo);
- c) gwarantuje, że osiągnięcie zadowalającego poziomu bezpieczeństwa służb ruchu lotniczego będzie ustanowione jako najwyższy priorytet (priorytet bezpieczeństwa);
- d) gwarantuje, że podczas zapewniania służb ruchu lotniczego głównym celem w zakresie bezpieczeństwa jest zmniejszenie ryzyka wypadku lotniczego z winy służb w stopniu wykonalnym w praktyce (cel w zakresie bezpieczeństwa).

3.1.2. Wymogi dotyczące osiągnięcia bezpieczeństwa

W ramach funkcjonowania SMS instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego:

- a) zapewniają odpowiednio wyszkolony personel, mający kwalifikacje zawodowe do wykonywanej pracy oraz, jeśli jest to wymagane, odpowiednie uprawnienia i spełniający odpowiednie wymogi dotyczące stanu zdrowia (kompetencje);
- b) gwarantują, że funkcja zarządzania bezpieczeństwem jest utożsamiana z odpowiedzialnością organizacyjną za rozwój i zapewnianie odpowiedniego poziomu SMS; gwarantują, że ten zakres odpowiedzialności jest niezależny od menedżerów niższego szczebla i podlega bezpośrednio pod najwyższy szczebel organizacyjny. Jednak w przypadku małych organizacji, w których połączenie odpowiedzialności może powodować brak wystarczającej niezależności w tym zakresie, uzgodnienia odnoszące się do zapewnienia bezpieczeństwa będą uzupełnione dodatkowymi niezależnymi środkami; gwarantują, że menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez organizację zapewniającą służby aktywnie uczestniczą w zapewnianiu zarządzania bezpieczeństwem (odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem);

- c) gwarantują, jeśli jest to wykonalne w praktyce, ustanowienie ilościowych poziomów bezpieczeństwa i ich stosowanie w odniesieniu do wszystkich systemów funkcjonalnych (ilościowe poziomy bezpieczeństwa);
- d) gwarantują, że dokumentacja odnosząca się do SMS jest systematycznie aktualizowana i zawiera wyraźne odniesienie do polityki bezpieczeństwa organizacji (dokumentacja SMS);
- e) zapewniają odpowiednie dowody w celu potwierdzenia bezpieczeństwa zewnętrznych usług i dostaw zapewnianych z uwzględnieniem znaczenia ich bezpieczeństwa dla świadczonych usług (usługi i dostawy zewnętrzne);
- f) gwarantują, że ocena i ograniczanie ryzyka są przeprowadzane na odpowiednim poziomie w celu należytego uwzględnienia wszystkich aspektów związanych z zapewnianiem ATM (ocena i ograniczanie ryzyka). Punkt 3.2 ma zastosowanie do zmian we wspomnianym systemie funkcjonalnym ATM;
- g) gwarantują, że nieprawidłowości techniczne i operacyjne w ATM, które uważa się za mogące mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo, są badane w trybie natychmiastowym; gwarantują, że podejmowane są wszelkie niezbędne działania naprawcze (nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa). Ponadto wykazują, że wdrożyły wymogi dotyczące przedkładania zgłoszeń oraz rozpatrywania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym i prawodawstwem unijnym.

3.1.3. Wymogi dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa

W ramach funkcjonowania SMS instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego gwarantują:

- a) systematyczne dokonywanie przeglądów bezpieczeństwa w celu sformułowania – w razie potrzeby – zaleceń modyfikacyjnych i zapewnienia bezpieczeństwa menedżerom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo działań podejmowanych w danym zakresie oraz w celu potwierdzenia zgodności z odpowiednimi częściami SMS (przeglądy bezpieczeństwa);
- b) stosowanie metod wykrywania zmian w działających systemach funkcjonalnych lub operacjach, umożliwiających zidentyfikowanie wszelkich elementów mogących prowadzić do naruszenia dopuszczalnych norm bezpieczeństwa, oraz podejmowanie działań naprawczych (monitorowanie bezpieczeństwa);
- c) przechowywanie informacji dotyczących bezpieczeństwa w ramach funkcjonowania SMS jako podstawy do zapewniania bezpieczeństwa dla wszystkich podmiotów powiązanych z zapewnianymi służbami, odpowiedzialnych za nie lub uzależnionych od nich oraz dla właściwego organu (informacje dotyczące bezpieczeństwa).

3.1.4. Wymogi dotyczące promowania bezpieczeństwa

W ramach funkcjonowania SMS instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego gwarantują, że:

- a) cały personel ma świadomość potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z wykonywaniem powierzonych mu obowiązków (świadomość bezpieczeństwa);
- b) doświadczenia i informacje wynikające z badania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa i innych działań związanych z bezpieczeństwem są upowszechniane w instytucji na szczeblu zarządzania i na szczeblu operacyjnym (upowszechnienie doświadczeń i informacji);
- c) personel jest aktywnie zachęcany do proponowania sposobów eliminowania stwierdzonych zagrożeń i wprowadzane są zmiany mające na celu poprawę bezpieczeństwa w obszarach, w których zachodzi taka potrzeba (poprawa bezpieczeństwa).

3.2. Wymogi bezpieczeństwa dotyczące oceny i ograniczania ryzyka w odniesieniu do zmian

3.2.1. Sekcja 1

W ramach funkcjonowania SMS instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego zapewniają systematyczne wykrywanie zagrożeń oraz dokonywanie oceny i ograniczanie ryzyka pod kątem wszelkich zmian w częściach systemu funkcjonalnego ATM i mechanizmach wspierających pozostających pod ich nadzorem kierowniczym, uwzględniając:

- a) cały okres funkcjonowania części składowej rozpatrywanego systemu funkcjonalnego ATM, od wstępnego planowania i definiowania do działań następczych związanych z wdrożeniem, utrzymywaniem w należytym stanie i likwidacją;
- b) elementy powietrzne i naziemne oraz, w stosownych przypadkach, elementy przestrzenne systemu funkcjonalnego ATM – dzięki współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi;

- c) wyposażenie, procedury i zasoby ludzkie systemu funkcjonalnego ATM oraz oddziaływania pomiędzy tymi elementami, a także oddziaływania pomiędzy rozpatrywaną częścią składową a resztą systemu funkcjonalnego ATM.

3.2.2. Sekcja 2

Procesy identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka obejmują:

- a) wyznaczanie zakresu, granic i powiązań rozpatrywanej części składowej, jak również określenie funkcji, które część składowa powinna spełniać, oraz środowisko operacyjne, w którym z założenia ma działać;
- b) wyznaczanie celów w zakresie bezpieczeństwa dla części składowej, które obejmuje:
- (i) identyfikację prawdopodobnych zagrożeń i okoliczności wystąpienia awarii związanych z systemem ATM wraz z ich połączonymi skutkami;
 - (ii) ocenę ich potencjalnych następstw w odniesieniu do bezpieczeństwa statku powietrznego oraz ocenę stopnia dotkliwości następstw, dokonaną w oparciu o system klasyfikacji stopnia dotkliwości określony w sekcji 4;
 - (iii) określenie ich dopuszczalnego poziomu w odniesieniu do największego prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia, określonego na podstawie stopnia dotkliwości i największego prawdopodobieństwa wystąpienia następstw zagrożenia, z zachowaniem spójności z sekcją 4;
- c) w stosownym przypadku opracowanie strategii ograniczania ryzyka, która:
- (i) szczegółowo określa środki ochronne, które zostaną wdrożone w celu ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami;
 - (ii) w razie konieczności zawiera modyfikacje wymogów bezpieczeństwa, które mogą dotyczyć rozpatrywanej części składowej, innych części systemu funkcjonalnego ATM lub środowiska operacyjnego;
 - (iii) zawiera potwierdzenie swojej wykonalności i skuteczności;
- d) weryfikację odnoszącą się do osiągnięcia wszystkich zidentyfikowanych celów w zakresie bezpieczeństwa i spełnienia wymogów bezpieczeństwa:
- (i) przed wdrożeniem odnośnych zmian;
 - (ii) podczas każdego okresu przejściowego w działaniu służby;
 - (iii) podczas eksploatacji;
 - (iv) podczas każdego okresu przejściowego aż do zniesienia.

3.2.3. Sekcja 3

Wyniki wraz z ich uzasadnieniem oraz dowody odnoszące się do procesów oceny i ograniczania ryzyka, wraz z identyfikacją zagrożeń, są gromadzone i udokumentowane w sposób gwarantujący, że:

- a) na podstawie kompletnej dokumentacji można wykazać, że bezpieczeństwo rozpatrywanej części składowej oraz całego systemu funkcjonalnego ATM jest i pozostanie na dopuszczalnym poziomie dzięki realizacji odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa oraz dzięki przestrzeganiu odpowiednich wymogów bezpieczeństwa. Dokumentacja ta obejmuje odpowiednio specyfikacje wszystkich stosowanych technik prognozowania, monitorowania lub nadzoru;
- b) wszystkie wymogi bezpieczeństwa związane z wdrożeniem zmiany można odtworzyć w odniesieniu do planowanych operacji lub funkcji.

3.2.4. Sekcja 4

Identyfikacja zagrożeń i ocena ich stopnia

Przeprowadza się systematyczną identyfikację zagrożeń. Stopień dotkliwości następstw zagrożeń w danym środowisku operacyjnym jest określany za pomocą systemu klasyfikacji przedstawionego w poniższej tabeli, a klasyfikacja stopnia dotkliwości opiera się na szczegółowym opisie ukazującym najbardziej prawdopodobne następstwa zagrożeń w najbardziej pesymistycznym scenariuszu rozwoju wydarzeń.

Stopień dotkliwości	Wpływ następstw na działanie
1 (Najwyższy)	Wypadek zgodnie z definicją zawartą w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽¹⁾
2	Poważny incydent zgodnie z definicją zawartą w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 996/2010
3	Większy incydent związany z eksploatacją statku powietrznego, który mógł zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego lub doprowadzić niemal do zderzenia statku powietrznego z innym statkiem powietrznym, podłożem lub przeszkodami.
4	Znaczący incydent, który wystąpiłby w okolicznościach wskazujących na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku, poważnego lub większego incydentu, gdyby zarządzano ryzykiem z marginesami bezpieczeństwa lub gdyby w pobliżu znajdował się inny statek powietrzny.
5 (Najniższy)	Brak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo.

⁽¹⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

W celu określenia wpływu następstw zagrożeń na funkcjonowanie i oszacowania stopnia ich dotkliwości podejście systemowe lub proces systemowy obejmują następstwa zagrożeń dotyczących różnych elementów systemu funkcjonalnego ATM (załoga lotnicza, kontrolerzy ruchu lotniczego, możliwości operacyjne statku powietrznego, możliwości operacyjne naziemnej części systemu funkcjonalnego ATM) oraz zdolność do zapewniania bezpiecznych służb ruchu lotniczego.

System klasyfikacji ryzyka

Cele w zakresie bezpieczeństwa oparte na ryzyku są określane w odniesieniu do największego prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia, zarówno na podstawie stopnia dotkliwości następstw zagrożenia, jak i największego prawdopodobieństwa wystąpienia następstw zagrożenia.

W przypadku wykazywania osiągnięcia ustanowionych celów ilościowych należy uwzględnić stosowanie dodatkowych elementów zarządzania bezpieczeństwem, aby w uzasadnionych wypadkach zwiększyć bezpieczeństwo systemu ATM.

3.2.5. Sekcja 5

System zapewniania bezpieczeństwa oprogramowania

W ramach stosowania SMS instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wdraża system zapewniania bezpieczeństwa oprogramowania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 482/2008.

3.3. Wymogi bezpieczeństwa dotyczące personelu technicznego i inżynierskiego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego gwarantują, że personel techniczny i inżynierski – w tym personel organizacji operujących będących podwykonawcami, zarządzających wyposażeniem ATM o potwierdzonej zdolności operacyjnej lub utrzymujących to wyposażenie w należytnym stanie – posiada i utrzymuje wystarczającą wiedzę na temat służb, dla których wykonuje pracę, i na temat rzeczywistych i potencjalnych skutków swojej pracy dla bezpieczeństwa służb ATM oraz na temat odpowiednio ograniczonego wymiaru czasu pracy.

Jeśli chodzi o personel wykonujący zadania związane z bezpieczeństwem, w tym personel organizacji operujących będących podwykonawcami, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego dokumentują odpowiednie kwalifikacje tego personelu, funkcjonowanie systemu rozdzielania obowiązków w celu zapewnienia wystarczającego potencjału i ciągłości służby, a także istnienie programów zdobywania kwalifikacji przez personel oraz polityki kadrowej, polityki szkoleń dla personelu, planów i dokumentacji szkoleń oraz mechanizmów nadzoru nad personelem nieposiadającym kwalifikacji. Instytucje mają procedury postępowania na wypadek pogorszenia się stanu zdrowia fizycznego i psychicznego personelu.

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego prowadzą wykaz informacji dotyczących ilości, statusu i rozmieszczenia personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem.

Wykaz ten:

- a) określa menedżerów odpowiedzialnych za funkcje związane z bezpieczeństwem;
- b) zawiera rejestr odnośnych kwalifikacji personelu technicznego i operacyjnego w odniesieniu do wymogów dotyczących umiejętności i wiedzy;
- c) określa miejsca pracy i obowiązki powierzone personelowi technicznemu i operacyjnemu, wraz z przewidzianym harmonogramem pracy.

4. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego są w stanie wykazać, że ich metody działania i procedury postępowania są zgodne z normami w następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej:

- a) załącznik 2, Przepisy ruchu lotniczego, wydanie dziesiąte z lipca 2005 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 42;
 - b) załącznik 10, Łączność lotnicza, tom II, Procedury telekomunikacyjne, z uwzględnieniem procedur mających status procedur służb żeglugi powietrznej (PANS), wydanie szóste z października 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85;
 - c) załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 47-B.
-

ZAŁĄCZNIK III

Szczegółne wymagania dotyczące zapewniania służb meteorologicznych

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucje zapewniające służby meteorologiczne zapewniają informację meteorologiczną konieczną do wypełniania zadań służb, w formie odpowiedniej dla użytkowników. Informacje te udostępnia się:

- a) podmiotom i członkom personelu lotniczego dla celów planowania przed lotem i podczas lotu;
- b) instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego i służby informacji powietrznej;
- c) służbom jednostek poszukiwawczych i ratunkowych;
- d) lotniskom.

Instytucje zapewniające służby meteorologiczne potwierdzają poziom osiągalnej dokładności informacji udzielanych do celów operacyjnych, podają również ich źródło i gwarantują, że informacje są udzielane w odpowiednim czasie i że są zaktualizowane zgodnie z wymogami.

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucje zapewniające służby meteorologiczne są w stanie wykazać, że ich metody działania i procedury postępowania są zgodne z normami zawartymi w następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb meteorologicznych w danej przestrzeni powietrznej:

- a) załącznik 3, Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, wydanie siedemnaste z lipca 2010 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 75;
- b) załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 47-B;
- c) załącznik 14, Lotniska, w następujących wersjach:
 - (i) tom I, Projektowanie i eksploatacja lotnisk, wydanie piąte z lipca 2009 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 10-B;
 - (ii) tom II, Heliporty, wydanie trzecie z lipca 2009 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 4.

ZAŁĄCZNIK IV

Szczególne wymagania dotyczące zapewniania służb informacji lotniczej

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucje zapewniające służby informacji lotniczej zapewniają dla celów operacyjnych informacje i dane w formie odpowiedniej:

- a) dla personelu wykonującego lot, w tym dla personelu lotniczego, a także do planowania lotu, dla systemów zarządzania lotem i symulatorów lotu;
- b) dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego odpowiedzialnych za służby informacji powietrznej, lotniskowe służby informacji powietrznej i zapewnianie informacji przed lotem.

Instytucje zapewniające służby informacji lotniczej zapewniają kompletność danych; przed udzieleniem informacji w celach operacyjnych potwierdzają stopień ich dokładności oraz podają ich źródło.

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucje zapewniające służby informacji lotniczej są w stanie wykazać, że ich metody działania i procedury postępowania są zgodne z normami zawartymi w:

- a) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 73/2010 ⁽¹⁾;
- b) następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb informacji lotniczej w danej przestrzeni powietrznej:
 - (i) załącznik 3, Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, wydanie siedemnaste z lipca 2010 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 75;
 - (ii) załącznik 4, Mapy lotnicze, wydanie jedenaste z lipca 2009 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 56;
 - (iii) bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 73/2010, załącznik 15, Służby informacji lotniczej, wydanie trzynaste z lipca 2010 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 36.

⁽¹⁾ Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 6.

ZAŁĄCZNIK V

Szczegółne wymagania dotyczące zapewniania służb łączności, nawigacji lub nadzoru**1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE**

Instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru zapewniają dostępność, ciągłość, dokładność i kompletność swoich służb.

Instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru potwierdzają jakość zapewnianych przez nie służb i wykazują, że ich sprzęt jest utrzymywany w należytym stanie i, w stosownych przypadkach, skalibrowany.

2. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

Instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru spełniają wymogi pkt 3 załącznika II dotyczącego bezpieczeństwa służb.

3. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru są w stanie wykazać, że ich metody działania i procedury postępowania są zgodne z normami zawartymi w załączniku 10 „Łączność lotnicza” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w następujących wersjach, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb łączności, nawigacji lub nadzoru w danej przestrzeni powietrznej:

- a) tom I, Pomoce radionawigacyjne, wydanie szóste z lipca 2006 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85;
 - b) tom II, Procedury telekomunikacyjne, z uwzględnieniem procedur mających status procedur służb żeglugi powietrznej (PANS), wydanie szóste z października 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85;
 - c) tom III, Systemy łączności, wydanie drugie z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85;
 - d) tom IV, Radar dozoru i system zapobiegania kolizjom, wydanie czwarte z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85;
 - e) tom V, Wykorzystanie zakresu radiowych częstotliwości lotniczych, wydanie drugie z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 85.
-