Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1592/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 15 lipca 2002 r.

w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r.	L 243	5	27.9.2003
►M2	Rozporządzenie (WE) nr 1643/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r.	L 245	7	29.9.2003

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1592/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 15 lipca 2002 r.

w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

po zasięgnięciu opinii Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wysoki i ujednolicony poziom ochrony obywateli europejskich w zakresie lotnictwa cywilnego powinien zostać zapewniony przez cały czas poprzez przyjęcie wspólnych zasad bezpieczeństwa oraz środków mających zapewnić, że produkty, osoby i instytucje we Wspólnocie będą przestrzegać tych zasad oraz zasad przyjętych w celu ochrony środowiska naturalnego. Będzie to miało znaczenie dla ułatwienia swobodnego przepływu towarów, osób i instytucji w rynku wewnętrznym.

(2) W konsekwencji produkty lotnicze powinny być poddawane obowiązkowi certyfikacji w celu sprawdzenia, czy spełniają one podstawowe wymogi w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, odnoszące się do lotnictwa cywilnego. Właściwe podstawowe wymogi powinny zostać opracowane w ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i obejmować eksploatację statków powietrznych i licencjonowanie personelu powietrznego oraz stosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do statków powietrznych państw trzecich oraz, w okresie późniejszym, innych zagadnień bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

(3) W odpowiedzi na rosnące wymogi odnośnie do zdrowia i samopoczucia pasażerów w czasie lotu konieczne jest opracowanie konstrukcji statków powietrznych dających lepszą ochronę bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów.

(4) W celu zapewnienia zaufania konsumenta do transportu powietrznego należy niezwłocznie przedsięwziąć właściwe środki na podstawie rezultatów dochodzeń w sprawie wypadków lotniczych, zwłaszcza jeśli są one związane z wadliwą konstrukcją statku powietrznego i/lub procedurami jego eksploatacji.

([1]) Dz.U. C 154 E z 29.5.2001, str. 1.
([2]) Dz.U. C 221 z 7.8.2001, str. 38.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 września 2001 r. (Dz.U. C 72 E z 21.3.2002, str. 146), wspólne stanowisko Rady z dnia 19 grudnia 2001 r. (Dz. U. C 58 E z 5.3.2002, str. 44) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 kwietnia 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 18 czerwca 2002 r.

▼B

(5) Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („Konwencja chicagowska"), której wszystkie Państwa Członkowskie są stronami, określiła już związane z nią minimalne normy, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego. Podstawowe wymogi i regulacje prawne Wspólnoty, przyjęte w celu wcielenia ich w życie, powinny zapewniać wypełnianie przez Państwa Członkowskie zobowiązań zawartych w Konwencji chicagowskiej, w tym dotyczących stosunków z państwami trzecimi.

(6) Produkty lotnicze, części i wyposażenie powinny być certyfikowane na zgodność z podstawowymi wymogami zdatności do lotu i wymogami ochrony środowiska naturalnego, ustanowionymi przez Wspólnotę w zgodzie z normami określonymi w Konwencji chicagowskiej. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.

(7) Dla osiągnięcia celów Wspólnoty w postaci swobodnego przepływu osób, towarów i usług, jak również realizacji wspólnej polityki transportowej Państwa Członkowskie powinny, bez dodatkowych wymogów i badań, akceptować produkty lotnicze, części i wyposażenie, instytucje lub osoby, które otrzymały certyfikaty w zgodzie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

(8) W stosunku do okoliczności specjalnych, takich jak pilne względy bezpieczeństwa, nieprzewidziane lub ograniczone wymogi eksploatacyjne, powinna być zapewniona dostateczna elastyczność, a przepisy powinny uwzględniać możliwość osiągnięcia identycznego poziomu bezpieczeństwa innymi sposobami. Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do przyznawania odstępstw od wymogów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, zapewniając jednocześnie ich ograniczone zastosowanie i poddanie właściwej kontroli Wspólnoty.

(9) Cele niniejszego rozporządzenia mogą być skutecznie osiągnięte poprzez współpracę z państwami trzecimi. W takim przypadku przepisy niniejszego rozporządzenia i przepisy wykonawcze do niego mogą być dostosowywane na drodze porozumień zawartych między Wspólnotą a tymi państwami. W razie braku takich porozumień Państwa Członkowskie powinny być jednak upoważnione, pod odpowiednią kontrolą ze strony Wspólnoty, do uznawania zezwoleń przyznanych przez państwa trzecie zagranicznym produktom, częściom i wyposażeniu, instytucjom lub osobom.

(10) Należy przewidzieć właściwe środki zarówno do zapewnienia niezbędnej ochrony poufnych danych na temat bezpieczeństwa, jak też dostarczenia opinii publicznej informacji na temat poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i związanej z nim ochrony środowiska naturalnego, biorąc pod uwagę rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie dostępu opinii publicznej do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji [1] oraz odpowiedniego ustawodawstwa krajowego.

(11) Ponieważ istnieje potrzeba poprawy uzgodnień we wszystkich dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem, niektóre zadania, obecnie realizowane na poziomie Wspólnoty lub poszczególnych państw, powinny przejść w ręce jednego, wyspecjalizowanego organu ekspertów. Konieczne jest zatem powołanie, w ramach istniejących struktur instytucjonalnych Wspólnoty i równowagi kompetencji na poziomie wspólnotowym, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, która będzie niezależna w sprawach technicznych i będzie dyspo-

[1] Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

▼B

nować autonomią prawną, administracyjną i finansową. Ponadto uznaje się za niezbędne i właściwe, by był to organ Wspólnoty posiadający osobowość prawną i dysponujący uprawnieniami wykonawczymi, przyznanymi mu przez niniejsze rozporządzenie.

(12) Agencja w celu zapewnienia prawidłowego działania na rzecz Wspólnoty powinna być upoważniona do prowadzenia własnych ekspertyz we wszystkich aspektach bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego, zawartych w niniejszym rozporządzeniu. Agencja powinna udzielać pomocy Komisji w przygotowywaniu niezbędnych aktów prawnych oraz udzielać pomocy Państwom Członkowskim i przemysłowi w ich wdrażaniu. Powinna być w stanie wydawać wymogi i dokumenty pomocnicze w zakresie certyfikacji oraz gromadzić wyniki badań technicznych i wydawać na żądanie certyfikaty, a także udzielać pomocy Komisji w monitorowaniu stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego oraz powinna dysponować uprawnieniami niezbędnymi do realizacji swoich celów.

(13) Komisja i Państwa Członkowskie powinny być reprezentowane w zarządzie w celu kontrolowania efektywności działań Agencji. Zarząd powinien dysponować niezbędnymi uprawnieniami do uchwalania budżetu, kontroli jego realizacji, przyjmowania właściwych zasad finansowania, ustanawiania przejrzystych zasad działania w zakresie decyzji podejmowanych przez Agencję i mianowania dyrektora wykonawczego. Konieczne jest także umożliwienie Agencji prowadzenia prac badawczych i organizowania prawidłowej koordynacji prac z Komisją i Państwami Członkowskimi. Pożądane jest, aby Agencja udzielała pomocy Komisji i Państwom Członkowskim w dziedzinie stosunków międzynarodowych, w tym harmonizacji przepisów, oficjalnego uznawania zezwoleń i współpracy technicznej oraz by była uprawniona do podejmowania koniecznych kontaktów z władzami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w sprawach określonych niniejszym rozporządzeniem.

(14) Interes publiczny wymaga, by Agencja opierała swe działania związane z bezpieczeństwem wyłącznie na niezależnych ekspertyzach, ściśle stosując się do niniejszego rozporządzenia oraz przepisów przyjętych przez Komisję w celu jego realizacji. Z tego powodu wszystkie decyzje Agencji związane z bezpieczeństwem powinny być podejmowane przez jej dyrektora wykonawczego, który powinien dysponować szeroką swobodą działania przy pozyskiwaniu opinii i organizowaniu wewnętrznej struktury organizacyjnej Agencji. Jeśli jednak Agencja będzie zmuszona do wydania przepisów o charakterze powszechnym, wprowadzanych w życie przez władze państwowe, w procesie ich tworzenia powinny uczestniczyć Państwa Członkowskie.

(15) Konieczne jest, aby strony, których dotyczą decyzje podejmowane przez Agencję, miały prawo odwołania się od tych decyzji, odpowiednio do wyjątkowej specyfiki lotnictwa. Powinien powstać mechanizm odwoławczy, aby decyzje dyrektora wykonawczego mogły być przedmiotem odwołania się do wyspecjalizowanej komisji odwoławczej, której decyzje mogą być z kolei zaskarżone do Trybunału Sprawiedliwości.

(16) W celu zagwarantowania pełnej autonomii i niezależności Agencja powinna dysponować własnym budżetem, którego środki stanowią głównie wpływy ze Wspólnoty oraz opłaty ponoszone przez użytkowników systemu. Procedury budżetowe Wspólnoty powinny mieć zastosowanie w zakresie dotyczącym wkładu Wspólnoty i wszelkich innych subsydiów, pochodzących z głównego budżetu Unii Europejskiej. Kontrola ksiąg rachunkowych powinna być zapewniona przez Trybunał Obrachunkowy.

▼B

(17) Należy podjąć środki konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia, zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji ([1]).

(18) Ponieważ cele proponowanego działania, to jest utworzenie i jednolite stosowanie wspólnych zasad w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego, nie mogą zostać skutecznie osiągnięte przez Państwa Członkowskie, a z powodu ogólnoeuropejskiego charakteru niniejszego rozporządzenia mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podejmować środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsze rozporządzenie nie może wykraczać poza działania konieczne do osiągnięcia tych celów.

(19) Przed utworzeniem jakichkolwiek biur lokalnych Agencji powinny zostać ustalone ogólne zasady, wyjaśniające, jakie wymagania będą musiały zostać spełnione i jaki będzie w nich udział finansowy Państw Członkowskich.

(20) Uznano, że z powodu konieczności zapewnienia właściwego wymiaru ogólnoeuropejskiego i z uwagi na dążenie do poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na terytorium całej Europy należy dążyć do zaangażowania państw europejskich, nie będących członkami Unii Europejskiej. Państwa europejskie, które zdecydowały się na porozumienia ze Wspólnotą w celu przyjęcia i wcielenia w życie dorobku Wspólnoty w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem, powinny być zaangażowane do współpracy zgodnie z warunkami, które zostaną uzgodnione w ramach prac wstępnych do tych porozumień.

(21) Za główny cel uznaje się skuteczne przekazywanie funkcji i zadań Państw Członkowskich Agencji, w tym wynikających z ich współpracy w ramach Wspólnych Władz Lotniczych, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla obecnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa i bez żadnych negatywnych konsekwencji dla procedur certyfikacji. W celu przeprowadzenia przekazania muszą zostać przyjęte właściwe środki.

(22) Niniejsze rozporządzenie tworzy najwłaściwsze i najbardziej kompletne ramy do certyfikacji produktów lotniczych pod kątem ochrony środowiska naturalnego, jak również dla definiowania i wdrażania ujednoliconych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Dyrektywa Rady 80/51/EWG z dnia 20 grudnia 1979 r. w sprawie ograniczania emisji hałasu wytwarzanego przez statek powietrzny poddźwiękowy ([2]) oraz załącznik II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie skoordynowania wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ([3]) powinny zatem zostać uchylone we właściwym czasie, bez uszczerbku dla certyfikacji produktów, osób i instytucji, wykonanych już na podstawie tych aktów prawnych.

(23) Niniejsze rozporządzenie będzie dotyczyło wszelkich innych aspektów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na podstawie przyszłego wniosku Komisji i w zgodzie z Traktatem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.
([2]) Dz.U. L 18 z 24.1.1980, str. 26. Dyrektywa ostatnio zmieniona przez dyrektywę 83/206/EWG (Dz.U. L 117 z 4.5.1983, str. 15).
([3]) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione przez rozporządzenie Komisji (WE) nr 2871/2000 (Dz.U. L 333 z 29.12.2000, str. 47).

▼B

ROZDZIAŁ I

ZASADY

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

a) projektowania, produkcji, obsługi i eksploatacji produktów lotniczych, części i wyposażenia, jak również osób i instytucji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i eksploatację takich produktów lotniczych, części i wyposażenia;

b) osób i instytucji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, gdy produkty, części, wyposażenie, osoby i instytucje, wymienione w ust. 1, znajdują się w gestii służb militarnych, celnych, policyjnych lub podobnych. Państwa Członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że działania tych służb będą prowadzone w sposób uwzględniający, w możliwym zakresie, cele niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Cele

1. Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie.

2. Celami dodatkowymi w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem są:

a) zapewnienie wysokiego, ujednoliconego poziomu ochrony środowiska naturalnego;

b) ułatwienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług;

c) promowanie rentalności w procesach reglamentacyjnych i certyfikacji oraz unikanie dublowania działań na poziomie narodowym i europejskim;

d) udzielanie pomocy Państwom Członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań, wynikających z Konwencji chicagowskiej, poprzez tworzenie wytycznych do jej ujednoliconej interpretacji i wspólnego wykonywania jej postanowień oraz poprzez gwarantowanie, że jej postanowienia będą należycie uwzględniane w ramach niniejszego rozporządzenia i przepisów wydanych w celu jego wykonania;

e) wspieranie interesów Wspólnoty w zakresie norm i przepisów bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym na całym świecie poprzez ustanowienie prawidłowej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi.

3. Sposobami osiągnięcia wyznaczonych celów, wymienionych w ust. 1 i 2, są:

a) przygotowanie, przyjęcie i wspólne stosowanie wszystkich niezbędnych przepisów;

b) uznawanie, bez dodatkowych wymagań, certyfikatów, licencji, zezwoleń lub innych dokumentów, przyznanych produktom, osobom i instytucjom na podstawie niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego;

▼B

c) powołanie niezależnej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego;

d) ujednolicone wdrażanie wszelkich niezbędnych przepisów przez narodowe władze lotnicze oraz przez Agencję, odpowiednio do zakresu ich kompetencji.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „stały nadzór" oznacza działania, które zostają podjęte w celu sprawdzania, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat, spełnione są w każdym momencie jego okresu ważności, jak również podejmowanie wszelkich działań zabezpieczających;

b) „Konwencja chicagowska" oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym wraz z załącznikami, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

c) „produkt" oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło;

d) „części i wyposażenie" oznaczają wszelkie przyrządy, sprzęt, części, aparaturę, przynależności i akcesoria, w tym sprzęt łączności, które są lub mają być użyte do pilotażu lub kontrolowania statku powietrznego w locie i są zamontowane do statku powietrznego lub na nim. Zalicza się do nich części płatowca, silnika lub śmigła;

e) „certyfikowanie" oznacza wszelkie sposoby sprawdzania, czy produkt, część lub wyposażenie, instytucja lub osoba pozostają w zgodzie z odpowiednimi wymaganiami, w tym wynikającymi z niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jak również przyznawanie odpowiednich certyfikatów, potwierdzających taką zgodność;

f) „uprawniony podmiot" oznacza organ, który upoważniony jest do prowadzenia certyfikowania pod kontrolą i na odpowiedzialność Agencji;

g) „certyfikat" oznacza każde zezwolenie, licencję lub inny dokument, wydany w efekcie certyfikacji.

ROZDZIAŁ II

WYMAGANIA BEZPOŚREDNIE

Artykuł 4

Zasady podstawowe i stosowanie

1. Statek powietrzny, w tym każdy zainstalowany na nim produkt, część i wyposażenie, który jest:

a) zaprojektowany lub wyprodukowany przez instytucję, nad którą Agencja lub Państwo Członkowskie sprawuje nadzór w zakresie bezpieczeństwa; albo

b) zarejestrowany w Państwie Członkowskim; albo

c) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez użytkownika, nad którego działaniem sprawuje nadzór którekolwiek Państwo Członkowskie,

powinien spełniać przepisy niniejszego rozporządzenia, jeśli stały nadzór nad jego bezpieczeństwem nie został przeniesiony na państwo trzecie i nie jest on eksploatowany przez użytkownika spoza Wspólnoty.

▼B

2. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statku powietrznego, o którym mowa w załączniku II.

3. Zgodnie z konwencjami międzynarodowymi, w tym Konwencją chicagowską, niniejsze rozporządzenie nie ogranicza praw państw trzecich.

Artykuł 5

Zdatność do lotu

1. Statek powietrzny, określony w art. 4 ust. 1, powinien spełniać podstawowe wymogi zdatności do lotu, ustanowione w załączniku I.

2. Stwierdzenie spełnienia tych wymogów wobec statku powietrznego i produktów, części i wyposażenia na nim zamontowanych, zarejestrowanego w Państwie Członkowskim, powinno być ustalone zgodnie z następującymi przepisami:

a) produkt powinien posiadać certyfikat typu. Certyfikat typu oraz certyfikacja zmian w stosunku do certyfikatu typu, w tym załączników do certyfikatów typu, powinny być dokonane, jeśli składający wniosek wykaże, że produkt spełnia podstawowe wymogi certyfikatu typu, określone w art. 15, wprowadzone w celu potwierdzenia zgodności z podstawowymi wymogami, określonymi w ust. 1, oraz jeśli nie posiada on żadnych cech lub charakterystyk czyniących go niebezpiecznym w eksploatacji. Certyfikat typu powinien dotyczyć produktu i wszystkich zamontowanych na nim części i całego wyposażenia;

b) części i wyposażenie mogą otrzymać oddzielne certyfikaty, jeśli wykazują zgodność ze szczegółowymi wymaganiami zdatności do lotu, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z podstawowymi wymogami, określonymi w ust. 1;

c) każdy statek powietrzny otrzymuje indywidualny certyfikat zdatności do lotu, gdy wykaże się jego zgodność z typem konstrukcyjnym, uznanym w certyfikacie typu, i gdy związana dokumentacja, inspekcje i próby wykażą, że statek powietrzny znajduje się w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację. Certyfikat zdatności do lotu pozostaje ważny tak długo, jak długo nie zostanie zawieszony, cofnięty lub nie wygaśnie, oraz tak długo, jak statek powietrzny będzie obsługiwany zgodnie z podstawowymi wymogami, związanymi z nieprzerwaną zdatnością do lotu, określoną w pkt 1.d załącznika I, i przepisami wykonawczymi, określonymi w ust. 4;

d) instytucje odpowiedzialne za projektowanie, produkcję i obsługę produktów, części i wyposażenia powinny wykazać swą zdolność do i sposoby wywiązania się z obowiązków, związanych ze swoimi zadaniami. Jeśli nie przyjęto inaczej, te zdolności i sposoby powinny być uznane poprzez wydanie takiej instytucji upoważnienia. Obowiązki przekazane upoważnionej instytucji i zakres upoważnienia powinny zostać ujęte w warunkach upoważnienia.

Ponadto:

e) od personelu odpowiedzialnego za dopuszczenie produktu, części lub wyposażenia po obsłudze technicznej może być wymagany właściwy certyfikat („certyfikat osobisty”);

f) zdolność instytucji odpowiedzialnej za szkolenie obsługi technicznej do wywiązania się z obowiązków związanych z wydaniem certyfikatu, określonego w lit. e), może być uznawana poprzez wydanie upoważnienia.

3. Na zasadzie odstępstwa od postanowień ust. 1 i 2:

a) zezwolenie na lot może zostać udzielone, gdy wykaże się, że statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu podstawowego.

▼B

Powinno być udzielone z właściwymi ograniczeniami, zwłaszcza w celu ochrony bezpieczeństwa osób trzecich;

b) ograniczony certyfikat zdatności do lotu może zostać udzielony na statek powietrzny, dla którego nie udzielono certyfikatu typu zgodnie z ust. 2 lit. a). W takim przypadku statek powietrzny powinien wykazać zgodność ze specyficznymi wymaganiami zdatności do lotu, a odchylenia od zasadniczych wymogów, określonych w ust. 1, powinny mimo to zapewniać odpowiednie bezpieczeństwo w odniesieniu do jego przeznaczenia. Statek powietrzny kwalifikujący się do takiego ograniczonego certyfikatu oraz ograniczenia użytkowania takiego statku powietrznego, powinny być zdefiniowane w zgodzie z przepisami wykonawczymi, określonymi w ust. 4;

c) jeśli większa liczba statków powietrznych tego samego typu, kwalifikujących się do ograniczonego certyfikatu zdatności do lotu, wykazuje taką zgodność, może zostać przyznany ograniczony certyfikat typu, a także powinny zostać ustalone właściwe podstawy do wydania certyfikatu typu.

4. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu, określające w szczególności:

a) warunki ustalenia i powiadomienia składającego wniosek o zasadach certyfikacji typu, właściwych dla produktu;

b) warunki ustalenia i powiadomienia składającego wniosek o szczegółowych wymaganiach technicznych odnośnie do zdatności do lotu, właściwych dla części i wyposażenia;

c) warunki ustalenia i powiadomienia składającego wniosek o szczegółowych wymaganiach technicznych odnośnie do zdatności do lotu, właściwych dla statku powietrznego ubiegającego się o ograniczony certyfikat zdatności do lotu;

d) warunki ustanowienia i rozpowszechnienia obowiązkowych informacji zapewniających produktowi nieprzerwaną zdatność do lotu;

e) warunki udzielania, prowadzenia, uzupełniania, zawieszania lub cofania certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, zatwierdzeń zmian w certyfikatach typu, indywidualnych certyfikatów zdatności do lotu, zezwoleń na lot i certyfikatów dla produktów, części i wyposażenia, w tym:

   i) warunki dotyczące okresu ważności tych certyfikatów i warunki przedłużania okresu ważności certyfikatów, jeśli ich okres ważności jest określony;

   ii) ograniczenia związane z wydaniem zezwolenia na lot. Ograniczenia te w szczególności powinny dotyczyć:

      — celu lotu,

      — przestrzeni powietrznej, wykorzystywanej do lotu,

      — kwalifikacji załogi pilotującej,

      — przewozu osób innych niż załoga pilotująca;

   iii) statek powietrzny, kwalifikujący się do ograniczonych certyfikatów zdatności do lotu, a także wynikające z tego ograniczenia;

f) warunki udzielania, prowadzenia, uzupełniania, zawieszania lub cofania upoważnień dla organizacji, wymaganych w związku z ust. 2 lit. d) i f) oraz warunków, zgodnie z którymi takie upoważnienia nie są wymagane;

g) warunki udzielania, prowadzenia, uzupełniania, zawieszania lub cofania certyfikatów osobistych, wymaganych w związku z ust. 2 lit. e);

h) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

▼B

i) w jaki sposób statki powietrzne, określone w ust. 1, które nie są objęte ust. 2 lub 3, mają wykazać zgodność z podstawowymi wymogami.

5. Komisja, ustanawiając przepisy wykonawcze, określone w ust. 4, czuwa, ażeby przepisy te:

a) odzwierciedlały najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie zdatności do lotu;

b) uwzględniały światowe doświadczenia z eksploatacji statków powietrznych oraz postęp naukowy i techniczny;

c) umożliwiały niezwłoczną reakcję na zaistniałe katastrofy i groźne wypadki.

Artykuł 6

Zasadnicze wymogi w zakresie ochrony środowiska

▼M1

1. Wyroby, części i wyposażenie powinny spełniać wymogi ochrony środowiska naturalnego, zawarte w załączniku 16 do Konwencji chicagowskiej, według wydania z marca 2002 r. w przypadku tomu I oraz z listopada 1999 r. w przypadku tomu II, z wyjątkiem dodatków do załącznika 16.

▼B

2. Zgodnie z procedurą, powołaną w art. 54 ust. 3, ustęp pierwszy niniejszego artykułu może być dostosowywany, w celu zachowania zgodności z kolejnymi zmianami w Konwencji chicagowskiej i jej załącznikach, które wejdą w życie po przyjęciu niniejszego rozporządzenia i które będą obowiązywały we wszystkich Państwach Członkowskich, o ile takie dostosowanie nie rozszerza zakresu niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja ustanawia przepisy wykonawcze do ust. 1, biorąc za podstawę treść dodatków wymienionych w ust. 1, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3.

Artykuł 7

Eksploatacja i licencjonowanie załóg

W odniesieniu do podstawowych zasad Komisja — tak szybko jak to będzie możliwe — przedkłada wnioski Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie stosowania i zasadniczych wymogów w zakresie określonym w art. 1 ust. 1 lit. b).

Artykuł 8

Uznawanie certyfikatów

1. Państwa Członkowskie, bez dodatkowych wymagań technicznych lub prób, uznają certyfikaty przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Jeśli początkowe uznanie nastąpiło dla konkretnego celu lub celów, wszelkie kolejne uznania również następują dla tego samego celu lub celów.

2. W oczekiwaniu na przyjęcie przepisów wykonawczych, określonych w art. 5 ust. 4, i bez uszczerbku dla postanowień art. 57 ust. 2, certyfikaty, które nie mogą zostać przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być przyznawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.

▼B

Artykuł 9

Akceptowanie zezwoleń państw trzecich

1. W drodze odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów przyjętych w celu jego wykonania Agencja lub władze lotnicze Państw Członkowskich mogą przyznawać certyfikaty na podstawie certyfikatów wydanych przez władze lotnicze państwa trzeciego zgodnie z umową o uznawaniu zawartą między Wspólnotą a tym państwem trzecim.

2. a) W przypadku braku umowy zawartej przez Wspólnotę przed wejściem w życie właściwych przepisów niniejszego rozporządzenia i notyfikowaniem Komisji i innym Państwom Członkowskim Państwo Członkowskie lub Agencja mogą przyznać certyfikaty, opierając się na certyfikacjach przyznanych przez właściwe organy państwa trzeciego, na podstawie umowy zawartej przez Państwo Członkowskie z odnośnym państwem trzecim. Agencja może także przyznać takie certyfikaty w imieniu każdego Państwa Członkowskiego na podstawie umowy zawartej przez jedno z Państw Członkowskich z odnośnym państwem trzecim.

b) Jeśli Komisja uzna, że:

— postanowienia umowy zawartej między Państwem Członkowskim a państwem trzecim nie zapewniają poziomu bezpieczeństwa równoważnego z poziomem bezpieczeństwa określonym w niniejszym rozporządzeniu i w przepisach wykonawczych do niego,

i/lub

— umowa taka wywołuje nieuzasadnioną ze względów bezpieczeństwa dyskryminację wśród Państw Członkowskich lub pozostaje w sprzeczności z polityką zagraniczną Wspólnoty wobec państwa trzeciego,

może, w zgodzie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 2, zażądać od Państwa Członkowskiego, do którego się to odnosi, zmiany umowy, zawieszenia jej stosowania lub wypowiedzenia, zgodnie z art. 307 Traktatu.

c) Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki do wypowiedzenia umów tak szybko, jak to jest możliwe, po wejściu w życie umowy pomiędzy Wspólnotą a odnośnym państwem trzecim, w tych dziedzinach, które są przedmiotem takiej umowy.

Artykuł 10

Odstępstwa

1. Przepisy niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze do niego nie stanowią przeszkody do niezwłocznej reakcji Państwa Członkowskiego ze względów bezpieczeństwa, związanych z produktem, osobą lub instytucją, stanowiącymi przedmiot przepisów niniejszego rozporządzenia.

Jeśli problem bezpieczeństwa jest rezultatem:

a) niewłaściwego poziomu bezpieczeństwa, wynikającego z zastosowania niniejszego rozporządzenia, lub

b) braku niniejszego rozporządzenia lub przepisów wykonawczych do niego,

Państwo Członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję i inne Państwa Członkowskie o podjętych środkach i przyczynie ich podjęcia.

▼B

2. Komisja decyduje, w zgodzie z procedurą powołaną w art. 54 ust. 3, czy niewłaściwy poziom bezpieczeństwa albo brak niniejszego rozporządzenia lub przepisów wykonawczych do niego uzasadniają zastosowanie środków przyjętych na mocy ust. 1. W takim przypadku Komisja podejmuje także dalsze niezbędne czynności w celu uzupełnienia odpowiednich przepisów prawnych. Jeśli środki podjęte przez Państwo Członkowskie zostają uznane za nieuzasadnione, Państwo Członkowskie anuluje lub zmienia odnośne środki.

3. Państwa Członkowskie mogą przyznać odstępstwa od wymagań merytorycznych, ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wykonawczych do niego, w razie zaistnienia nieprzewidzianych, pilnych okoliczności eksploatacyjnych lub potrzeb eksploatacyjnych o ograniczonym czasie trwania, o ile te odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Agencja, Komisja i inne Państwa Członkowskie zostają powiadomione o wszelkich takich odstępstwach, gdy tylko nabiorą one powtarzającego się charakteru lub gdy zostaną przyznane na okres ponad dwóch miesięcy.

4. W przypadku gdy środki przyjęte przez Państwa Członkowskie są mniej restrykcyjne niż odpowiednie przepisy prawa wspólnotowego, Komisja bada, czy odstępstwa są zgodne z podstawowymi celami bezpieczeństwa, zawartymi w niniejszym rozporządzeniu lub wszelkich innych przepisach Wspólnoty. Jeśli udzielone odstępstwa nie są zgodne z podstawowymi celami bezpieczeństwa, zawartymi w niniejszym rozporządzeniu lub wszelkich innych przepisach Wspólnoty, Komisja podejmuje decyzję w zgodzie z procedurą określoną w art. 54 ust. 4. W takim przypadku Państwo Członkowskie znosi odstępstwo.

5. W przypadku gdy poziom ochrony równoważny z tym wynikającym z zastosowania przepisów wykonawczych do art. 5 i 6 może być osiągnięty innymi sposobami, Państwa Członkowskie mogą w sposób niedyskryminacyjny ze względu na przynależność państwową przyznać zezwolenia na odstępstwa od takich przepisów wykonawczych. W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o zamiarze udzielenia takiego zezwolenia oraz wskazuje powody uzasadniające konieczność odstąpienia od odnośnego przepisu, jak też określone warunki w celu zapewnienia, że osiągnie się równoważny poziom ochrony.

6. W terminie trzech miesięcy od powiadomienia przez Państwo Członkowskie, zgodnie z ust. 5, Komisja wszczyna procedurę przewidzianą w art. 54 ust. 3 w celu stwierdzenia, czy zezwolenie zaproponowane zgodnie z ust. 5 spełnia warunki ustanowione w tym ustępie i może zostać przyznane. W takim wypadku Komisja powiadamia o swojej decyzji wszystkie Państwa Członkowskie, które także mają prawo do zastosowania tego środka. Przepisy art. 8 stosuje się do odnośnego środka. Odpowiednie przepisy wykonawcze mogą być również zmienione w celu odzwierciedlenia tego środka, z użyciem przejrzystych procedur określonych w art. 43.

Artykuł 11

Sieć informacyjna

1. Komisja, Agencja i krajowe władze lotnicze wymieniają wszelkie informacje dostępne im w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego. Podmioty, którym powierzono badanie katastrof i wypadków w lotnictwie cywilnym lub analizę tych zdarzeń, są uprawnione do dostępu do tych informacji.

▼B

2. Bez uszczerbku dla prawa dostępu publicznego do dokumentów Komisji, ustanowionego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001, Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą powołaną w art. 54 ust. 3, środki zmierzające do rozpowszechniania wśród zainteresowanych stron, z własnej inicjatywy, informacji określonych w ust. 1 niniejszego artykułu. Środki te, które mogą mieć charakter rodzajowy lub indywidualny, bazują na konieczności:

a) dostarczenia osobom lub organizacjom informacji niezbędnych do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie;

b) ograniczenia rozpowszechniania informacji do takich, które są ściśle niezbędne dla użytkowników, w celu zapewnienia właściwego poziomu poufności takich informacji.

3. Krajowe władze lotnicze w zgodzie z ustawodawstwem krajowym podejmują niezbędne środki do zapewnienia właściwej poufności informacjom otrzymanym przez nie na podstawie ust. 1.

4. W celu poinformowania opinii publicznej o ogólnym poziomie bezpieczeństwa Agencja corocznie publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ III

EUROPEJSKA AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU LOTNICZEGO

SEKCJA I

ZADANIA

Artykuł 12

Utworzenie i funkcje Agencji

1. W celu wykonania niniejszego rozporządzenia tworzy się Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, zwaną dalej „Agencją”.

2. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania i poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Agencja:

a) wykonuje wszelkie zadania i udziela opinii w kwestiach, o których mowa w art. 1 ust. 1;

b) udziela pomocy Komisji poprzez przygotowywanie środków, które mają służyć wykonaniu niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te dotyczą norm technicznych, w szczególności norm dotyczących konstrukcji i projektowania oraz aspektów eksploatacyjnych, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniej koordynacji z Agencją. Agencja zapewnia także niezbędne wsparcie Komisji na polu techniki, nauki i administracji podczas wykonywania jej zadań;

c) podejmuje konieczne środki w ramach uprawnień powierzonych jej niniejszym rozporządzeniem lub innym aktem wspólnotowym;

d) prowadzi inspekcje i dochodzenia niezbędne do wypełniania swoich zadań;

e) w dziedzinach podlegających jej kompetencji wykonuje na rzecz Państw Członkowskich funkcje i zadania przypisane jej przez odpowiednie konwencje międzynarodowe, w szczególności przez Konwencję chicagowską.

▼B

Artykuł 13

Środki Agencji

Agencja w miarę potrzeb:

a) wydaje opinie skierowane do Komisji;

b) wydaje warunki techniczne certyfikacji, w tym przepisy zdatności do lotu i dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, jak również wszelkie materiały poradnikowe, dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego;

c) podejmuje właściwe decyzje, dotyczące stosowania art. 15, 45 i 46.

Artykuł 14

Opinie, warunki techniczne certyfikacji i materiały poradnikowe

1. W celu udzielenia pomocy Komisji w przygotowaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady wniosków co do głównych zasad, stosowalności i zasadniczych wymogów oraz przyjęcia przepisów wykonawczych Agencja przygotowuje ich projekty. Projekty te zostają przedłożone Komisji w postaci opinii Agencji.

2. Agencja, zgodnie z art. 43 i przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję, opracowuje:

a) warunki techniczne certyfikacji, w tym przepisy zdatności do lotu i dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, oraz

b) materiały poradnikowe

do stosowania w procesie certyfikacji.

Dokumenty te powinny odzwierciedlać najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w odnośnych dziedzinach oraz powinny być poddawane aktualizacji z uwzględnieniem światowych doświadczeń z eksploatacji statków powietrznych oraz postępu naukowego i technicznego.

Artykuł 15

Certyfikacja zdatności do lotu i ochrony środowiska

1. W odniesieniu do produktów, części i wyposażenia, określonych w art. 4 ust. 1 Agencja, w przypadku gdy jest to stosowne i ujęte w Konwencji chicagowskiej lub jej załącznikach, wypełnia na rzecz Państw Członkowskich funkcje i zadania państwa w zakresie projektowania, produkcji lub rejestrowania, jeśli wiążą się one z zatwierdzaniem projektu. W tym celu Agencja w szczególności:

a) dla każdego produktu, na który wymagany jest certyfikat typu lub zmiana w stosunku do certyfikatu typu, ustanawia zasady jego przyznawania i powiadamia o tych zasadach. Zasady przyznawania certyfikatów zawierają przepisy zdatności do lotu, przepisy, na podstawie których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa oraz specjalne szczegółowe warunki techniczne, niezbędne gdy cechy konstrukcyjne danego produktu lub doświadczenia eksploatacyjne świadczą, że przepisy zdatności do lotu są nieadekwatne lub nieodpowiednie do potwierdzenia zgodności z zasadniczymi wymogami;

b) dla każdego produktu, dla którego wymagany jest ograniczony certyfikat zdatności do lotu typu, ustanawia specyficzne

▼B

warunki techniczne zdatności do lotu i powiadamia o tych warunkach;

c) dla każdej części lub wyposażenia, na które wymagany jest certyfikat, ustanawia szczegółowe warunki techniczne zdatności do lotu i powiadamia o tych warunkach;

d) dla każdego produktu, na który, zgodnie z art. 6, wymagany jest certyfikat ochrony środowiska naturalnego, ustanawia właściwe wymagania w zakresie ochrony środowiska naturalnego;

e) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionego organu, inspekcje techniczne związane z certyfikacją produktów, części i wyposażenia;

f) wydaje właściwe certyfikaty typu lub związanych z nim zmian;

g) wydaje certyfikaty części i wyposażenia;

h) wydaje certyfikaty ochrony środowiska naturalnego;

i) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat, gdy warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane albo instytucja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego;

j) zapewnia nieprzerwaną kontrolę zdatności do lotu, związaną z certyfikowanymi przez nią produktami, częściami i wyposażeniem, reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje.

2. W odniesieniu do instytucji Agencja:

a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionego organu, inspekcje i rewizje instytucji, którym wydała certyfikaty;

b) wydaje i wznawia certyfikaty:

   i) instytucjom projektowym; lub

   ii) instytucjom produkcyjnym, zlokalizowanym na terytorium Państw Członkowskich, na żądanie odnośnego Państwa Członkowskiego; lub

   iii) instytucjom produkcyjnym i obsługi technicznej, zlokalizowanym poza terytorium Państw Członkowskich;

c) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat dla instytucji, gdy warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane albo instytucja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Artykuł 16

Kontrola stosowania przepisów

1. Agencja prowadzi inspekcje standaryzacyjne w dziedzinach określonych przez art. 1 ust. 1 w celu kontrolowania stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego przez krajowe władze lotnicze i przedstawia sprawozdanie Komisji.

2. Agencja prowadzi kontrole techniczne w celu monitorowania skuteczności stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, uwzględniając cele wymienione w art. 2.

3. Agencja konsultuje i przekazuje Komisji opinie w sprawie stosowania art. 10.

▼B

4. Metodyka prac Agencji przy wykonywaniu zadań określonych w ust. 1, 2 i 3 jest przedmiotem wymagań, które zostają przyjęte zgodnie z procedurą powołaną w art. 54 ust. 2, z uwzględnieniem podstawowych zasad ustanowionych w art. 43 i 44.

Artykuł 17

Prace badawcze

1. Agencja może prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie ściśle ograniczonym, mające na celu poprawę jej działalności w zakresie wynikającym z jej kompetencji i bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego.

2. Agencja koordynuje swoją działalność na polu prac badawczych i rozwoju z działaniami Komisji i Państw Członkowskich, tak by ich polityka i działania wzajemnie się wspierały.

3. Rezultaty prac badawczych, finansowanych przez Agencję, będą publikowane, z zastrzeżeniem, że nie zostały zaklasyfikowane jako poufne.

Artykuł 18

Stosunki międzynarodowe

1. Agencja udziela pomocy Wspólnocie i Państwom Członkowskim w ich stosunkach z państwami trzecimi, zgodnie z prawem wspólnotowym. W szczególności Komisja udziela pomocy w harmonizacji odpowiednich przepisów i wzajemnym uznawaniu zezwoleń, potwierdzających należyte stosowanie przepisów.

2. Agencja może współpracować z władzami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w zakresie określonym przez niniejsze rozporządzenie, w ramach umów o współpracy, zawartych z tymi organizacjami, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu.

3. Agencja udziela pomocy Państwom Członkowskim w celu przestrzegania ich zobowiązań międzynarodowych, w szczególności wynikających z Konwencji chicagowskiej.

SEKCJA II

STRUKTURA WEWNĘTRZNA

Artykuł 19

Status prawny, siedziba, biura terenowe

1. Agencja jest organem Wspólnoty. Posiada osobowość prawną.

2. W każdym Państwie Członkowskim Agencja korzysta ze zdolności prawnej i zdolności do czynności prawnych, w najszerszym zakresie przyznawanym osobom prawnym przez prawo krajowe. Agencja może w szczególności nabywać lub zbywać mienie ruchome i nieruchomości oraz może być stroną w postępowaniu sądowym.

3. Agencja może otwierać swoje biura terenowe w Państwach Członkowskich, pod warunkiem wyrażenia przez nie zgody.

4. Agencję reprezentuje jej dyrektor wykonawczy.

▼B

Artykuł 20

Personel

1. Regulamin pracowniczy urzędników Wspólnot Europejskich, warunki zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich i przepisy wykonawcze do tego regulaminu i warunków zatrudnienia przyjęte wspólnie przez instytucje Wspólnot Europejskich, stosuje się do personelu Agencji, bez uszczerbku dla stosowania art. 33 niniejszego rozporządzenia wobec członków komisji odwoławczej.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 30 kompetencje nadane przez regulamin pracowniczy właściwemu organowi mianującemu i przez warunki zatrudnienia innych pracowników są wykonywane przez Agencję w stosunku do jej personelu.

3. Personel Agencji składa się ze ściśle ograniczonej liczby urzędników, przydzielonych lub przeniesionych przez Komisję lub Państwa Członkowskie do wypełniania zadań kierowniczych. Pozostały personel składa się z innych pracowników zatrudnionych przez Agencję jako osoby niezbędne do wykonania jej zadań.

Artykuł 21

Przywileje i immunitety

Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Wspólnot Europejskich stosuje się w odniesieniu do Agencji.

Artykuł 22

Odpowiedzialność

1. Odpowiedzialność umowna Agencji podlega prawu właściwemu dla danej umowy.

2. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich jest właściwy do rozstrzygania spraw na podstawie klauzul arbitrażowych w umowie zawartej przez Agencję.

3. W przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja powinna naprawić zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla praw Państw Członkowskich szkody wyrządzone przez jej służby lub jej pracowników przy wykonywania ich funkcji.

4. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do orzekania w sporach związanych z naprawieniem szkód, o których mowa w ust. 3.

5. Odpowiedzialność osobistą pracowników wobec Agencji określają przepisy ich regulaminu pracowniczego lub mających zastosowanie warunków zatrudnienia.

Artykuł 23

Publikacja dokumentów

1. Bez uszczerbku dla decyzji podjętych na podstawie art. 290 Traktatu następujące dokumenty publikowane są we wszystkich językach urzędowych Wspólnoty:

a) sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa określone w art. 11 ust. 4;

b) opinie kierowane do Komisji na podstawie art. 14 ust. 1;

▼B

c) ogólne sprawozdanie roczne i program prac, określone w art. 24 ust. 2 lit. b) i c).

2. Usługi tłumaczy, wymagane do funkcjonowania Agencji, świadczy Centrum Tłumaczeń dla organów Unii Europejskiej.

Artykuł 24

Kompetencje zarządu

1. Agencja posiada zarząd.

2. Zarząd:

a) mianuje dyrektora wykonawczego oraz na jego wniosek, zgodnie z art. 30, dyrektorów;

▼M2

b) Zarząd przyjmuje roczne sprawozdanie z działalności Agencji i najpóźniej do dnia 15 czerwca przesyła je do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Obrachunkowego i Państw Członkowskich.

Agencja corocznie przesyła władzy budżetowej wszelkie informacje dotyczące wyniku procedur oceny;

▼B

c) przed 30 września każdego roku i po otrzymaniu opinii Komisji przyjmuje program prac Agencji na nadchodzący rok i przesyła go do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i Państw Członkowskich; wspomniany program pracy przyjmowany jest bez uszczerbku dla rocznej procedury budżetowej Wspólnoty i wspólnotowego programu legislacyjnego w odpowiednich obszarach bezpieczeństwa w lotnictwie;

d) w porozumieniu z Komisją przyjmuje wytyczne w sprawie przydzielenia zadań certyfikacyjnych krajowym władzom lotniczym lub uprawnionym organom;

e) ustala procedury do podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, określone w art. 43 i 44;

f) wypełnia funkcje, odnoszące się do budżetu Agencji, wynikające z art. 48, 49 i 52;

g) powołuje członków komisji odwoławczej na podstawie art. 32;

h) w porozumieniu z dyrektorem wykonawczym pełni funkcję dyscyplinarną wobec dyrektora wykonawczego i dyrektorów;

i) opiniuje rozporządzenie w sprawie kosztów i opłat, określonych w art. 53 ust. 1;

j) uchwala swój regulamin wewnętrzny;

k) decyduje o systemie językowym Agencji;

l) uzupełnia, w miarę potrzeb, zestaw dokumentów wymienionych w art. 23 ust. 1;

m) ustala strukturę organizacyjną Agencji i przyjmuje politykę personalną Agencji.

3. Zarząd może doradzać dyrektorowi wykonawczemu w każdej sprawie, ściśle związanej ze strategią rozwoju bezpieczeństwa w lotnictwie, w tym z pracami badawczymi, zdefiniowanymi w art. 17.

4. Zarząd powołuje organ doradczy, złożony z zainteresowanych stron, którego opinii zasięga przed podjęciem decyzji na polach określonych w ust. 2 lit. c), e), f) i i). Zarząd może również zadecydować o zasięgnięciu opinii organu dorad-

▼B

czego w innych sprawach określonych w ust. 2 i 3. Zarząd nie jest związany opinią organu doradczego.

Artykuł 25

Skład zarządu

1. W skład zarządu wchodzą: po jednym przedstawicielu każdego Państwa Członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji. W tym celu każde Państwo Członkowskie i Komisja mianują członka zarządu, jak również zastępcę, który reprezentuje członka w razie jego nieobecności. Czas trwania mandatu wynosi pięć lat. Mandat ten jest odnawialny.

2. W miarę potrzeb udział przedstawicieli europejskich państw trzecich i jego warunki ustala umowa określona w art. 55.

Artykuł 26

Przewodnictwo zarządu

1. Zarząd wybiera spośród swoich członków prezesa oraz jego zastępcę. Zastępca prezesa zastępuje prezesa z urzędu w przypadku, gdy prezes nie jest w stanie wykonywać swoich obowiązków.

2. Mandat prezesa i jego zastępcy wygasa wraz z wygaśnięciem ich statusu członków zarządu. Z zastrzeżeniem tego przepisu czas trwania mandatu prezesa oraz jego zastępcy wynosi trzy lata. Mandat ten jest odnawialny.

Artykuł 27

Posiedzenia

1. Posiedzenia zarządu zwoływane są przez prezesa zarządu.

2. W obradach bierze udział dyrektor wykonawczy.

3. Zarząd odbywa rocznie co najmniej dwa posiedzenia zwykłe. Dodatkowo zbiera się na wniosek prezesa zarządu lub na żądanie jednej trzeciej swoich członków.

4. Zarząd może zaprosić każdą osobę, której opinia może być interesująca, do uczestniczenia w posiedzeniu jako obserwator.

5. Członkowie zarządu mogą być, z zastrzeżeniem przepisów regulaminu wewnętrznego, wspomagani przez doradców lub ekspertów.

6. Usługi sekretariatu zarządu zapewnia Agencja.

Artykuł 28

Głosowanie

1. Bez uszczerbku dla postanowień art. 30 ust. 1 zarząd podejmuje decyzje większością głosów dwóch trzecich swoich członków. Na żądanie członka zarządu decyzje określone w art. 24 ust. 2 lit. k) podejmuje się jednomyślnie.

2. Każdy członek dysponuje jednym głosem. Dyrektor wykonawczy Agencji nie bierze udziału w głosowaniu. W razie nieobecności członka może głosować w jego imieniu jego zastępca.

3. Szczegółową procedurę głosowania określają przepisy regulaminu wewnętrznego, zwłaszcza co do warunków, na jakich jeden

▼B

z członków może działać w imieniu innego członka, jak również, w miarę potrzeb, wszelkie wymagania odnośnie do kworum.

Artykuł 29

Funkcje i kompetencje dyrektora wykonawczego

1. Agencja zarządzana jest przez dyrektora wykonawczego, który dysponuje pełną samodzielnością w wypełnianiu swoich zadań. Bez uszczerbku dla odpowiednich kompetencji Komisji i zarządu dyrektor wykonawczy nie zwraca się o instrukcje ani ich nie przyjmuje od żadnego rządu lub jakiegokolwiek organu.

2. Parlament Europejski lub Rada mogą wezwać dyrektora wykonawczego Agencji do przedstawienia sprawozdania z wykonania swoich zadań.

3. Dyrektor wykonawczy sprawuje następujące funkcje i posiada następujące uprawnienia:

a) zatwierdza środki Agencji, określone w art. 13 i 15, w granicach określonych przez niniejsze rozporządzenie, przepisy wykonawcze do niego i wszelkie inne stosowne przepisy prawne;

b) decyduje o przeprowadzaniu inspekcji i dochodzeń, przewidzianych w art. 45 i 46;

c) przydziela zadania certyfikacyjne krajowym władzom lotniczym lub uprawnionym organom, zgodnie z wytycznymi, ustalonymi przez zarząd;

d) wypełnia wszelkie funkcje międzynarodowe i prowadzi współpracę techniczną z państwami trzecimi, zgodnie z art. 18;

e) podejmuje wszelkie niezbędne kroki, w tym przyjmowanie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikacja zawiadomień, w celu zapewnienia funkcjonowania Agencji zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia;

f) przygotowuje corocznie projekt ogólnego sprawozdania rocznego i przekazuje go zarządowi;

g) wykonuje względem personelu uprawnienia przewidziane w art. 20 ust. 2;

h) oszacowuje przychody i wydatki Agencji, wynikające z zastosowania art. 48, oraz wykonuje budżet, wynikający z art. 49;

i) przekazuje swoje uprawnienia innym członkom personelu Agencji, z zastrzeżeniem przepisów przyjętych zgodnie z procedurą określoną w art. 54 ust. 2;

j) podejmuje, za zgodą zarządu, decyzję dotyczącą otwierania biur terenowych w Państwach Członkowskich, zgodnie z art. 19 ust. 3.

Artykuł 30

Mianowanie wyższych urzędników

1. Dyrektor wykonawczy Agencji jest mianowany - na podstawie osiągnięć i udokumentowanych kompetencji oraz doświadczenia związanego z lotnictwem cywilnym - i odwoływany przez zarząd na wniosek Komisji. Zarząd podejmuje decyzję większością trzech czwartych głosów swoich członków.

▼B

2. Dyrektorowi wykonawczemu udziela pomocy jeden lub większa liczba dyrektorów. Jeśli dyrektor wykonawczy jest nieobecny lub niedysponowany, jego miejsce zajmuje jeden z dyrektorów.

3. Dyrektorzy Agencji mianowani są - na podstawie kwalifikacji zawodowych związanych z lotnictwem cywilnym - i odwoływani przez zarząd na wniosek dyrektora wykonawczego.

4. Mandat dyrektora wykonawczego i dyrektorów wynosi pięć lat. Mandat ten jest odnawialny.

Artykuł 31

Kompetencje komisji odwoławczych

1. W ramach Agencji istnieje jedna lub więcej komisji odwoławczych.

2. Komisja lub komisje odwoławcze odpowiedzialne są za rozpatrywanie odwołań od decyzji, określonych w art. 35.

3. Komisja lub komisje odwoławcze zbierają się według potrzeb. Liczbę komisji odwoławczych i przydział obowiązków ustala Komisja zgodnie z procedurą określoną w art. 54 ust. 3.

Artykuł 32

Skład komisji odwoławczych

1. Komisja odwoławcza składa się z przewodniczącego i dwóch innych członków.

2. Przewodniczący i dwaj członkowie mają zastępców, którzy reprezentują ich w razie ich nieobecności.

3. Przewodniczący i dwaj członkowie oraz ich zastępcy mianowani są przez zarząd z listy zakwalifikowanych kandydatów, przyjętej przez komisję.

4. W przypadku gdy komisja odwoławcza uzna, że wymaga tego natura odwołania, może do tego celu powołać dwóch dalszych członków z listy wymienionej powyżej.

5. Kwalifikacje wymagane od członków każdej komisji odwoławczej, uprawnienia poszczególnych członków w fazie przygotowawczej do podjęcia decyzji i zasady głosowania ustala komisja zgodnie z procedurą określoną w art. 54 ust. 3.

Artykuł 33

Członkowie komisji odwoławczych

1. Mandat członków komisji odwoławczych, w tym przewodniczących i ich zastępców, wynosi pięć lat. Ich mandat jest odnawialny.

2. Członkowie komisji odwoławczych są niezależni. Przy podejmowaniu swoich decyzji nie są związani żadnymi instrukcjami.

3. Członkowie komisji odwoławczych nie mogą wykonywać żadnych innych funkcji w Agencji. Funkcje członków komisji odwoławczych mogą być funkcjami niepełnoetatowymi.

4. Członkowie komisji odwoławczych nie mogą być odwołani ani usunięci z listy w czasie trwania ich mandatu, o ile nie występują poważne podstawy do takiego odwołania lub usunięcia,

▼B

a Komisja, po uzyskaniu opinii zarządu, nie podejmie decyzji o takim skutku.

Artykuł 34

Wyłączenie i sprzeciw

1. Członkowie komisji odwoławczych nie mogą brać udziału w jakimkolwiek postępowaniu odwoławczym, jeśli mają w nim interes osobisty lub jeśli wcześniej byli zaangażowani jako przedstawiciele jednej ze stron postępowania, lub jeśli uczestniczyli w podejmowaniu decyzji, stanowiącej przedmiot postępowania odwoławczego.

2. Jeżeli z jednego lub więcej powodów, wymienionych w ust. 1, lub jakiegokolwiek innego powodu członek komisji odwoławczej uważa, że nie powinien brać udziału w postępowaniu odwoławczym, informuje o tym odpowiednio komisję odwoławczą.

3. Członkowie komisji odwoławczych mogą być obiektem sprzeciwu każdej ze stron postępowania odwoławczego z każdego z powodów, wymienionych w ust. 1, albo podejrzenia o stronniczość. Sprzeciw nie jest dopuszczalny, jeśli po powiadomieniu o powodach sprzeciwu strona postępowania odwoławczego dokonała czynności procesowej. Żaden sprzeciw nie może odwoływać się do przynależności państwowej członka.

4. W przypadkach określonych w ust. 2 i 3 komisje odwoławcze decydują bez udziału zainteresowanego członka o środkach, które należy podjąć. W celu podjęcia takiej decyzji zainteresowany członek zastępowany jest w komisji odwoławczej przez swojego zastępcę.

Artykuł 35

Decyzje, od których przysługuje odwołanie

1. Odwołanie może być wniesione od decyzji Agencji, podjętych na mocy art. 15, 46 lub 53.

2. Odwołanie wniesione na mocy ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. Agencja może jednak zawiesić wykonanie zaskarżonej decyzji, jeśli uzna, że okoliczności na to pozwalają.

3. Odwołanie od decyzji, która nie kończy postępowania w stosunku do jednej ze stron, może być złożone tylko wraz z odwołaniem od decyzji ostatecznej, chyba że decyzja ta przewiduje możliwość odrębnego odwołania.

Artykuł 36

Osoby uprawnione do odwołania

Każda osoba fizyczna lub prawna może odwołać się od decyzji, która jej dotyczy, lub od decyzji, która, mimo przyjęcia w formie decyzji skierowanej do innej osoby, dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie. Strony postępowania mogą być stronami postępowania odwoławczego.

Artykuł 37

Termin i forma

Odwołanie, wraz z uzasadnieniem jego powodów, składane jest do Agencji w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia osoby zainteresowanej lub odpowiednio, w razie braku

▼B

takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o decyzji.

Artykuł 38

Rewizja wstępna

1. Jeżeli dyrektor wykonawczy uznaje odwołanie za dopuszczalne i zasadne, koryguje decyzję. Nie ma to zastosowania w przypadku, gdy wnoszący odwołanie jest stroną przeciwną w postępowaniu odwoławczym.

2. Jeżeli decyzja nie została skorygowana w ciągu jednego miesiąca od otrzymania uzasadnienia powodów odwołania, Agencja, na mocy drugiego zdania art. 35 ust. 2, bezzwłocznie podejmuje decyzję o przyjęciu wniosku albo o jego odrzuceniu, przekazując odwołanie do rozstrzygnięcia komisji odwoławczej.

Artykuł 39

Rozpatrywanie odwołań

1. Jeżeli odwołanie jest dopuszczalne, komisja odwoławcza bada, czy odwołanie jest uzasadnione.

2. Komisja odwoławcza, badając odwołanie, działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa strony postępowania odwoławczego do wnoszenia w terminie uwag do komunikatów, które do nich skierowała, lub do komunikatów pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Strony postępowania odwoławczego są uprawnione do ustnego zgłaszania swoich uwag.

Artykuł 40

Decyzje w sprawie odwołań

Komisja odwoławcza może podjąć wszelkie kroki, które wchodzą w zakres uprawnień Agencji, lub przekazać do rozstrzygnięcia kompetentnemu organowi Agencji. Ten ostatni związany jest decyzją komisji odwoławczej.

Artykuł 41

Postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości

1. Skarga na decyzję komisji odwoławczej może być wniesiona do Trybunału Sprawiedliwości na warunkach ustanowionych w art. 230 Traktatu.

2. W przypadku gdy Agencja uchyla się od podjęcia decyzji, postępowanie o zaniechanie działania może być wniesione do Trybunału Sprawiedliwości na warunkach ustanowionych w art. 232 Traktatu.

3. Agencja zobowiązana jest do podjęcia niezbędnych środków w celu wykonania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości.

Artykuł 42

Skarga bezpośrednia

Państwa Członkowskie i instytucje Wspólnoty mogą wnosić bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości skargi na decyzje Agencji.

▼B

SEKCJA III

METODY PRACY

Artykuł 43

Procedury opracowywania opinii, warunków technicznych certyfikacji i materiałów poradnikowych

1. Zarząd ustanawia, tak szybko jak tylko możliwe po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, przejrzyste procedury wydawania opinii, warunków technicznych certyfikacji i materiałów poradnikowych, określonych w art. 13 lit. a) i b).

Procedury te:

a) wykorzystują ekspertyzy dostępne władzom lotniczym Państw Członkowskich;

b) w każdym przypadku gdy jest to niezbędne, odwołują się do właściwych ekspertów zainteresowanych stron;

c) zapewniają rozpowszechnianie dokumentów przez Agencję i konsultacje zainteresowanych stron, zgodnie z harmonogramem i procedurą, która zobowiązuje Agencję do sporządzenia pisemnej odpowiedzi w procesie konsultacji.

2. Agencja, opracowując na podstawie art. 14 opinie, warunki techniczne certyfikacji i materiały poradnikowe, przeznaczone do stosowania w Państwach Członkowskich, ustala procedurę konsultowania Państw Członkowskich. W tym celu może utworzyć grupę roboczą, do której każde Państwo Członkowskie uprawnione jest do oddelegowania eksperta.

3. Środki określone w art. 13 lit. a) i b) oraz procedura ustanowiona na mocy ust. 1 niniejszego artykułu wydawane są w oficjalnej publikacji Agencji.

4. Ustanowione są procedury specjalne dla niezwłocznego podjęcia środków przez Agencję w odpowiedzi na problemy bezpieczeństwa i w celu powiadomienia zainteresowanych stron o środkach, które muszą podjąć.

Artykuł 44

Procedury podejmowania decyzji

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury podejmowania decyzji, przewidzianych w art. 13 lit. c).

Procedury te:

a) zapewniają wysłuchanie osób fizycznych lub prawnych, do których decyzja jest kierowana, oraz wszelkich innych osób, których dotyczy ona w sposób bezpośredni i indywidualny;

b) zapewniają doręczenie decyzji osobie fizycznej lub prawnej, której dotyczą, i jej opublikowanie;

c) zapewniają powiadomienie osób fizycznej lub prawnej, do których decyzja jest kierowana, oraz wszystkich innych stron postępowania o środkach odwoławczych przysługujących tej osobie na podstawie niniejszego rozporządzenia;

d) zapewniają, że decyzja ta zawiera uzasadnienie.

2. Zarząd ustanawia również procedury określające warunki, na których decyzje są doręczane, uwzględniając należycie procedurę odwoławczą.

▼B

3. Procedury specjalne ustalane są w celu podjęcia przez Agencję niezwłocznego działania w reakcji na problemy bezpieczeństwa i powiadomienia zainteresowanych stron o środkach, które muszą podjąć.

Artykuł 45

Inspekcje w Państwach Członkowskich

1. Bez uszczerbku dla stosownych uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji przez Traktat Agencja udziela pomocy Komisji w kontroli stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego poprzez prowadzenie inspekcji standaryzacyjnych właściwych władz Państw Członkowskich, wymienionych w art. 16 ust. 1. Urzędnicy uprawnieni na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz władze krajowe są zatem upoważnione, zgodnie z przepisami prawa odnośnego Państwa Członkowskiego, do:

a) badania odnośnej dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów, odnoszących się do zapewnienia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie, zgodnego z niniejszym rozporządzeniem;

b) wykonania kopii całości lub części takiej dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów;

c) żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wizytowania wszelkich odnośnych obiektów, terenów i środków transportu.

2. Urzędnicy Agencji, upoważnieni do dokonywania tych inspekcji, wykonują swoje uprawnienia po okazaniu pisemnego zezwolenia, określającego przedmiot, cel inspekcji i datę jej rozpoczęcia. Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją Agencja informuje zainteresowane Państwo Członkowskie o inspekcji i o tożsamości upoważnionych urzędników.

3. Zainteresowane Państwo Członkowskie poddaje się takim inspekcjom i zapewnia, by odnośne organy i osoby również poddały się inspekcjom.

4. Jeśli inspekcja, prowadzona zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, pociąga za sobą konieczność inspekcji przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw, stosuje się przepisy art. 46. W przypadku gdy przedsiębiorstwo sprzeciwia się takiej inspekcji, zainteresowane Państwo Członkowskie dostarcza niezbędnej pomocy upoważnionym urzędnikom Agencji w celu umożliwienia przeprowadzenia inspekcji.

5. Raporty sporządzone zgodnie z tym artykułem zostają udostępnione w oficjalnym języku lub językach Państwa Członkowskiego, w którym inspekcja miała miejsce.

Artykuł 46

Kontrola przedsiębiorstwa

1. Agencja może, stosując art. 15, przeprowadzić samodzielnie lub wyznaczyć krajowe władze lotnicze lub uprawniony organ do przeprowadzenia wszelkich niezbędnych kontroli przedsiębiorstw. Kontrole prowadzone są zgodnie z przepisami prawa Państwa Członkowskiego, w którym są przeprowadzane. W tym celu osoby upoważnione na mocy tego rozporządzenia są uprawnione do:

▼B

a) badania odnośnej dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów, związanych z realizacją zadań Agencji;

b) wykonania kopii całości lub części dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów;

c) żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wizytowania wszelkich odnośnych obiektów, terenów i środków transportu.

2. Osoby upoważnione do wykonywania tych kontroli wykonują swoje uprawnienia po okazaniu pisemnego zezwolenia, określającego przedmiot i cel inspekcji.

3. Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją Agencja informuje zainteresowane Państwo Członkowskie, na którego terytorium inspekcja ma być przeprowadzona, o inspekcji i o tożsamości upoważnionych urzędników. Na żądanie Agencji urzędnicy odnośnego Państwa Członkowskiego udzielają pomocy upoważnionym urzędnikom w wykonywaniu ich zadań.

Artykuł 47

Przejrzystość i informacja

▼M2

1. W odniesieniu do dokumentów pozostających w posiadaniu Agencji stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisj ([1]).

▼B

2. Agencja może z własnej inicjatywy dostarczać informacje na tematy związane ze swoimi zadaniami. Agencja w szczególności zapewnia, aby poza publikacjami, wymienionymi w art. 43 ust. 3, opinia publiczna i każda zainteresowana strona szybko otrzymywała obiektywne, pewne i łatwo zrozumiałe informacje, dotyczące pracy Agencji.

▼M2

3. Zarząd przyjmuje uzgodnienia dotyczące wykonania rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 w terminie sześciu miesięcy od daty wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1643/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego ([2]).

▼B

4. Każda osoba fizyczna lub prawna uprawniona jest do zwrócenia się na piśmie do Agencji w dowolnym języku, określonym w art. 314 Traktatu. Ma prawo do otrzymania odpowiedzi w tym samym języku.

▼M2

5. Decyzje podejmowane przez Agencję na podstawie art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 mogą stanowić podstawę złożenia skargi do Rzecznika Praw Obywatelskich lub stanowić przedmiot skargi do Trybunału Sprawiedliwości, odpowiednio na mocy art. 195 i 230 Traktatu WE.

([1]) Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.
([2]) Dz.U. L 245 z 29.9.2003, str. 7.

▼B

SEKCJA IV

PRZEPISY FINANSOWE

Artykuł 48

Budżet

1. Przychody Agencji składają się z:

a) wkładu Wspólnoty i europejskich państw trzecich, z którymi Wspólnota zawarła umowy, określone w art. 55;

b) opłat wnoszonych przez petentów, występujących o certyfikaty i zezwolenia i ich posiadaczy; oraz

c) honorariów z tytułu publikacji, kształcenia i wszelkich innych usług, świadczonych przez Agencję.

2. Na wydatki Agencji składają się koszty personalne, administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne.

▼M2

3. Dochody i wydatki bilansują się.

4. Na podstawie projektu prognozy dochodów i wydatków, Zarząd corocznie sporządza prognozę dochodów i wydatków Agencji na następny rok budżetowy.

5. Najpóźniej do dnia 31 marca Zarząd przekazuje Komisji prognozę dochodów i wydatków zawierający prowizoryczny plan działalności gospodarczej wraz z tymczasowym programem pracy, oraz Państwom, z którymi Wspólnota zawarła umowy zgodnie z art. 55.

6. Komisja przesyła deklarowaną prognozę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (zwanymi dalej władzą budżetową), wraz ze wstępnym projektem ogólnego budżetu Unii Europejskiej.

7. Na podstawie deklarowanej prognozy, Komisja wprowadza do wstępnego projektu ogólnego budżetu Unii Europejskiej prognozy, jakie uzna za niezbędne dla planu działalności gospodarczej, oraz kwotę, która ma zostać pokryta z budżetu ogólnego, a następnie przedkłada je władzy budżetowej zgodnie z art. 272 Traktatu.

8. Władza budżetowa zatwierdza środki na subsydia dla Agencji.

Władza budżetowa przyjmuje plan działalności gospodarczej dla Agencji.

9. Zarząd przyjmuje budżet. Ostateczne jego zatwierdzenie następuje po ostatecznym przyjęciu ogólnego budżetu Unii Europejskiej. W miarę potrzeb, może on zostać odpowiednio dostosowany.

10. Zarząd możliwie jak najszybciej informuje władzę budżetową o zamiarze wykonania każdego projektu, który może mieć istotne następstwa finansowe dla finansowania z budżetu, w szczególności o projektach związanych z własnością, jak na przykład najem lub nabycie budynków. Informuje on o tym fakcie Komisję.

W przypadku zgłoszenia zamiaru wydania opinii przez oddział władzy budżetowej, zobowiązany jest on przedłożyć swoją opinię Zarządowi w terminie sześciu tygodni od daty powiadomienia o projekcie.

▼M2

Artykuł 49

Wykonanie i kontrola budżetu

1. Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji.

2. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku budżetowego, księgowy Agencji przekazuje księgowemu Komisji tymczasowe sprawozdania finansowe, wraz ze sprawozdaniem z zarządzania budżetem i finansami w danym roku budżetowym. Księgowy Komisji dokonuje konsolidacji tymczasowych sprawozdań finansowych instytucji i organów zdecentralizowanych zgodnie z art. 128 ogólnego rozporządzenia finansowego.

3. Najpóźniej do dnia 31 marca następnego roku, księgowy Komisji przesyła tymczasowe sprawozdania finansowe Agencji do Trybunału Obrachunkowego, wraz ze sprawozdaniem z zarządzania budżetem i finansami w danym roku budżetowym. Sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami przesyłane jest także do Parlamentu Europejskiego i Rady.

4. Po otrzymaniu uwag Trybunału Obrachunkowego dotyczących tymczasowych sprawozdań finansowych Agencji, na podstawie art. 129 ogólnego rozporządzenia finansowego, dyrektor wykonawczy opracowuje na własną odpowiedzialność końcowe sprawozdania finansowe i przedkłada je Zarządowi do zaopiniowania.

5. Zarząd wydaje opinię na temat końcowego sprawozdania finansowego Agencji.

6. Najpóźniej do dnia 1 lipca każdego roku budżetowego, dyrektor wykonawczy przekazuje końcowe sprawozdanie wraz z opinią Zarządu do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i Trybunału Obrachunkowego.

7. Końcowe sprawozdania są publikowane.

8. Najpóźniej do dnia 30 września, dyrektor wykonawczy przesyła do Trybunału Obrachunkowego odpowiedź na uwagi. Odpowiedź tę przesyła również Zarządowi.

9. Na wniosek Parlamentu Europejskiego, dyrektor wykonawczy przedkłada wszelkie informacje niezbędne do sprawnego zastosowania procedury udzielania absolutorium na dany rok budżetowy, zgodnie z art. 146 ust. 3 ogólnego rozporządzenia finansowego.

10. Parlament Europejski uwzględniając zalecenie Rady stanowiącej większością kwalifikowaną, przed dniem 30 kwietnia roku N + 2, udziela dyrektorowi wykonawczemu absolutorium w zakresie wykonania budżetu na rok N.

▼B

Artykuł 50

Zwalczanie nadużyć finansowych

1. W celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez europejskie Biuro Zapobiegania Nadużyciom (OLAF) ([1]).

2. Agencja przystępuje do Porozumienia Międzyinstytucjonalnego z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego wewnętrznych dochodzeń prowadzonych przez europejskie Biuro Zapobiegania

([1]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 1.

▼B

Nadużyciom (OLAF) ([1]) i niezwłocznie wydaje właściwe przepisy dotyczące wszystkich pracowników Agencji.

3. Decyzje dotyczące finansowania oraz umów o stosowaniu i wynikających z nich instrumentów prawnych wyraźnie zastrzegają, że Trybunał Obrachunkowy i OLAF mogą przeprowadzić, jeśli jest to konieczne, kontrole na miejscu u odbiorców funduszy Agencji i agend, odpowiedzialnych za ich rozdział.

Artykuł 51

Ocena

1. W ciągu trzech lat od dnia podjęcia obowiązków przez Agencję oraz co pięć lat w okresie późniejszym zarząd zleca przeprowadzenie niezależnej zewnętrznej kontroli stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Kontrola polega na badaniu efektywności wypełniania przez Agencję swoich zadań oraz na dokonaniu oceny wpływu niniejszego rozporządzenia, Agencji i jej metod pracy na ustanowienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. W ramach tej kontroli bierze się pod uwagę punkt widzenia wszystkich stron biorących udział, zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym.

3. Zarząd otrzymuje rezultaty tej kontroli i przesyła Komisji zalecenia co do zmian w niniejszym rozporządzeniu, Agencji i jej metodach pracy. Komisja może je przesłać, zarówno z opinią własną, jak i z odpowiednimi wnioskami, do Parlamentu Europejskiego i do Rady. Jeśli jest to konieczne, powinien być dołączony plan działań z harmonogramem. Zarówno wyniki kontroli, jak i zalecenia, podaje się do wiadomości publicznej.

▼M2

Artykuł 52

Przepisy finansowe

Po konsultacjach z Komisją, Zarząd przyjmuje regulamin finansowy Agencji. Nie może on zawierać odstępstw od rozporządzenia Komisji (WE, Euratom) nr 2343/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie ramowego rozporządzenia finansowego dotyczącego organów określonych w art. 185 rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ([2]), chyba że takie odstępstwa są szczególnie wymagane dla funkcjonowania Agencji, a Komisja wyrazi uprzednią zgodę.

▼B

Artykuł 53

Regulamin prowizji i opłat

1. Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3 i po konsultacji z zarządem, przyjmuje regulamin prowizji i opłat.

2. Regulamin prowizji i opłat ustala w szczególności czynności, za które prowizje i opłaty są pobierane na podstawie art. 48 ust. 1, kwotę prowizji i opłat oraz sposób ich pobierania.

3. Prowizje i opłaty pobiera się za:

([1]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 15.
([2]) Dz.U. L 357 z 31.12.2002, str. 72; sprostowanie w Dz.U. L 2 z 7.1.2003, str. 39.

▼B

a) wydanie i wznowienie certyfikatów, jak również związane z tym funkcje stałego nadzoru;

b) świadczenie usług; powinny one odzwierciedlać rzeczywisty koszt każdego świadczenia;

c) rozstrzyganie odwołań.

Wszelkie prowizje i opłaty wyrażane są i pobierane w euro.

4. Kwotę prowizji i opłat ustala się na takim poziomie, by zapewnić, aby związany z nimi przychód był w szczególności wystarczający do pokrycia pełnego kosztu wykonanych usług.

Wpłata określona w art. 48 ust. 1 może pokrywać w okresie przejściowym, w dniu 31 grudnia czwartego roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, wydatki wiążące się z początkową fazą działalności Agencji. W zgodzie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, okres ten może być w razie potrzeby przedłużony o nie więcej niż jeden rok.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 54

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet.

2. W przypadku gdy powołuje się niniejszy ustęp, stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji.

3. W przypadku gdy powołuje się niniejszy ustęp, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.

4. W przypadku gdy powołuje się niniejszy ustęp, stosuje się art. 6 decyzji 1999/468/WE.

Przed podjęciem decyzji Komisja zasięga opinii Komitetu, określonego w ust. 1 niniejszego artykułu.

Okres ustanowiony w art. 6 lit. b) decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

W przypadku gdy decyzja Komisji została zaskarżona do Rady przez Państwo Członkowskie, Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może w okresie trzech miesięcy podjąć inną decyzję.

5. Komitet uchwala swój regulamin.

Artykuł 55

Uczestnictwo europejskich państw trzecich

Agencja otwarta jest dla uczestnictwa europejskich państw trzecich, które są stronami Konwencji chicagowskiej i które zawarły porozumienia ze Wspólnotą Europejską, na mocy których przyjęły i stosują przepisy Wspólnoty w dziedzinie określonej niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Na podstawie odnośnych postanowień tych umów opracowane zostają porozumienia, które między innymi określają rodzaj

▼B

i zakres oraz szczegółowe zasady uczestnictwa tych państw w pracach Agencji, w tym dotyczące wkładu finansowego i personelu.

Artykuł 56

Rozpoczęcie działalności Agencji

1. Agencja podejmuje zadania certyfikacyjne, spoczywające na niej na podstawie art. 15, od dnia 28 września 2003 r. Do tego dnia Państwa Członkowskie kontynuują wprowadzanie w życie odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych.

2. W dodatkowym okresie przejściowym 42 miesięcy od dnia określonego w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą nadal wydawać certyfikaty i zezwolenia na zasadzie odstępstwa od postanowień art. 5, 6, 9 i 15, zgodnie z warunkami określonymi przez Komisję w przepisach przyjętych w celu ich wykonania. Jeżeli w tych ramach Państwa Członkowskie wydają certyfikaty na podstawie certyfikatów wydanych przez państwa trzecie, przepisy wykonawcze Komisji uwzględniają należycie zasady, ustanowione w art. 9 ust. 2 lit. b) i c).

3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 43 do czasu przyjęcia zasadniczych wymogów zgodnych z art. 7 realizacja analogicznych zadań przez Agencję może odbywać się na podstawie metod pracy, uzgodnionych przez wspólne władze lotnicze.

Artykuł 57

Uchylenie

1. Dyrektywa 80/51/EWG i załącznik II do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 tracą moc z dniem 28 września 2003 r.

2. Przepisy art. 8 stosują się do wyrobów, części i wyposażenia, instytucji i osób, które były certyfikowane zgodnie z przepisami, określonymi w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 58

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 20. dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuły 5 i 6 stosuje się od dat podanych w przepisach wykonawczych.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Podstawowe wymogi zdatności do lotu, określone w art. 5

1. Integralność produktu: integralność produktu musi być zapewniona we wszystkich przewidywanych stanach lotu przez cały okres operacyjnej trwałości statku powietrznego. Zgodność ze wszystkimi wymogami powinna być wykazana za pomocą ocen lub analiz, popartych, w miarę potrzeb, próbami.

1.a. Konstrukcja i materiały: integralność konstrukcji musi być zagwarantowana dla całej, i wystarczająco ponad nią, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego, w tym jego systemu napędu, i zachowana przez okres operacyjnej trwałości statku powietrznego.

1.a.1. Wszystkie części statku powietrznego, których uszkodzenie może obniżyć integralność konstrukcyjną, powinny odpowiadać wymienionym warunkom bez szkodliwego odkształcenia lub uszkodzenia. Dotyczy to wszystkich elementów o istotnej masie i ich przyrządów przytwierdzających.

1.a.1.a. Muszą być rozważone wszystkie kombinacje obciążenia, których wystąpienie jest możliwe w zakresie, i wystarczająco ponad zakres, zmian masy, wędrówki środka ciężkości, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń i trwałości operacyjnej statku powietrznego. Zalicza się do nich obciążenia wywołane podmuchami wiatru, manewrami, utrzymywaniem zwiększonego ciśnienia, systemami wychylania powierzchni, sterowania i napędu, zarówno w trakcie lotu, jak i na ziemi.

1.a.1.b. Muszą być rozważone obciążenia i możliwe uszkodzenia, wywołane awaryjnym lądowaniem na lądzie lub na wodzie.

1.a.1.c. Muszą być uwzględnione efekty dynamiczne w odniesieniu do reakcji konstrukcji na te obciążenia.

1.a.2. Statek powietrzny musi być wolny od wszelkiej niestateczności aeroelastycznej i nadmiernych drgań.

1.a.3. Procesy produkcyjne i materiały użyte w konstrukcji statku powietrznego muszą skutkować znanymi i powtarzalnymi własnościami konstrukcyjnymi. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany własności materiałów, związane ze środowiskiem naturalnym eksploatacji, mające znaczenie dla ich własności eksploatacyjnych.

1.a.4. Efekty obciążeń okresowo zmiennych, degradacji przez środowisko naturalne, przypadkowego lub ukrytego źródła uszkodzeń, nie mogą obniżać poziomu integralności strukturalnej poniżej akceptowalnego poziomu wytrzymałości szczątkowej. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu powinny być podane do wiadomości.

1.b. Napęd: integralność systemu napędowego (tj. silnika oraz, w miarę potrzeb, śmigła) powinna być wykazana dla całej, i wystarczająco ponad nią, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń systemu napędowego i zachowana przez okres operacyjnej trwałości systemu napędowego.

1.b.1. System napędowy powinien wytwarzać, w ramach określonych limitów, ciąg lub moc, oczekiwaną od niego we wszystkich wymaganych stanach lotu, z uwzględnieniem warunków i oddziaływań środowiska naturalnego.

1.b.2. Proces produkcyjny i materiały użyte w konstrukcji systemu napędowego powinny skutkować znanym i powtarzalnym zachowaniem konstrukcji. Powinny być uwzględnione wszelkie zmiany własności materiałów, związane ze środowiskiem naturalnym eksploatacji, mające znaczenie dla ich własności eksploatacyjnych.

1.b.3. Efekty obciążeń okresowo zmiennych, degradacji przez środowisko naturalne i eksploatację oraz wynikające z tego możliwe uszkodzenia części, nie mogą redukować integralności systemu napędowego poniżej akceptowanego poziomu. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje, dotyczące zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu, powinny być podane do wiadomości.

▼B

1.b.4. Wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i wymagania względem bezpieczeństwa i prawidłowego współdziałania pomiędzy systemem napędowym i statkiem powietrznym powinny być podane do wiadomości.

1.c. Systemy i instalacje

1.c.1. Statek latający nie może mieć cech konstrukcyjnych ani detali, co do których z doświadczenia wiadomo, że są niebezpieczne.

1.c.2. Statek powietrzny, w tym jego systemy, instalacje i wyposażenie wymagane przez certyfikat typu lub wymogi eksploatacyjne, powinien funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach dla całej, i wystarczająco ponad nią, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego, uwzględniając należycie warunki eksploatacji systemów, instalacji i wyposażenia, związane ze środowiskiem naturalnym. Inne systemy, instalacje i wyposażenia niewymagane przez certyfikat typu lub wymogi eksploatacyjne, działając prawidłowo lub nieprawidłowo, nie mogą redukować bezpieczeństwa ani wpływać negatywnie na sprawne funkcjonowanie wszelkich innych systemów, instalacji i wyposażenia. Systemy, instalacje i wyposażenie powinny nadawać się do użytku bez potrzeby wykorzystywania nadmiernych umiejętności lub siły.

1.c.3. Systemy, instalacje i związane z nimi wyposażenie statku powietrznego, rozpatrywane osobno i we wzajemnych relacjach powinny być zaprojektowane w taki sposób, by jakikolwiek stan uszkodzenia niszczącego nie wynikał z pojedynczego uszkodzenia, którego prawdopodobieństwo zajścia wykazano jako wyjątkowo niskie, a odwrotna zależność musi zachodzić pomiędzy prawdopodobieństwem zajścia uszkodzenia a intensywnością jego skutków dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie. Wobec powyższego kryterium pojedynczego uszkodzenia przyjmuje się, że wymagalna poprawka powinna być przyjęta dla wielkości i ogólnej konfiguracji statku powietrznego i że może to uniemożliwić spełnienie kryterium pojedynczego uszkodzenia przez niektóre części i systemy śmigłowca i małego samolotu.

1.c.4. Informacje konieczne do bezpiecznego przebiegu lotu i informacje dotyczące warunków niebezpiecznych muszą być dostarczone załodze lub personelowi obsługi, stosownie do przypadku, w sposób jasny, zwięzły i jednoznaczny. Systemy, instalacje i przyrządy sterownicze, w tym znaki i zawiadomienia, muszą być zaprojektowane i rozmieszczone w taki sposób, by zminimalizować błędy, które mogą przyczynić się do spowodowania niebezpieczeństwa.

1.c.5. W projekcie powinny być uwzględnione środki ostrożności, które minimalizują niebezpieczeństwo dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie, wynikające z racjonalnie możliwych zagrożeń, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz statku powietrznego, w tym zabezpieczenie przed prawdopodobieństwem znacznego uszkodzenia lub zakłócenia funkcjonowania jakiegokolwiek wyposażenia statku powietrznego.

1.d. Nieprzerwana zdatność do lotu

1.d.1. Muszą być ustanowione instrukcje służące zapewnianiu, by standardy zdatności do lotu certyfikatu typu były zagwarantowane przez okres operacyjnej trwałości statku powietrznego.

1.d.2. Muszą być zabezpieczone środki umożliwiające kontrole, regulacje, smarowanie, wymontowanie lub wymianę części i wyposażenia, niezbędne do zapewnienia nieprzerwanej zdatność do lotu.

1.d.3. Instrukcje zachowania nieprzerwanej zdatności do lotu muszą mieć formę podręcznika lub podręczników, w zależności od ilości danych, które mają zawierać. Podręczniki powinny zawierać informacje o remontach i naprawach, informacje o obsłudze, procedury wykrywania usterek i kontroli, w formacie, który zapewnia ich przejrzysty układ.

1.d.4. Instrukcje zachowania nieprzerwanej zdatności do lotu muszą zawierać ograniczenia zdatności do lotu, ustalające z góry każdy

▼B

obowiązkowy czas wymiany, odstępy między kontrolami i odpowiednią procedurę kontrolną.

2. Aspekty funkcjonowania wyrobu pod kątem zdatności do lotu

2.a. Należy wykazać, iż elementy, o których mowa poniżej, zostały uwzględnione w celu zagwarantowania satysfakcjonującego poziomu bezpieczeństwa w stosunku do osób znajdujących się na pokładzie i na ziemi w trakcie eksploatacji produktu.

2.a.1. Musi być określony sposób eksploatacji, do której statek powietrzny jest dopuszczony, oraz ograniczenia i informacje konieczne do bezpiecznej eksploatacji, w tym ograniczenia środowiskowe i osiągowe.

2.a.2. Statek powietrzny musi umożliwiać bezpieczne sterowanie i manewry przy wszystkich przewidywalnych warunkach lotu, w tym po awarii jednego lub, w zależności od przypadku, większej liczby systemów napędowych. Należy uwzględnić siły pilota, środowisko kabiny pilota, obciążenie pilota i inne czynniki humanitarne, jak również fazy lotu i czas jego trwania.

2.a.3. Musi być możliwe łagodne przejście z jednej fazy lotu do drugiej bez wymagania wyjątkowych umiejętności pilotażowych, czujności, siły lub obciążenia, we wszystkich prawdopodobnych warunkach eksploatacji.

2.a.4. Statek powietrzny musi wykazywać się taką statecznością, która gwarantuje, że wymagania oczekiwane od pilota nie są nadmierne, biorąc pod uwagę fazę lotu i jej długotrwałość.

2.a.5. Powinny być ustanowione procedury dla normalnej eksploatacji w przypadku uszkodzenia lub awarii.

2.a.6. Należy przewidzieć alarmy lub inne sygnały zapobiegawcze, służące zapobieganiu przekraczaniu normalnej obwiedni obciążeń, właściwej dla danego typu.

2.a.7. Cechy statku powietrznego i jego systemów muszą umożliwiać bezpieczny powrót z ekstremów obwiedni obciążeń, które statek może napotkać.

2.b. Ograniczenia eksploatacyjne i inne informacje, konieczne do bezpiecznej eksploatacji, muszą być udostępnione członkom załogi.

2.c. Eksploatacja produktu powinna być zabezpieczona przed niebezpieczeństwami wynikającymi z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym z warunków środowiska naturalnego.

2.c.1. W szczególności żadna niebezpieczna sytuacja nie może nastąpić w wyniku zetknięcia z takimi zjawiskami, jak: niesprzyjające warunki atmosferyczne, wyładowanie atmosferyczne, zderzenie z ptakiem, strefy promieniowania wysokiej częstotliwości, ozon, a także z innymi, mogącymi ewentualnie wystąpić podczas eksploatacji produktu.

2.c.2. Przedział pasażerski powinien zapewniać pasażerom stosowne warunki przewozu i właściwą ochronę przed wszelkimi przewidywalnymi niebezpieczeństwami, wynikającymi z eksploatacji w locie lub stanowiącymi rezultat sytuacji awaryjnych, w tym zagrożeniem pożarem, dymem, toksycznym gazem i gwałtowną dekompresją. Powinny być uwzględnione środki dające pasażerowi wszelkie racjonalne szanse uniknięcia poważnych obrażeń i zapewniające szybką ewakuację ze statku powietrznego oraz dające ochronę przed skutkiem sił hamowania w przypadku lądowania awaryjnego na ziemi lub na wodzie. Wyraźne i jednoznaczne sygnały lub ogłoszenia powinny być w razie konieczności zapewnione w celu poinstruowania pasażerów o odpowiednim bezpiecznym zachowaniu i lokalizacji wyposażenia ratunkowego. Wymagane wyposażenie ratunkowe musi być łatwo dostępne.

2.c.3. Przedział załogi musi być zorganizowany w celu ułatwienia eksploatacji w locie, w tym wyposażony w środki zapewniające

▼B

świadomość sytuacyjną oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach nagłych. Środowisko przedziału załogi nie może zagrozić zdolności załogi do wypełniania obowiązków, a konstrukcja powinna być taka, aby uniknąć wzajemnych zakłóceń podczas eksploatacji i pomyłki w użyciu przyrządów kontrolnych.

3. I n s t y t u c j e (w tym osoby fizyczne, wykonujące projektowanie, produkcję lub obsługę).

3.a. Zezwolenie dla instytucji musi być udzielone po spełnieniu następujących warunków:

3.a.1. instytucja musi posiadać wszelkie środki niezbędne do wykonania należących do niej prac. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dostęp do odnośnej dokumentacji i archiwum;

3.a.2. instytucja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami zdatności do lotu i nieprzerwanie doskonalić ten system;

3.a.3. instytucja musi ustanowić, tam gdzie to stosowne, z innymi odnośnymi instytucjami porozumienia w celu zapewnienia nieprzerwanej zgodności z zasadniczymi wymogami zdatności do lotu;

3.a.4. instytucja musi ustanowić system raportowania o zdarzeniach i/lub system obsługowy, który powinien być wykorzystywany przez system zarządzania, wymieniony w pkt 3.a.2 i uwzględniony w porozumieniach wymienionych w pkt 3.a.3, w celu współdziałania w zapewnieniu nieprzerwanego doskonalenia bezpieczeństwa wyrobów.

3.b. W przypadku instytucji szkolenia obsługi nie stosuje się wymogów wyszczególnionych w pkt 3.a.3 i 3.a.4.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Statek powietrzny, powołany w art. 4 ust. 2

Statkami powietrznymi, do których nie stosuje się art. 4 ust. 1, są statki powietrzne, dla których certyfikat typu lub certyfikat zdatności do lotu nie został wydany na mocy niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego i które spełniają wymogi jednej z następujących kategorii:

a) statki powietrzne posiadające wyraźne odniesienie historyczne, związane z:

   i) udziałem w znaczącym wydarzeniu historycznym; lub

   ii) istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa; lub

   iii) istotną rolą, odgrywaną w siłach zbrojnych Państwa Członkowskiego;

   oraz spełniające jedno lub więcej z poniższych kryteriów:

   i) początkowy projekt uznany jest za mający ponad 40 lat;

   ii) jego produkcja została zakończona co najmniej 25 lat wcześniej;

   iii) mniej niż 50 statków powietrznych tej samej konstrukcji podstawowej zarejestrowanych jest jeszcze w Państwach Członkowskich;

b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów próbnych, eksperymentalnych lub naukowych, które można produkować w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, których co najmniej 51 % zbudowane zostało przez amatora lub niedochodowe stowarzyszenie amatorów, do ich własnych celów i bez żadnego celu komercyjnego;

d) statki powietrzne, których projekt początkowy był przeznaczony wyłącznie do celów wojskowych;

e) samoloty posiadające nie więcej niż dwa miejsca, prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 35 węzłów prędkości wzorcowanej (CAS) i maksymalną masę startową (MTOM) nie większą niż:

   i) 300 kg dla samolotu lądowego, jednomiejscowego; lub

   ii) 450 kg dla samolotu lądowego, dwumiejscowego; lub

   iii) 330 kg dla amfibii lub wodnosamolotu jednomiejscowego; lub

   iv) 495 kg dla amfibii lub wodnosamolotu dwumiejscowego, zapewniając, że w przypadku gdy eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot, jak i jako samolot lądowy, spełnia oba właściwe ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM);

f) „szybowce” o masie konstrukcji mniejszej niż 80 kg, jeśli są jednomiejscowe, lub 100 kg, jeśli są dwumiejscowe, w tym wynoszone nożnie;

g) bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej mniejszej niż 150 kg;

h) wszelkie inne statki powietrzne o masie całkowitej mniejszej niż 70 kg.