ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2096/2005

z dnia 20 grudnia 2005 r.

ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Komisja musi ustanowić wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej w całej Wspólnocie. W tym celu najbardziej odpowiednim instrumentem jest rozporządzenie ze względu na jego bezpośrednie zastosowanie.

(2) Zapewnianie służb żeglugi powietrznej we Wspólnocie powinno podlegać certyfikacji Państw Członkowskich. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, spełniające wspólne wymogi, powinny otrzymać certyfikację. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które mogą prowadzić działalność bez certyfikacji, powinny starać się zapewnić jak największą zgodność ze wspólnymi wymogami w stopniu, w jakim pozwala im na to ich status prawny.

(3) Stosowanie wspólnych wymogów, które zostaną ustanowione zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, nie powinno naruszać suwerenności Państw Członkowskich w ich przestrzeni powietrznej ani wymogów Państw Członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i spraw obronnych określonych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) [2]. Wspólne wymogi nie powinny obejmować operacji wojskowych i szkoleń w zakresie art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

(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, które zostaną ustanowione zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, nie powinny mieć zastosowania do tego rodzaju działalności ani do środków przyznanych na działalność niedotyczącą zapewniania służb żeglugi powietrznej, o ile przepisy nie stanowią inaczej.

(5) Stosowanie wspólnych wymogów dotyczących instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej powinno być proporcjonalne do ryzyka związanego ze specyfiką każdego rodzaju służb, jak np. liczba i/lub rodzaj oraz właściwości wykonywanych lotów. Jeśli niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej postanowią, że nie będą korzystać z możliwości świadczenia usług transgranicznych i w związku z tym zrzekają się prawa do wzajemnego uznawania w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, krajowe władze nadzorujące powinny być uprawnione do zezwolenia tym instytucjom na spełnienie, przy zachowaniu właściwych proporcji, odpowiednio, niektórych ogólnych wymogów dla zapewnienia służb żeglugi powietrznej oraz niektórych szczególnych wymogów dla zapewnienia służb żeglugi powietrznej. W związku z tym warunki dołączone do certyfikatu powinny odzwierciedlać rodzaj i zakres odstępstwa.

(6) W celu zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania systemu certyfikacji Państwa Członkowskie w ramach rocznego sprawozdania powinny przedłożyć Komisji wszelkie stosowne informacje dotyczące odstępstwa przyznanego przez ich krajowe władze nadzorujące.

(7) Różne rodzaje służb żeglugi powietrznej niekoniecznie podlegają tym samym wymogom. Z tego względu należy dostosować wspólne wymogi do szczególnych cech każdego z rodzajów służb.

(8) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny być odpowiedzialne za zapewnienie zgodności w czasie obowiązywania certyfikatu i w stosunku do wszystkich służb nim objętych.

[1] Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.
[2] Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

(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 krajowe władze nadzorujące powinny zbadać, czy instytucja spełnia odpowiednie kryteria i dokonać w skali rocznej oceny zachowania zgodności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, którym przyznały certyfikat. W związku z tym krajowe władze nadzorujące powinny ustanowić i zaktualizować orientacyjny program inspekcji obejmujący wszystkie instytucje, którym przyznano certyfikat w oparciu o ocenę ryzyka. Program powinien umożliwiać dokonanie inspekcji wszystkich istotnych obszarów odnoszących się do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w racjonalnym okresie czasu. Podczas oceny zachowania zgodności przez określone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i służby meteorologiczne, krajowe władze nadzorujące powinny być uprawnione do sprawdzenia odpowiednich wymogów wynikających ze zobowiązań międzynarodowych danego Państwa Członkowskiego.

(10) Wzajemne przeglądy krajowych władz nadzorujących powinny prowadzić do wypracowania wspólnej koncepcji nadzoru instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w całej Wspólnocie. Przeglądy te powinny być organizowane przez Komisję we współpracy z Państwami Członkowskimi i koordynowane wraz z działaniami podjętymi w ramach Programu Pomocy i Monitorowania Wdrażania (ESIMS) ESARR Eurocontrol i Programu Audytu Nadzoru Ogólnego Bezpieczeństwa (USOAP) Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Pozwoli to na uniknięcie powielania pracy. Eksperci narodowi powinni w miarę możliwości pochodzić z krajowych władz nadzorujących lub z uznanej organizacji, 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 zapewniania służb ruchu lotniczego. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Komisja powinna zidentyfikować i przyjąć odpowiednie przepisy ESARR 3 dotyczące wykorzystania systemów zarządzania bezpieczeństwem przez organy zarządzania ruchem lotniczym („ATM"), ESARR 4 dotyczące oceny i ograniczania ryzyka w systemie zarządzania ruchem lotniczym i ESARR 5 dotyczące personelu służb zarządzania ruchem lotniczym oraz wymogów odnoszących się do personelu technicznego i inżynieryjnego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym. Zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego [1] obejmujący przepisy ESARR 5 dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego. W związku z tym nie ma potrzeby powtarzania tych przepisów w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże należy włączyć przepisy nakładające na krajowe władze nadzorujące obowiązek sprawdzenia, czy personel instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, w szczególności kontrolerzy żeglugi powietrznej, posiada odpowiednie licencje, jeśli są one wymagane.

(12) Podobnie nie ma potrzeby powtarzania przepisów ESARR 2 dotyczących przedkładnia zgłoszeń oraz rozpatrywania nieprawidłowości w ATM, które są objęte dyrektywą Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym [2] oraz dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym [3]. Jednakże należy wprowadzić nowe przepisy dotyczące nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa nakładające na krajowe władze nadzorujące obowiązek sprawdzenia, czy instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, a także instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji i nadzoru przestrzegają uzgodnień odnoszących się do wymogów dokonywania zgłoszeń i oceny takich nieprawidłowości. Odnośne przepisy ESARR 1 dotyczące kontroli bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz ESARR 6 dotyczące oprogramowania systemów zarządzania ruchem lotniczym powinny być zidentyfikowane i przyjęte w drodze odrębnych aktów Wspólnoty.

(13) W szczególności należy uwzględnić, że, po pierwsze, zarządzanie bezpieczeństwem – jako jedna z funkcji służb ruchu lotniczego – gwarantuje, że wszelkie rodzaje ryzyka bezpieczeństwa zostały zidentyfikowane, ocenione i należycie ograniczone oraz że, po drugie, formalne i systemowe podejście do zarządzania ryzykiem maksymalnie zwiększy, w widoczny i sprawdzalny sposób, korzyści wynikające z bezpieczeństwa. Komisja powinna zaktualizować i uściślić wymogi bezpieczeństwa mające zastosowanie do służb żeglugi powietrznej w celu zapewnienia, w miarę potrzeb, najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa bez uszczerbku dla takiej przyszłej roli, która może zostać przewidziana dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w tym obszarze.

(14) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny działać zgodnie z odpowiednimi standardami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W celu uproszczenia transgranicznego zapewniania służb Państwa Członkowskie i Komisja w ścisłej współpracy z Eurocontrol powinny podjąć prace nad zminimalizowaniem zgłoszonych przez Państwa Członkowskie różnic w stosowaniu standardów ICAO w zakresie służb żeglugi powietrznej w celu wypracowania wspólnego zestawu standardów dla Państw Członkowskich w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności z myślą o opracowaniu wspólnych zasad w lotnictwie.

[1] COM(2004) 473, dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

[2] Dz.U. L 319, 12.12.1994, str. 14.

[3] Dz.U. L 167, 4.7.2003, str. 23.

(15) Różne ustalenia krajowe odnoszące się do odpowiedzialności nie powinny powstrzymywać instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej od zawierania porozumień dotyczących transgranicznego zapewniania służb, jeśli zawarła ona porozumienia w celu pokrycia strat z tytułu odszkodowań ze zobowiązań zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami. Stosowana metoda powinna odpowiadać krajowym wymogom prawnym. Państwa Członkowskie powinny pokryć zobowiązania tych instytucji, którym na swoją własną odpowiedzialność zezwalają na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w części lub w całej ich przestrzeni powietrznej bez certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004.

(16) Podczas gdy ESARR 4 określa największe dopuszczalne prawdopodobieństwo dla ATM, bezpośrednio przyczyniające się do wypadku w rejonie ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego), dla wszystkich stopni ciężkości nie ustanowiono jeszcze największego dopuszczalnego prawdopodobieństwa. Państwa Członkowskie i Komisja w ścisłej współpracy z Eurocontrolem powinny uzupełnić i zaktualizować wspomniane prawdopodobieństwa oraz opracować mechanizmy umożliwiające ich stosowanie w różnych okolicznościach.

(17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej. Jednakże, chyba że załącznik I lub II stanowi inaczej, powyższe wspólne wymogi nie mają zastosowania do:

a) działalności innej niż zapewnianie służb żeglugi powietrznej przez instytucję;

b) zasobów przyznanych na działalność, której przedmiotem nie jest zapewnianie służb żeglugi powietrznej.

Niniejsze rozporządzenie identyfikuje i przyjmuje obowiązkowe przepisy następujących wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa Eurocontrolu (ESARR) mających znaczenie dla certyfikacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej:

a) ESARR 3, dotyczące wykorzystywanie systemów zarządzania bezpieczeństwem przez organy zarządzania ruchem lotniczym (ATM), wydane dnia 17 lipca 2000 r.;

b) ESARR 4, dotyczące oceny i ograniczenia ryzyka w systemie zarządzania ruchem lotniczym, wydane dnia 5 kwietnia 2001 r.;

c) ESARR 5, dotyczące personelu służb zarządzania ruchem lotniczym, wymogów odnoszących się do personelu technicznego i inżynieryjnego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, wydane dnia 11 kwietnia 2002 r.

Artykuł 2

Definicje

1. Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje ustanowione rozporządzeniem (WE) nr 549/2004.

2. Oprócz definicji wymienionych w ust. 1 stosuje się następujące definicje:

a) „prace lotnicze" oznaczają operację lotniczą, podczas której samolot jest wykorzystywany do specjalistycznych usług, takich jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza;

b) „zarobkowy transport lotniczy" oznacza wszelką operację lotniczą obejmującą transport pasażerów, ładunku lub poczty realizowany za wynagrodzeniem lub jako wynajęty;

c) „system funkcjonalny" oznacza połączenie systemów, procedur i zasobów ludzkich dokonane w celu spełnienia danej funkcji w kontekście zarządzania ruchem lotniczym;

d) „lotnictwo ogólne" oznacza wszelką operację lotnictwa cywilnego, realizowaną za wynagrodzeniem lub jako wynajętą, niebędącą regularnymi usługami lotniczymi ani nieregularną operacją transportu lotniczego;

e) „krajowe władze nadzorujące" oznaczają organ lub organy wyznaczone lub ustanowione przez Państwa Członkowskie jako ich krajowe władze zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;

f) „zagrożenie" oznacza wszelkie warunki, zdarzenia lub okoliczności mogące prowadzić do wypadku;

g) „organizacja operująca" oznacza organizację odpowiedzialną za zapewnianie służb technicznych i inżynieryjnych wspomagających służby ruchu lotniczego, łączności, nawigacji lub nadzoru;

h) „ryzyko" oznacza połączenie ogólnego prawdopodobieństwa lub częstotliwości występowania szkodliwych skutków spowodowanych zagrożeniem i ich rozmiaru;

i) „zapewnienie bezpieczeństwa" oznacza wszystkie planowe i systematyczne działania niezbędne w celu zapewnienia odpowiedniego zaufania, dzięki którym produkt, służba, organizacja lub system funkcjonalny osiąga akceptowalny lub dopuszczalny poziom bezpieczeństwa;

j) „cel bezpieczeństwa" oznacza zadeklarowaną jakość lub ilość, określającą najwyższą częstotliwość lub największe prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia;

k) „wymóg bezpieczeństwa" oznacza środki ograniczenia ryzyka, zdefiniowane w strategii ograniczenia ryzyka służącej osiągnięciu szczególnego celu bezpieczeństwa, w tym wymogi organizacyjne, operacyjne, proceduralne, funkcjonalne, wykonawcze i interoperacyjne lub cechy środowiskowe;

l) „służby" oznaczają służbę żeglugi powietrznej lub grupę służb żeglugi powietrznej.

3. „Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej" oznacza także organizację, która złożyła wniosek o certyfikat w celu zapewniania takich służb.

Artykuł 3

Przyznawanie certyfikatów

1. W celu otrzymania certyfikatu niezbędnego przy zapewnianiu służb żeglugi powietrznej i bez uszczerbku dla art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej spełniają ogólne wspólne wymogi określone w załączniku I oraz dodatkowe szczególne wymogi określone w załącznikach II–V niniejszego rozporządzenia, w zależności od rodzaju zapewnianych służb, które podlegają odstępstwom zgodnie z art. 4.

2. Przed wydaniem certyfikatu dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej krajowe władze nadzorujące sprawdzają, czy instytucja ta spełnia wspólne wymogi.

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wspólne wymogi najpóźniej do czasu wydania certyfikatu zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Artykuł 4

Odstępstwa

1. W drodze odstępstwa od przepisów art. 3 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 zapewniające mogą złożyć wniosek o certyfikację, ograniczony do przestrzeni powietrznej podlegającej Państwu Członkowskiemu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego może złożyć wspomniany wniosek, jeśli zapewnia lub zamierza zapewniać służby wyłącznie w odniesieniu do jednej lub wielu następujących kategorii:

a) lotnictwo ogólne;

b) prace lotnicze;

c) zarobkowy transport lotniczy ograniczony do samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) mniejszej niż 10 ton lub samolotu z mniej niż 20 miejscami;

d) zarobkowy transport lotniczy przy mniej niż 10 000 lotów rocznie, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby wykorzystanych miejsc w samolocie, 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 świadczonych usług lub usług, które planuje świadczyć, 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 spełnienia te kryteria, krajowe władze nadzorujące mogą przyjąć analogiczne dane lub prognozy w zależności od pułapu określonego w akapicie trzecim i czwartym.

Składając wniosek, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia krajowym władzom nadzorującym odpowiedni dowód odnoszący się do kryteriów kwalifikacyjnych.

2. Krajowe władze nadzorujące mogą przyznać szczególne odstępstwa wnioskodawcom spełniającym kryteria zawarte w ust. 1, proporcjonalnie do ich wkładu do zarządzania ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej podlegającej Państwu Członkowskiemu.

Odstępstwa te mogą odnosić się wyłącznie do wymogów załącznika I, z wyjątkiem poniższych przypadków:

a) część 1 potencjał i kompetencje techniczne i operacyjne;

b) część 3.1 zarządzanie bezpieczeństwem;

c) część 5 zasoby ludzkie;

d) część 8.1 otwartość i przejrzystość zapewniania służb.

3. Oprócz odstępstw, o których mowa w ust. 2, krajowe władze nadzorujące mogą przyznać odstępstwa wnioskodawcom zapewniającym lotnicze służby informacji powietrznej, regularnie obsługującym nie więcej niż jedno stanowisko pracy na jakimkolwiek lotnisku. Przyznają je proporcjonalnie do wkładu wnioskodawcy w zarządzaniu ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej podlegającej Państwu Członkowskiemu.

Odstępstwa te mogą dotyczyć wyłącznie następujących wymogów części 3 załącznika II:

a) odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem oraz służby zewnętrzne i wyposażenie (w części 3.1.2);

b) przeglądy bezpieczeństwa (w części 3.1.3);

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

4. Nie przyznaje się odstępstw od wymogów zawartych w załącznikach III, IV lub V.

5. Zgodnie z załącznikiem II rozporządzenia (WE) nr 550/2004 krajowe władze nadzorujące:

a) określają charakter i zakres odstępstwa zgodnie z warunkami dołączonymi do certyfikatu, podając podstawę prawną;

b) ograniczają okres ważności certyfikatu; i

c) monitorują, czy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej kwalifikują się do utrzymania odstępstwa.

Artykuł 5

Wykazanie zgodności

1. Na wniosek krajowych władz nadzorujących instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia wszystkie odpowiednie dowody w celu udokumentowania zgodności z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej może w pełni wykorzystać istniejące dane.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej posiadające certyfikat zgłasza krajowym władzom nadzorującym planowane zmiany w zapewnianiu służb, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na przestrzeganie zgodności z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami lub warunkami dołączonymi do certyfikatu.

3. Certyfikowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zgłasza krajowym władzom nadzorującym planowane zmiany dotyczące bezpieczeństwa zapewniania służb żeglugi powietrznej.

4. Jeśli certyfikowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przestała spełniać mające zastosowanie wspólne wymogi lub warunki dołączone do certyfikatu, właściwe krajowe władze nadzorujące podejmują decyzję w okresie nieprzekraczającym jednego miesiąca. Przy wydawaniu tej decyzji krajowe władze nadzorujące nakładają na instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązek podjęcia działań naprawczych.

Odnośna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest powiadamiana o decyzji w trybie natychmiastowym.

Krajowe władze nadzorujące sprawdzają, czy działania naprawcze zostały wdrożone przed zawiadomieniem odnośnej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej o pozytywnej decyzji. Jeśli krajowe władze nadzorujące uważają, że działania naprawcze nie zostały właściwie wdrożone w ramach ustalonego harmonogramu, podejmują odpowiednie środki wykonawcze zgodnie z art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i art. 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, uwzględniając potrzebę zapewnienia ciągłości służb.

Artykuł 6

Ułatwienie monitorowania zgodności

Zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają inspekcje oraz nadzór krajowej władzy nadzorującej lub działającej w ich imieniu uznanej organizacji, w tym inspekcje przeprowadzane na miejscu i inspekcje bez uprzedniego zawiadomienia.

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) uzyskania ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wchodzenia na odnośne terytorium, do odnośnych pomieszczeń i środków transportu.

Wspomniane inspekcje i nadzór są przeprowadzane zgodnie z przepisami prawa Państwa Członkowskiego, w którym będą dokonywane.

Artykuł 7

Zachowanie zgodności

Krajowe władze nadzorujące corocznie monitorują, na podstawie posiadanych dowodów, zachowanie zgodności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, którym przyznały certyfikat.

W tym celu krajowe władze nadzorujące ustanawiają i corocznie aktualizują orientacyjny program inspekcji obejmujący wszystkie instytucje, którym przyznały certyfikat w oparciu o ocenę ryzyka związanego z różnymi operacjami wykonywanymi w ramach zapewnianych służb. Przed ustanowieniem wspomnianego programu krajowe władze nadzorujące przeprowadzają konsultacje z zainteresowanymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz, w miarę potrzeb, z wszystkimi innymi zainteresowanymi krajowymi władzami nadzorującymi.

Program orientacyjnie określa planowane okresy inspekcji różnych miejsc.

Artykuł 8

Przepisy bezpieczeństwa dotyczące personelu technicznego i inżynieryjnego

W odniesieniu do zapewniania służb ruchu lotniczego, komunikacji, nawigacji lub nadzoru krajowe władze nadzorujące lub inne władze 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 bezpieczeństwa 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 i/lub jej personelu technicznego i inżynieryjnego, który nie spełnia przepisów załącznika II, część 3.3;

d) weryfikują, czy stosowane są odpowiednie metody w celu zapewnienia, że strony trzecie, którym powierzono zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, spełniają przepisy załącznika II, część 3.3.

Artykuł 9

Procedura wzajemnego przeglądu

1. Komisja we współpracy z Państwami Członkowskimi ustala wzajemne przeglądy krajowych władz nadzorujących zgodnie z ust. 2–6.

2. Wzajemny przegląd jest dokonywany przez zespół ekspertów krajowych, w skład którego wchodzą eksperci pochodzący z przynajmniej trzech różnych Państw Członkowskich. 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, która odnosi 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 zainteresowane krajowe władze nadzorujące o wzajemnym przeglądzie, podając jego planowany termin i dane osobowe uczestniczących w nim ekspertów.

Przed dokonaniem przeglądu Państwo Członkowskie, które krajowe władze nadzorujące są objęte 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 sprawozdania Komisja zwołuje posiedzenie z udziałem ekspertów i krajowych władz nadzorujących.

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 podjęło lub zamierza podjąć w danym okresie w odpowiedzi na przegląd.

O ile nie ustalono inaczej z zainteresowanym Państwem Członkowskim, sprawozdanie z przeglądu i informacje dotyczące działań następczych nie są publikowane.

6. Komisja corocznie informuje Państwa Członkowskie za pośrednictwem Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej o głównych wynikach tych przeglądów.

Artykuł 10

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 2005 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest 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 posiada odpowiednią wiedzę i odpowiedni potencjał techniczny i operacyjny.

2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I ZARZĄDZANIE

2.1. **Struktura organizacyjna**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej określa i zarządza organizacją zgodnie ze strukturą wspomagającą bezpieczeństwo, efektywność i ciągłość zapewniania służb.

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**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza plan biznesowy obejmujący okres co najmniej pięciu lat. Plan biznesowy:

a) określa ogólne cele instytucji zapewniającej służby żeglugo powietrznej i strategię służącą ich osiągnięciu zgodnie z ogólnym długoterminowym planem instytucji i wymogami wspólnotowymi dotyczącymi rozwoju infrastruktury lub innej technologii;

b) zawiera odpowiednie założenia dotyczące wydajności w odniesieniu do jakości i poziomu służby, bezpieczeństwa i efektywności kosztowej.

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

Plan roczny obejmuje następujące przepisy dotyczące poziomu i jakości służby, takie jak przewidywany potencjał, bezpieczeństwo i zaistniałe opóźnienia lotów oraz warunki finansowe:

a) informacje na temat wdrożenia nowej infrastruktury lub innych działań wraz z ich zadeklarowanym znaczeniem dla poprawy poziomu i jakości służb;

b) wskaźniki wydajności umożliwiające należytą ocenę poziomu i jakości służby;

c) przewidywaną pozycję finansową instytucji zapewniającej służby w okresie krótkoterminowym i wszelkie zmiany lub czynniki mające wpływ na plan biznesowy.

3. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM I JAKOŚCIĄ

3.1. **Zarządzanie bezpieczeństwem**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zarządza bezpieczeństwem wszystkich swoich służb. W związku z tym ustanawia formalne kontakty z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami mogącymi mieć bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jego służb.

3.2. **System zarządzania jakością**

Najpóźniej 2 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej posiada system zarządzania jakością obejmujący wszystkie zapewniane przez niego służby żeglugi powietrznej zgodnie z poniższymi zasadami. System ten:

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 mającymi zastosowanie wymogami, standardami i procedurami;

c) dostarcza dowody funkcjonowania systemu jakości w formie instrukcji i dokumentacji monitorowania;

d) wyznacza przedstawicieli kadry zarządzającej do monitorowania zgodności z procedurami i odpowiedniości procedur w celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji;

e) przeprowadza przeglądy systemu jakości i w razie konieczności podejmuje czynności zaradcze.

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

3.3. **Instrukcje operacyjne**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej posiada i stale aktualizuje instrukcje operacyjne dotyczące zapewnianych przez nią służb na użytek i jako pomoc dla personelu operacyjnego. Instytucja zapewnia, 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 w szybkim trybie informowany o zmianach wprowadzonych do instrukcji operacyjnych mających zastosowanie do jego obowiązków i o ich wejściu w życie.

4. OCHRONA

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ustanawia system zarządzania ochroną w celu zapewnienia:

a) ochrony mienia i personelu w celu zapobiegania bezprawnemu zakłócaniu zapewniania służb;

b) ochrony uzyskanych lub w inny sposób wykorzystywanych danych operacyjnych. Dostęp do tych danych jest ograniczony i posiadają go wyłącznie upoważnione osoby.

System zarządzania ochroną określa:

a) procedury związane z oceną i ograniczeniem ryzyka ochrony, monitorowaniem ochrony i jej poprawą, przeglądem 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.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, w stosownych przypadkach, rozlicza personel z obowiązku ochrony i współpracuje z właściwymi władzami cywilnymi i wojskowymi w celu zapewnienia ochrony swojego mienia, personelu i danych.

5. ZASOBY LUDZKIE

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zatrudnia odpowiednio wykwalifikowany personel, gwarantując, że jej służby są zapewniane w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony. W tym kontekście ustanawia politykę w zakresie rekrutacji i szkolenia personelu. Instytucja zapewnia, w stosownych przypadkach, rozliczenie personelu z ochrony.

6. SIŁA FINANSOWA

6.1. **Zdolność gospodarcza i finansowa**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie wypełnić swoje zobowiązania finansowe, takie jak stałe i zmienne koszty działalności lub koszty inwestycji kapitałowych. Instytucja stosuje odpowiedni system księgowania kosztów. Wykazuje swoją zdolność gospodarczą w oparciu o plan roczny, o którym mowa w części 2.2 niniejszego załącznika, 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 instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykazuje, że regularnie poddaje się niezależnemu audytowi.

7. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I ZAKRES UBEZPIECZENIA

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej dokonuje uzgodnień w celu zabezpieczenia swoich zobowiązań wynikających z mającego zastosowanie prawa.

Metoda stosowana w celu zapewnienia ubezpieczenia jest odpowiednia do potencjalnych danych strat i szkód i uwzględnia status prawny instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz poziom dostępnego zakresu ubezpieczenia komercyjnego.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, która korzysta ze służb innej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej zapewnia, że porozumienia obejmują wzajemną odpowiedzialność.

8. JAKOŚĆ SŁUŻB

8.1. **Otwartość i przejrzystość zapewniania służb**

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia swoje służby zgodnie z zasadą otwartości i przejrzystości. Publikuje warunki dostępu do swoich służb i ustanawia przynajmniej raz w roku regularny formalny proces indywidualnych lub zbiorowych konsultacji z ich użytkownikami.

Zgodnie z mającym zastosowanie prawem wspólnotowym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie dyskryminuje użytkownika lub grupy użytkowników ze względu na narodowość lub tożsamość.

8.2. **Plany interwencyjne**

Najpóźniej rok po certyfikacji instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wprowadza plany interwencyjne dla wszystkich zapewnianych przez nią służb na wypadek zdarzeń skutkujących znacznym pogorszeniem się lub przerwą w zapewnianiu służb.

9. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie przedstawić właściwym krajowym władzom nadzorującym roczne sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie 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 musi zawierać:

— ocenę poziomu i jakości dostarczonych służb oraz ocenę zapewnionego poziomu bezpieczeństwa,

— wydajność instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z założeniami dotyczącymi wydajności ustanowionymi w planie biznesowym oraz dostosowanie faktycznej wydajności do planu rocznego za pomocą wskaźników wydajności ustalonych w planie rocznym,

— zmiany w operacjach i infrastrukturze,

— wyniki finansowe, jeśli nie są osobno publikowane zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004,

— informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami jej służb,

— informacje na temat polityki kadrowej.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podaje treść sprawozdania rocznego do wiadomości publicznej na warunkach określonych przez krajowe władze nadzorujące zgodnie z prawodawstwem krajowym.

ZAŁĄCZNIK II

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1. WŁASNOŚĆ

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wyraźnie informuje krajowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, o:

— swoim statusie prawnym, swojej strukturze własności i wszelkich innych uzgodnieniach mających znaczący wpływ na kontrolę jej aktywów,

— wszelkich powiązaniach z organizacjami nieuczestniczącymi w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, wraz z działalnością komercyjną, w którą jest zaangażowana bezpośrednio lub poprzez przedsiębiorstwa powiązane, stanowiącą ponad 1 % jej spodziewanego przychodu. Instytucja zgłasza wszelkie zmiany własności pojedynczych udziałów stanowiących 10 % lub więcej jej łącznych udziałów.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu zapobieżenia zaistnieniu konfliktu interesów, który mógłby zagrozić bezstronnemu i obiektywnemu zapewnianiu służb.

2. OTWARTE I PRZEJRZYSTE ZAPEWNIANIE SŁUŻB

W uzupełnieniu do przepisów załącznika I, część 8.1 i jeśli Państwo Członkowskie postanowi zorganizować zapewnianie szczególnych usług związanych ze służbami ruchu lotniczego na zasadzie konkurencji, może podjąć wszelkie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że instytucje świadczące takie szczególne usługi nie działają w sposób zmierzający do zapobieżenia, ograniczenia lub zakłócenia konkurencji albo powodujący nadużycie pozycji dominującej zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem krajowym i wspólnotowym.

3. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

3.1. **System zarządzania bezpieczeństwem**

3.1.1. *Ogólne wymogi bezpieczeństwa*

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej posiada system zarządzania bezpieczeństwem (SZB) jako integralną część zarządzania swoimi służbami. System ten:

— zapewnia systematyczne zarządzanie bezpieczeństwem w sposób sformalizowany, wyraźnie określony i proaktywny, dzięki wypełnianiu zadań w zakresie bezpieczeństwa w ramach świadczenia usług; funkcjonuje względem wszystkich świadczonych usług oraz uzgodnień dodatkowych pozostających pod jego nadzorem kierowniczym, których podstawę stanowi zadeklarowana polityka bezpieczeństwa, określająca podstawowe podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem (zarządzanie bezpieczeństwem),

— zapewnia, że każda osoba zaangażowana w kwestie bezpieczeństwa zapewniania służb żeglugi powietrznej ponosi indywidualną odpowiedzialność za swoje działania, menedżerowie są odpowiedzialni za zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ramach podległych im departamentów lub działów; menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez instytucję ponoszą całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo (odpowiedzialność za bezpieczeństwo),

— zapewnia, że osiągnięcie zadawalającego poziomu bezpieczeństwa służb ruchu lotniczego będzie ustanowione jako najwyższy priorytet (priorytet bezpieczeństwa),

— zapewnia, że podczas zapewniania służb żeglugi powietrznej głównym celem bezpieczeństwa jest zmniejszenie ryzyka wypadku lotniczego z winy służb w stopniu wykonalnym w praktyce (cel bezpieczeństwa).

3.1.2. *Wymogi dotyczące osiągnięcia bezpieczeństwa*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego:

— zapewnia odpowiednio wyszkolony personel, posiadający kwalifikacje zawodowe do wykonywanej pracy oraz, jeśli jest to wymagane, odpowiednie uprawnienia i spełniający odpowiednie wymogi dotyczące stanu zdrowia (kompetencje),

— zapewnia, że funkcja zarządzania bezpieczeństwem jest identyfikowana z odpowiedzialnością organizacyjną za rozwój i zapewnianie odpowiedniego poziomu systemu zarządzania bezpieczeństwem; zapewnia, że ten zakres odpowiedzialności jest niezależny od menedżerów niższego szczebla i podlega bezpośrednio pod najwyższy poziom organizacyjny. Tym niemniej 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; zapewnia, że menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez organizację świadczącą usługi aktywnie uczestniczą w zapewnianiu zarządzania bezpieczeństwem (odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem),

— zapewnia, jeśli jest to wykonalne w praktyce, ustanowienie odpowiedniej ilościowych poziomów bezpieczeństwa i ich stosowanie w odniesieniu do wszystkich systemów funkcjonalnych (ilościowe poziomy bezpieczeństwa),

— zapewnia, że dokumentacja odnosząca się do SZB jest aktualizowana i zawiera wyraźne odniesienie do polityki bezpieczeństwa organizacji (dokumentacja SZB),

— zapewnia odpowiednie dowody w celu potwierdzenia bezpieczeństwa usług i dostaw zapewnianych z zewnątrz przy uwzględnieniu znaczenia ich bezpieczeństwa w odniesieniu do świadczonych usług (usługi i dostawy zewnętrzne),

— zapewnia, że ocena i ograniczanie ryzyka są przeprowadzane na odpowiednim poziomie w celu należytego uwzględnienia wszystkich aspektów związanych z zapewnianiem oceny i ograniczaniem ryzyka (ATM). Przepisy części 3.2 niniejszego załącznika mają zastosowanie do zmian we wspomnianym systemie funkcjonalnym ATM,

— zapewnia, że nieprawidłowości techniczne i operacyjne w ATM, w stosunku do których przyjmuje się, że mogą mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo, są badane w trybie natychmiastowym; zapewnia, że podejmowane są wszelkie niezbędne działania naprawcze (nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa). Ponadto wykazuje, że wdrożyła wymogi dotyczące przedkładania zgłoszeń oraz rozpatrywania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem krajowym i wspólnotowym.

3.1.3. *Wymogi dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zapewnia:

— 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 SZB (przeglądy bezpieczeństwa),

— stosowanie metod wykrywania zmian w działających systemach lub operacjach, umożliwiających zidentyfikowanie wszelkich elementów, które mogących prowadzić do naruszenia dopuszczalnych norm bezpieczeństwa, oraz podejmowanie działań naprawczych (monitorowanie bezpieczeństwa),

— informacje dotyczące bezpieczeństwa są przechowywane w ramach funkcjonowania SZB jako podstawa do zapewnienia bezpieczeństwa, przekazywanych wszystkim współpracownikom odpowiedzialnym za zapewnianie służb lub uzależnionym od nich oraz krajowym władzom nadzorującym (informacje dotyczące bezpieczeństwa).

3.1.4. *Wymogi dotyczące promowania bezpieczeństwa*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia, że:

— cały personel ma świadomość potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa związanych z wykonywaniem powierzonych mu obowiązków (świadomość bezpieczeństwa),

— doświadczenia i informacje wynikające z badania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa i innych działań związanych z bezpieczeństwem są upowszechniane w ramach organizacji na poziomach zarządzania i na poziomach operacyjnych (upowszechnienie doświadczeń i informacji),

— aktywnie zachęca personel do proponowania rozwiązań służących identyfikacji zagrożeń i zmian w celu poprawy bezpieczeństwa w obszarach, w których istnieje 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 SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia systematyczną identyfikację zagrożeń oraz systematyczne dokonywanie oceny i ograniczania ryzyka pod kątem wszelkich zmian w częściach systemu funkcjonalnego ATM i mechanizmach wspierających pozostających pod jej 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) dzięki współpracy ze stronami odpowiedzialnymi, elementy powietrzne i naziemne i, jeśli ma zastosowanie, elementy przestrzenne systemu funkcjonalnego ATM; oraz

c) wyposażenie, procedury i zasoby ludzkie systemu funkcjonalnego ATM oraz 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, identyfikację funkcji, które część składowa powinna spełniać i środowisko operacyjne, w którym z założenia ma działać;

b) wyznaczanie celów bezpieczeństwa dla części składowej, które obejmuje:

— identyfikację prawdopodobnych zagrożeń i okoliczności wystąpienia awarii związanych z systemem ATM, wraz z ich ogólnymi skutkami,

— ocenę ich potencjalnych następstw w odniesieniu do bezpieczeństwa samolotu oraz ocenę stopnia ciężkości następstw, dokonaną w oparciu o system klasyfikacji ciężkości zawarty w sekcji 4,

— określenie ich dopuszczalnego poziomu w odniesieniu do największego prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia, określonego na podstawie ciężkości i największego prawdopodobieństwa wystąpienia następstw zagrożenia, przy zachowaniu spójności z sekcją 4;

c) jeśli ma zastosowanie, opracowanie strategii ograniczania ryzyka, która:

— szczegółowo określa środki ochronne, które zostaną wdrożone w celu ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami,

— w razie konieczności zawiera modyfikacje wymogów bezpieczeństwa, które mogą dotyczyć rozpatrywanej części składowej lub innych części funkcjonalnego systemu ATM lub środowiskiem operacyjnym,

— zawiera potwierdzenie ich wykonalności i skuteczności;

d) weryfikację odnoszącą się do spełnienia wszystkich zidentyfikowanych celów i wymogów bezpieczeństwa:

— przed wdrożeniem odnośnych zmian,

— podczas każdego okresu przejściowego w działaniu służby,

— podczas eksploatacji, oraz

— podczas każdego okresu przejściowego aż do zniesienia.

3.2.3. *Sekcja 3*

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

— na podstawie kompletnej dokumentacji można wykazać, że poziom bezpieczeństwa rozpatrywanej części składowej oraz całość systemu funkcjonalnego ATM jest i będzie dopuszczalny, dzięki realizacji odnośnych celów bezpieczeństwa i przestrzeganiu odnośnych wymogów bezpieczeństwa. Dokumentacja ta obejmuje, odpowiednio, specyfikacje wszystkich stosowanych technik prognozowania, monitorowania lub nadzoru,

— wszystkie wymogi bezpieczeństwa związane z wdrożeniem zmiany można odtworzyć w odniesieniu do planowanych operacji/funkcji.

3.2.4. *Sekcja 4*

Identyfikacja zagrożeń i ocena ich stopnia

Przeprowadza się systematyczną identyfikację zagrożeń. Stopień ciężkości następstw zagrożeń w danym środowisku operacyjnym jest określany za pomocą systemu klasyfikacji przedstawionego w poniższej tabeli, natomiast klasyfikacja ciężkości opiera się na szczególnej ukazującej najbardziej prawdopodobne następstwa zagrożeń w najcięższym przypadku.

Stopień ciężkości	Wpływ następstw na działanie
1 (Najwyższy)	Wypadek [1]
2	Poważny incydent [1]
3	Większy incydent związany z operacją samolotu, która mogła zagrozić bezpieczeństwu samolotu lub doprowadzić niemal do zderzenia samolotu z podłożem lub przeszkodami
4	Znaczący incydent, który wystąpił w okolicznościach wskazujących na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku, poważnego lub większego incydentu, jeśli nie byłoby zarządzania ryzykiem z marginesami bezpieczeństwa, lub gdyby w pobliżu znajdował się inny samolot
5 (Najniższa)	Brak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo

[1] Zgodnie z definicją dyrektywy Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 14).

W celu określenia wpływu następstw zagrożeń na działanie (operacje) i stopnia ich ciężkości podejście/proces systemowy(-e) obejmuje następstwa zagrożeń dotyczących różnych elementów systemu funkcjonalnego ATM (załoga lotnicza, kontrolerzy ruchu lotniczego, możliwości operacyjne samolotu, możliwości operacyjne naziemnej części systemu funkcjonalnego ATM) oraz zdolność do zapewniania bezpiecznych służb ruchu lotniczego.

System klasyfikacji ryzyka

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

Przy wykazywaniu spełnienia ustanowionych celów ilościowych należy uwzględnić stosowanie dodatkowych elementów zarządzania bezpieczeństwem, aby w uzasadnionych wypadkach zwiększyć bezpieczeństwo systemu ATM.

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

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego gwarantuje, że personel techniczny i inżynieryjny, w tym personel organizacji operujących będących podwykonawcą, zarządzających lub utrzymujących w należytym stanie wyposażenie ATM, którego zdolność operacyjna została potwierdzona, posiada 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.

W odniesieniu do personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem, w tym personelu organizacji operujących będących podwykonawcą, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego posiada dokumenty poświadczające odpowiednie kwalifikacje personelu, funkcjonowanie systemu zatrudniania personelu w celu zabezpieczenia wystarczającego potencjału i ciągłości służby, wykazy kwalifikacji personelu i politykę kadrową, politykę szkoleń dla personelu, plany i dokumentację szkoleń oraz mechanizmy nadzoru personelu nieposiadającego kwalifikacji. Instytucja posiada procedury postępowania na wypadek pogorszenia się stanu zdrowia fizycznego i psychicznego personelu.

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego prowadzi wykaz informacji dotyczących ilości, statusu i lokalizacji personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem. Wykaz ten:

a) określa menedżerów odpowiedzialnych za funkcje związane z bezpieczeństwem;

b) rejestruje odnośne kwalifikacje 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 przewidzianymi metodami pracy.

4. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie wykazać, że jej metody działania i procedury postępowania są zgodne ze standardami w następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb żeglugi powietrznej w danej przestrzeni powietrznej:

— załącznik 2, Przepisy ruchu lotniczego (wydanie dziesiąte z lipca 2005 r.),

— załącznik 10, Łączność lotnicza, tom II, Procedury telekomunikacyjne (wydanie szóste z października 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 79),

— załącznik 11, Służby ruchu lotniczego (wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 43).

ZAŁĄCZNIK III

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB METEOROLOGICZNYCH

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucja zapewniająca służby meteorologiczne zapewnia informację meteorologiczną, konieczną do wypełniania ich zadań, w formie odpowiedniej dla użytkowników. Informacje te udostępnia się:

— podmiotom i członkom załogi lotu dla celów planowania przed lotem i podczas lotu,

— instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego i służby informacji lotniczej,

— służbom jednostek poszukiwawczych i ratunkowych, oraz

— lotniskom.

Instytucja zapewniająca służby meteorologiczne potwierdza poziom osiągalnej dokładności informacji udzielonej dla celów operacyjnych, podaje również ich źródło i zapewnia, że informacje są udzielane w odpowiednim czasie i zaktualizowane zgodnie z wymogami.

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucja zapewniająca służby meteorologiczne jest w stanie wykazać, że jej metody działania i procedury postępowania są zgodne ze standardami zawartymi w następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb meteorologicznych w danej przestrzeni powietrznej:

— załącznik 3, Służba meteorologiczna dla Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej (wydanie piętnaste z lipca 2004 r.),

— załącznik 11, Służby ruchu lotniczego (wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 43),

— załącznik 14, Lotniska (tom I, wydanie czwarte z lipca 2004 r.; tom II, wydanie drugie z lipca 1995 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 3).

ZAŁĄCZNIK IV

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucja zapewniająca służby informacji lotniczej zapewnia dla celów operacyjnych informacje i dane w odpowiedniej formie dla:

— personelu wykonującego lot wraz załogą lotu, planowaniem lotu, systemami zarządzania lotem, symulatorami lotu, oraz

— instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego odpowiedzialnych za służby informacji powietrznej, lotniskową służbę informacji powietrznej i zapewnianie informacji przed lotem.

Instytucja zapewniająca służby informacji lotniczej zapewnia kompletność danych; przed udzieleniem informacji w celach operacyjnych potwierdza stopień ich dokładności oraz podaje ich źródło.

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucja zapewniająca służby informacji lotniczej jest w stanie wykazać, że jej metody działania i procedury postępowania są zgodne ze standardami zawartymi w następujących załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb informacji lotniczej w danej przestrzeni powietrznej:

— załącznik 3, Służba meteorologiczna dla Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej (wydanie piętnaste z lipca 2004 r.),

— załącznik 4, Mapy lotnicze (wydanie dziesiąte z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 53),

— załącznik 15, Służby informacji lotniczej (wydanie dwunaste z lipca 2004 r.).

ZAŁĄCZNIK V

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŁĄCZNOŚCI, NAWIGACJI I NADZORU

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru zapewnia dostępność, ciągłość, dokładność i kompletność swoich służb.

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru potwierdza poziom jakości zapewnianych przez niego służb i wykazuje, że jej sprzęt jest utrzymywany w należytym stanie i, jeśli jest to wymagane, wykalibrowany.

2. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru spełnia wymogi załącznika II, część 3 dotyczące bezpieczeństwa służb.

3. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru jest w stanie wykazać, że jej metody działania i procedury postępowania są zgodne ze standardami zawartymi w załączniku 10, Łączność lotnicza, do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (tom I, wydanie piąte z lipca 1996 r.; tom II, wydanie szóste z października 2001 r.; tom III, wydanie pierwsze z lipca 1995 r.; tom IV, wydanie trzecie z lipca 2002 r.; tom V, wydanie drugie z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 79), jeśli mają znaczenie dla zapewniania służb łączności, nawigacji i nadzoru w danej przestrzeni powietrznej.