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

►B ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 216/2008

z dnia 20 lutego 2008 r.

w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r.	L 199	6	31.7.2009
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r.	L 309	51	24.11.2009
►M3	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.	L 4	34	9.1.2013

sprostowane przez:

►C1 Sprostowanie, Dz.U. L 49 z 24.2.2011, s. 54 (216/2008)

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 216/2008

z dnia 20 lutego 2008 r.

w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

(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,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ([2]),

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 dzięki przyjęciu wspólnych zasad bezpieczeństwa oraz zastosowaniu środków mających zapewnić, że wyroby będą spełniały, a osoby i organizacje we Wspólnocie będą przestrzegać tych zasad oraz zasad przyjętych w celu ochrony środowiska. Powinno to przyczynić się do ułatwienia swobodnego przepływu towarów, osób i organizacji na rynku wewnętrznym.

(2) Ponadto statki powietrzne państw trzecich użytkowane na terytorium podlegającym Traktatowi, przylatujące na to terytorium lub z niego odlatujące, powinny podlegać stosownemu nadzorowi na szczeblu Wspólnoty w ramach ograniczeń ustalonych w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), której wszystkie państwa członkowskie są stronami.

(3) Konwencja chicagowska określiła już minimalne normy mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska. Zasadnicze wymagania i przepisy wykonawcze do nich przyjęte przez Wspólnotę powinny gwarantować, że państwa członkowskie będą wypełniać zobowiązania zawarte w konwencji chicagowskiej, w tym zobowiązania dotyczące stosunków z państwami trzecimi.

(4) Wspólnota powinna ustalić, zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej, zasadnicze wymagania mające zastosowanie do wyrobów lotniczych, części

([1]) Dz.U. C 185 z 8.8.2006, s. 106.

([2]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2007 r. (Dz.U. C 301 E z 13.12.2007, s. 103), wspólne stanowisko Rady z dnia 15 października 2007 r. (Dz.U. C 277 E z 20.11.2007, s. 8) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2007 r. Decyzja Rady z dnia 31 stycznia 2008 r.

▼B

i akcesoriów, do osób i organizacji zajmujących się użytkowaniem statków powietrznych oraz do osób i wyrobów zaangażowanych w szkolenia i badania lekarskie pilotów. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.

(5) Objęcie wszystkich statków powietrznych wspólnymi zasadami nie byłoby wskazane, w szczególności w przypadku statków powietrznych o prostej konstrukcji lub eksploatowanych wyłącznie lokalnie, a także statków powietrznych budowanych amatorsko lub szczególnie rzadkich albo występujących w niewielkiej liczbie egzemplarzy; tego typu statki powietrzne powinny zatem podlegać przepisom ustanawianym przez państwa członkowskie, przy czym niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych ustaleń. Konieczne jest jednak zastosowanie odpowiednich środków mających na celu ogólne podniesienie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie rekreacyjnym. W sposób szczególny należy zająć się samolotami i śmigłowcami o niskiej maksymalnej masie startowej, których osiągi są coraz lepsze, które mogą latać w całej Wspólnocie i które produkuje się na skalę przemysłową. Mogą one podlegać lepszej regulacji na poziomie wspólnotowym w celu zapewnienia koniecznego ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

(6) Zakres działania Wspólnoty należy jasno określić, tak by osoby, organizacje oraz wyroby podlegające niniejszemu rozporządzeniu i jego przepisom wykonawczym mogły zostać wskazane w sposób jednoznaczny. Zakres taki należy jasno określić przez odniesienie do wykazu statków powietrznych wyłączonych ze stosowania niniejszego rozporządzenia.

(7) Lotnicze wyroby, części i akcesoria, ►C1 operatorzy ◄ zaangażowani w zarobkową działalność lotniczą, jak również piloci i osoby, wyroby i organizacje związane ze szkoleniami i badaniami lekarskimi tych osób, powinny być certyfikowane lub licencjonowane po spełnieniu zasadniczych wymagań, które zostaną ustalone przez Wspólnotę zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych służących określeniu warunków wydawania certyfikatów lub warunków ich zastępowania deklaracją o zdolności, biorąc pod uwagę ryzyko związane z różnymi typami operacji, w tym z niektórymi rodzajami prac lotniczych oraz lotami lokalnymi wykonywanymi przez małe statki powietrzne.

(8) W odniesieniu do działalności niezarobkowej przepisy dotyczące użytkowania oraz licencjonowania powinny zostać dostosowane do złożoności statku powietrznego i należy opracować związaną z tym definicję.

(9) Przywileje związane z licencją pilota samolotowego rekreacyjnego powinny być uwarunkowane ukończeniem szkolenia w celu uzyskania odpowiednich uprawnień zgodnie z przepisami wykonawczymi.

(10) Dla osiągnięcia celów Wspólnoty w odniesieniu do swobodnego przepływu osób, towarów i usług, jak również realizacji wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie powinny, bez dodatkowych wymagań i badań, akceptować wyroby lotnicze, części i akcesoria, organizacje lub osoby, które otrzymały certyfikaty zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

(11) W celu reagowania na nadzwyczajne okoliczności, takie jak pilne względy bezpieczeństwa, nieprzewidziane lub ograniczone wymagania eksploatacyjne, powinna zostać zapewniona dostateczna elastyczność. Powinno się również zapewnić środki umożliwiające osiągnięcie równoważnego poziomu bezpieczeństwa innymi

▼B

sposobami. Państwa członkowskie powinny być uprawnione do przyznawania odstępstw od wymagań niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, pod warunkiem że zakres tych odstępstw jest ściśle ograniczony i poddany właściwej kontroli Wspólnoty.

(12) Ponieważ istnieje potrzeba poprawy uzgodnień we wszystkich dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem, niektóre zadania, obecnie realizowane na poziomie Wspólnoty lub poszczególnych państw, powinny być realizowane przez jeden wyspecjalizowany organ ekspercki. Konieczne jest zatem powołanie, w ramach istniejących struktur instytucjonalnych Wspólnoty i równowagi kompetencji na poziomie wspólnotowym, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją"), która będzie niezależna w sprawach technicznych i będzie dysponować autonomią prawną, administracyjną i finansową. W tym celu uznaje się za niezbędne i właściwe, by był to organ Wspólnoty posiadający osobowość prawną i dysponujący uprawnieniami wykonawczymi, przyznanymi mu na mocy niniejszego rozporządzenia.

(13) Zgodnie z systemem instytucyjnym Wspólnoty wykonywanie prawa wspólnotowego jest przede wszystkim obowiązkiem państw członkowskich. Zadania certyfikacyjne, których wykonanie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, mają być zatem przeprowadzane na poziomie krajowym. Jednak w pewnych jasno określonych przypadkach Agencja powinna być także upoważniona do przeprowadzania niektórych zadań certyfikacyjnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Z tego samego powodu Agencja powinna mieć możliwość zastosowania niezbędnych środków w odniesieniu do użytkowania statków powietrznych, kwalifikacji załogi lub bezpieczeństwa statków powietrznych należących do państw trzecich w sytuacji, gdy jest to najlepszy sposób zapewnienia jednolitości i ułatwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego.

(14) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 ([1]) nakłada na Agencję obowiązek przekazywania wszelkich informacji, które mogą być istotne dla aktualizowania wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających, ze względów bezpieczeństwa, zakazowi wykonywania przewozów we Wspólnocie. Jeżeli na mocy niniejszego rozporządzenia Agencja odmówi przewoźnikowi lotniczemu zezwolenia, powinna przekazać Komisji wszystkie istotne informacje będące podstawą odmowy, tak aby Komisja mogła w razie potrzeby umieścić nazwę przewoźnika w wykazie.

(15) Skuteczne funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Wspólnoty w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga wzmocnienia współpracy pomiędzy Komisją, państwami członkowskimi i Agencją w celu wykrywania stanów niebezpiecznych i stosowania odpowiednich środków naprawczych.

(16) Upowszechnianie „kultury bezpieczeństwa" i prawidłowe funkcjonowanie systemu regulacji prawnych w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga dobrowolnego powiadamiania o incydentach i zdarzeniach przez ich świadków. Raportowanie o zdarzeniach można by ułatwić poprzez stworzenie

([1]) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).

▼B

bezsankcyjnego środowiska, a państwa członkowskie powinny przedsięwziąć stosowne środki w celu zapewnienia ochrony tego rodzaju informacji oraz osób je zgłaszających.

(17) W celu zapewnienia zaufania publicznego do transportu lotniczego wyniki badania wypadków lotniczych powinny skutkować podjęciem pilnych działań, w szczególności gdy wypadki mają związek z wadami projektu statku powietrznego lub zagadnieniami z zakresu użytkowania.

(18) W celu wsparcia realizacji celów niniejszego rozporządzenia z zakresu bezpieczeństwa Wspólnota powinna otrzymać uprawnienia pozwalające jej nakładać kary pieniężne na posiadaczy certyfikatów i zezwoleń wydanych przez Agencję. Zgodnie ze wspólnotowym porządkiem prawnym Komisja nakłada wspomniane kary pieniężne, działając na podstawie zalecenia Agencji. Należy podkreślić, że, w porównaniu z odebraniem certyfikatu, wprowadzenie kar pieniężnych daje Komisji możliwość reagowania na łamanie zasad w sposób bardziej zróżnicowany, elastyczny i wielostopniowy.

(19) Ponieważ wszelkie decyzje podejmowane przez Komisję na mocy niniejszego rozporządzenia zgodnie z Traktatem podlegają kontroli Trybunału Sprawiedliwości, Trybunał Sprawiedliwości powinien zgodnie z art. 229 Traktatu otrzymać nieograniczone prawo orzekania w odniesieniu do decyzji, na mocy których Komisja nakłada grzywny lub okresowe kary pieniężne.

(20) W odpowiedzi na rosnącą troskę dotyczącą zdrowia i samopoczucia pasażerów w czasie lotu konieczne jest opracowanie konstrukcji statków powietrznych dających lepszą ochronę bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów.

(21) Cele niniejszego rozporządzenia mogą być skutecznie osiągnięte dzięki współpracy 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 zatwierdzeń przyznanych przez państwa trzecie zagranicznym wyrobom, częściom i akcesoriom, organizacjom lub osobom.

(22) Aby należycie działać na rzecz Wspólnoty, należy pozwolić, aby Agencja rozwijała własną wiedzę fachową we wszystkich aspektach bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska, objętych niniejszym rozporządzeniem. 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 specyfikacje certyfikacyjne i materiały zawierające wytyczne oraz dokonywać stwierdzeń technicznych i wydawać potrzebne certyfikaty, a także udzielać pomocy Komisji w monitorowaniu stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego oraz dysponować uprawnieniami niezbędnymi do realizacji swoich zadań.

(23) Komisja i państwa członkowskie powinny być reprezentowane w zarządzie w celu skutecznego sterowania działaniami Agencji. Zarząd powinien dysponować niezbędnymi uprawnieniami do uchwalania budżetu, kontroli jego wykonania, przyjmowania właściwych zasad finansowania, ustanawiania przejrzystych zasad działania w zakresie decyzji podejmowanych przez Agencję i mianowania dyrektora wykonawczego. Konieczne jest

▼B

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 w harmonizacji przepisów, oficjalnym uznawaniu zatwierdzeń i współpracy technicznej, oraz by była uprawniona do podejmowania koniecznych kontaktów z nadzorami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w sprawach określonych niniejszym rozporządzeniem.

(24) Dla zachowania przejrzystości w skład zarządu Agencji powinni wchodzić obserwatorzy reprezentujący zainteresowane strony.

(25) Interes publiczny wymaga, by Agencja opierała swe działania związane z bezpieczeństwem wyłącznie na niezależnej wiedzy fachowej, ściśle stosując niniejsze rozporządzenie oraz przepisy wykonawcze do niego przyjęte przez Komisję. W tym celu 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. Jeżeli jednak Agencja będzie zmuszona do przygotowania projektu przepisów o charakterze ogólnym, wprowadzanych w życie przez organy krajowe, w procesie ich tworzenia powinny uczestniczyć państwa członkowskie.

(26) Konieczne jest zapewnienie, aby strony, których dotyczą decyzje podejmowane przez Agencję, miały prawo odwołania się od tych decyzji w sposób odpowiadający wyjątkowemu charakterowi dziedziny 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.

(27) W celu zagwarantowania pełnej autonomii i niezależności Agencja powinna dysponować własnym budżetem, którego dochody stanowią głównie wpływy ze Wspólnoty oraz opłaty ponoszone przez ►C1 operatorów ◄ systemu. Jakiekolwiek wsparcie finansowe otrzymane przez Agencję od państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów nie powinno zagrażać niezależności i bezstronności Agencji. 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.

(28) Przed utworzeniem jakichkolwiek biur lokalnych Agencji powinny zostać ustalone ogólne zasady wyjaśniające, jakie wymagania będą musiały zostać spełnione i jaki będzie udział finansowy danego państwa członkowskiego.

(29) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, to jest utworzenie i jednolite stosowanie wspólnych zasad w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska, nie mogą zostać skutecznie osiągnięte przez państwa członkowskie, a z powodu ogólnoeuropejskiego charakteru niniejszego rozporządzenia mogą

▼B

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 wykracza poza działania konieczne do osiągnięcia tych celów.

(30) 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 niebędących członkami Unii Europejskiej. Państwa europejskie, które zawarły porozumienia ze Wspólnotą w celu przyjęcia i wdrożenia dorobku Wspólnoty w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem, powinny być zaangażowane do współpracy zgodnie z warunkami, które zostaną uzgodnione w ramach tych porozumień.

(31) Ogólnym celem jest skuteczne przekazywanie Agencji funkcji i zadań państw członkowskich, w tym funkcji i zadań wynikających z ich współpracy w ramach Wspólnych Władz Lotniczych, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla obecnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa i bez żadnych negatywnych konsekwencji dla taryf certyfikacji. W celu zapewnienia ich przekazywania należy przyjąć odpowiednie środki.

(32) Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne zasady w zakresie lotnictwa cywilnego oraz ustanawia Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ([1]) powinno zatem zostać uchylone.

(33) Niniejsze rozporządzenie ustanawia właściwe i wszechstronne ramy określania i wdrażania wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W związku z tym w stosownym czasie należy uchylić załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ([2]) oraz w całości dyrektywę Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym ([3]) bez uszczerbku dla certyfikacji lub licencjonowania wyrobów, osób i organizacji już posiadających certyfikat lub licencję wydane na mocy tych aktów.

(34) Niniejsze rozporządzenie ustanawia stosowne i całościowe ramy dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty. Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty ([4]) powinna zatem zostać uchylona we właściwym trybie i bez uszczerbku dla środków wdrażających dotyczących zbierania informacji, kontroli na ziemi oraz wymiany informacji.

(35) Niniejsze rozporządzenie będzie miało zastosowanie do wszelkich innych obszarów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na podstawie przyszłego wniosku i zgodnie z Traktatem.

([1]) Dz.U. L 240 z 7.9.2002, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 334/2007 (Dz.U. L 88 z 29.3.2007, s. 39).
([2]) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 (Dz.U. L 10 z 12.1.2008, s. 1).
([3]) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 1.
([4]) Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

▼B

(36) Należy przewidzieć właściwe środki zarówno po to, aby zapewnić niezbędną ochronę poufnych danych na temat bezpieczeństwa, jak też po to, by dostarczyć opinii publicznej informacji na temat poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i związanej z nim ochrony środowiska, 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. Powinna istnieć możliwość wniesienia skargi do Rzecznika Praw Obywatelskich lub do Trybunału Sprawiedliwości na mocy, odpowiednio, art. 195 i 230 Traktatu WE, na decyzje podjęte przez Agencję zgodnie z art. 8 tego rozporządzenia.

(37) Należy przyjąć 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 ([2]).

(38) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania przepisów wykonawczych w zakresie zdatności do lotu, licencjonowania złóg lotniczych i związanych z tym zatwierdzeń, użytkowania w powietrzu, statków powietrznych użytkowanych przez ►C1 operatorów ◄ z państw trzecich, nadzorowania i egzekwowania przepisów, a także przyjęcia rozporządzenia na temat opłat i obciążeń Agencji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez jego uzupełnienie o inne niż istotne elementy, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(39) Ze względu na potrzebę skutecznego działania terminy mające zwykle zastosowanie w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą powinny zostać skrócone w celu przyjęcia zasadniczych wymagań z zakresu ochrony środowiska i przyjęcia przepisów wykonawczych dotyczących ochrony środowiska.

(40) Ze względu na pilną potrzebę konieczne jest zastosowanie trybu pilnego określonego w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE dla podjęcia decyzji na temat środków podjętych przez państwa członkowskie w zakresie natychmiastowego reagowania na problem z zakresu bezpieczeństwa oraz w zakresie uchylania zatwierdzeń przedłożonych przez państwa członkowskie,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

ZASADY

▼M2

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

a) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, jak również personelu i organizacji

([1]) Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.
([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

▼M2

zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną takich wyrobów lotniczych, części i akcesoriów;

b) personelu i organizacji zajmujących się eksploatacją statków powietrznych;

c) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji, a także, bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego i krajowego dotyczącego środowiska i planowania użytkowania gruntów, ochrony otoczenia lotnisk;

d) projektowania, produkcji i obsługi technicznej lotniczych urządzeń naziemnych, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;

e) projektowania, produkcji i obsługi technicznej systemów i części składowych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”), jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;

f) ATM/ANS, jak również zaangażowanych w nie personelu i organizacji.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

a) wyrobów, części, akcesoriów, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), w przypadku prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych przeciwpożarowych, ochrony wybrzeża lub podobnych rodzajów działalności lub służb. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że te rodzaje działalności lub służby uwzględnią w możliwym zakresie cele niniejszego rozporządzenia;

b) lotnisk lub ich części, jak również urządzeń, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), kontrolowanych i obsługiwanych przez wojsko;

c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. e) i f), dostarczanych lub udostępnianych przez wojsko. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że statki powietrzne, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, są oddzielone w stosownych przypadkach od innych statków powietrznych.

3. Państwa członkowskie zapewniają w możliwie najszerszym zakresie, by wszystkie urządzenia wojskowe dostępne dla użytku publicznego, o których mowa w ust. 2 lit. b), lub usługi dostarczane przez wojskowy personel dla użytku publicznego, o których mowa w ust. 2 lit. c), oferują poziom bezpieczeństwa co najmniej taki, jaki jest wymagany przez podstawowe wymagania określone w załącznikach Va i Vb.

▼B

Artykuł 2

Cele

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

2. W dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem celami dodatkowymi są:

a) zapewnienie wysokiego, ujednoliconego poziomu ochrony środowiska;

▼B

b) ułatwienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług;

c) promowanie rentowności w procesie legislacyjnym i procesie certyfikacji oraz unikanie powielania działań na szczeblu krajowym i europejskim;

d) udzielanie pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania;

e) propagowanie poglądów Wspólnoty w zakresie norm i przepisów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie przez ustanowienie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi;

f) zapewnienie równych reguł gry wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotniczego.

3. Sposoby osiągnięcia celów określonych w ust. 1 i 2 są następujące:

a) przygotowanie, przyjęcie i ujednolicone stosowanie wszystkich niezbędnych aktów;

b) uznawanie – bez dodatkowych wymagań – certyfikatów, licencji, zatwierdzeń lub innych dokumentów przyznanych wyrobom, personelowi i organizacjom zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego;

c) powołanie niezależnej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”);

d) ujednolicone wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez krajowe nadzory lotnicze oraz przez Agencję w ich odpowiednich zakresach kompetencji.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „stały nadzór” oznacza zadania wykonywane dla sprawdzenia, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat, są stale spełniane podczas jego okresu ważności, jak również oznacza 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) „wyrób” oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło;

▼M2

d) „części i akcesoria” oznaczają wszelkie przyrządy, sprzęt, mechanizmy, części, aparaturę, wyposażenie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, w tym sprzęt łączności, które są używane lub mają zostać użyte w trakcie eksploatacji lub do kontrolowania statku powietrznego w locie. Zalicza się do nich części płatowca, silnika lub śmigła oraz urządzenia wykorzystywane do manewrowania statkiem powietrznym na ziemi;

da) „części składowe ATM/ANS” oznaczają wszystkie części składowe określone w art. 2 pkt 19 rozporządzenia (WE) nr 549/2004

▼M2

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ([1]);

▼B

e) „certyfikacja” oznacza wszelkie formy uznania, że wyrób, część lub akcesorium, organizacja lub osoba spełnia mające zastosowanie wymagania, w tym wynikające z niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jak również oznacza wydawanie odpowiednich certyfikatów potwierdzających to;

f) „kwalifikowana jednostka” oznacza podmiot, któremu Agencja lub krajowy nadzór lotniczy mogą przydzielić określone zadanie certyfikacyjne pod swoją kontrolą i na swoją odpowiedzialność;

g) „certyfikat” oznacza każde zatwierdzenie, licencję lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji;

▼M2

h) „operator” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub oferującą eksploatację co najmniej jednego statku powietrznego lub co najmniej jednego lotniska;

▼B

i) „użytkowanie komercyjne” oznacza użytkowanie statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, które jest dostępne publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępne publicznie, następuje na mocy umowy między ►C1 operatorem ◄ a klientem, gdy klient nie ma kontroli nad ►C1 operatorem ◄;

j) „skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:

(i) samolot:

— o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub

— certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub

— certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub

— wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub

(ii) śmigłowiec certyfikowany:

— dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub

— dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub

— do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub

(iii) przemiennopłat;

k) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu” oznacza każdy rodzaj urządzenia, które na ziemi symuluje warunki lotu; są to symulatory lotu, lotnicze urządzenia szkoleniowe, urządzenia do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotniczych oraz do podstawowego szkolenia w lotach na przyrządy;

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

▼B

l) „uprawnienie” oznacza adnotację w licencji, określającą przywileje, specjalne warunki lub ograniczenia jej dotyczące;

▼M2

m) „lotnisko” oznacza określony obszar (wraz ze wszystkimi budynkami, urządzeniami i wyposażeniem) na lądzie lub wodzie, lub na strukturze stałej, morskiej stałej lub pływającej, przeznaczonej do użytkowania w całości lub w części do przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statku powietrznego;

n) „lotnicze urządzenia naziemne” oznaczają wszelki sprzęt, aparaturę, wyposażenie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, które są używane lub mają zostać użyte w celu zabezpieczenia operacji statków powietrznych na lotnisku;

o) „płyta postojowa” oznacza określony obszar lotniska lądowego przeznaczony do postoju statków powietrznych, w celu wejścia pasażerów na pokład lub opuszczenia go, załadunku lub rozładunku poczty lub towarów, tankowania, parkowania lub obsługi statków powietrznych;

p) „służba zarządzająca płytą postojową” oznacza służbę zapewniającą zarządzanie działaniami i ruchem statków powietrznych i pojazdów na płycie postojowej;

q) „ATM/ANS” oznacza funkcje w zakresie zarządzania ruchem lotniczym określone w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, służby żeglugi powietrznej określone w art. 2 pkt 4 tego rozporządzenia, a także służby zajmujące się tworzeniem i przetwarzaniem danych oraz formatowaniem i dostarczaniem danych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;

r) „system ATM/ANS” oznacza każde połączenie związanych z bezpieczeństwem urządzeń i systemów określonych w art. 2 pkt 39 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;

s) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewniającą porady i informacje potrzebne do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów.

▼B

ROZDZIAŁ II

ISTOTNE WYMAGANIA

Artykuł 4

Podstawowe zasady i stosowalność

1. Statki powietrzne – włącznie ze wszystkimi zainstalowanymi na nich wyrobami, częściami i akcesoriami – które są:

a) zaprojektowane lub wyprodukowane przez organizację, nad którą Agencja lub państwo członkowskie sprawuje nadzór w zakresie bezpieczeństwa; lub

b) zarejestrowane w państwie członkowskim, chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez ►C1 operatora ◄ wspólnotowego; lub

c) zarejestrowane w państwie trzecim i użytkowane przez ►C1 operatora ◄, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie, lub użytkowane w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego przez ►C1 operatora ◄ mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium Wspólnoty; lub

▼B

d) zarejestrowane w państwie trzecim lub zarejestrowane w państwie członkowskim, które odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa przeniosło na państwo trzecie i użytkowane w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego przez ►C1 operatora ◄ z państwa trzeciego;

spełniają wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Personel uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) lub d), spełnia wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia.

3. Użytkowanie statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) lub d), jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

▼M2

3a. Lotniska, w tym ich wyposażenie, znajdujące się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu, przeznaczone do użytku publicznego oraz obsługujące zarobkowy przewóz lotniczy, na których prowadzi się operacje podejścia lub odlotu przy wykorzystaniu procedur instrumentalnych, oraz

a) które dysponują utwardzoną drogą startową o długości co najmniej 800 metrów; lub

b) obsługują wyłącznie śmigłowce;

powinny spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia. Personel i organizacje zaangażowane w eksploatację tych lotnisk powinny spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia.

3b. W drodze odstępstwa od ust. 3a państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o odstąpieniu od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia wobec lotniska, które:

— obsługuje nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie, oraz

— obsługuje nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie.

Jeżeli takie odstępstwo przyznane przez państwo członkowskie nie jest zgodne z ogólnym celem niniejszego rozporządzenia lub jakichkolwiek innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących bezpieczeństwa, Komisja decyduje o odmowie zgody na dane odstępstwo zgodnie z procedurą w sprawie środków ochronnych, o której mowa w art. 65 ust. 7. W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie odwołuje zezwolenie na odstępstwo.

3c. ATM/ANS zapewniane w przestrzeni powietrznej terytorium, do którego ma zastosowanie Traktat, jak również w każdej innej przestrzeni powietrznej, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ([1]) zgodnie z art. 1 ust. 3 tego rozporządzenia, powinny spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia. Systemy, części składowe, personel i organizacje zaangażowane w zapewnianie ATM/ANS powinny spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia.

▼B

4. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w załączniku II.

5. Ustępy 2 i 3 nie mają zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w załączniku II, z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) pkt (ii), lit. d) i h) w sytuacjach, gdy statki takie użytkowane są do celów zarobkowego przewozu lotniczego.

6. Niniejsze rozporządzenie nie narusza określonych w konwencjach międzynarodowych, w szczególności w konwencji chicagowskiej, praw państw trzecich.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

▼B

Artykuł 5

Zdatność do lotu

1. Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c), spełniają zasadnicze wymagania dotyczące zdatności do lotu ustanowione w załączniku I.

2. Spełnianie przez statki powietrzne wymagań, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), a także przez zamontowane na nich wyroby, części i akcesoria, stwierdza się w następujący sposób:

a) wyroby muszą posiadać certyfikat typu. Certyfikat typu oraz certyfikacja zmian w stosunku do certyfikatu typu, łącznie z uzupełniającymi certyfikatami typu, zostają wydane, jeżeli wnioskodawca wykaże, że wyrób spełnia podstawę certyfikacji typu, określoną w art. 20, ustanowioną w celu potwierdzenia spełniania zasadniczych wymagań, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli wyrób nie posiada żadnych cech lub charakterystyk czyniących go niebezpiecznym w użytkowaniu. Certyfikat typu obejmuje wyrób łącznie ze wszystkimi zainstalowanymi na nim częściami i akcesoriami;

▼M2

b) środki, o których mowa w ust. 5, mogą ustanowić wymóg certyfikacji w odniesieniu do części i akcesoriów. Certyfikaty dotyczące części i akcesoriów wydaje się, gdy wnioskodawca wykaże, że części i akcesoria spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji zdatności do lotu, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1;

c) nie użytkuje się statku powietrznego, jeśli nie ma on ważnego certyfikatu zdatności do lotu. Certyfikat wydaje się, gdy wnioskodawca wykaże zgodność statku powietrznego z typem konstrukcyjnym uznanym w certyfikacie typu oraz gdy stosowna dokumentacja, inspekcje i testy wykażą, że stan statku powietrznego umożliwia bezpieczną eksploatację. Świadectwo zdatności do lotu pozostaje ważne, o ile nie zostanie zawieszone, cofnięte lub nie wygaśnie, oraz tak długo, jak statek powietrzny będzie obsługiwany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami związanymi z ciągłą zdatnością do lotu, określonymi w pkt 1.d załącznika I i środkami przyjętymi zgodnie z ust. 5;

▼B

d) organizacje odpowiedzialne za obsługę techniczną wyrobów, części i akcesoriów wykazują, że dysponują zdolnościami i środkami umożliwiającymi wywiązanie się z obowiązków związanych z ich przywilejami. Jeżeli nie przyjęto inaczej, te zdolności i sposoby zostają uznane poprzez wydanie takiej organizacji zatwierdzenia. Przywileje przyznane zatwierdzonej organizacji i zakres zatwierdzenia zostają określone w warunkach zatwierdzenia;

e) organizacje odpowiedzialne za projektowanie i produkcję wyrobów, części i akcesoriów wykazują posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z ich przywilejami. Jeżeli nie przyjęto inaczej, te zdolności i środki zostają uznane poprzez wydanie takiej organizacji zatwierdzenia. Przywileje przyznane zatwierdzonej organizacji i zakres zatwierdzenia określa się w warunkach zatwierdzenia;

▼B

ponadto:

f) od personelu odpowiedzialnego za dopuszczenie wyrobu, części lub akcesoriów po obsłudze technicznej może być wymagane posiadanie właściwego certyfikatu („certyfikat personelu”);

g) zdolność organizacji prowadzącej szkolenie w zakresie obsługi technicznej do wywiązania się z obowiązków związanych z ich przywilejami w odniesieniu do wydawania certyfikatów, o których mowa w lit. f), może być uznawana poprzez wydanie zatwierdzenia.

3. Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), oraz zamontowane na nich wyroby, części i akcesoria, są zgodne z przepisami ust. 2 lit. a), b) i e) niniejszego artykułu.

4. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2:

a) pozwolenie na loty może zostać wydane, gdy wykaże się, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot podstawowy. Pozwolenie wydaje się z właściwymi ograniczeniami, zwłaszcza w celu ochrony bezpieczeństwa osób trzecich;

b) ograniczone świadectwo zdatności do lotu może zostać wydane dla statku powietrznego, dla którego nie wydano certyfikatu typu zgodnie z ust. 2 lit. a). W takim przypadku wykazuje się, że statek powietrzny spełnia specjalne specyfikacje zdatności do lotu, a odchylenia od zasadniczych wymagań, o których mowa w ust. 1, zapewniają jednak odpowiednie bezpieczeństwo w odniesieniu do jego przeznaczenia. Statki powietrzne kwalifikujące się do otrzymania takich ograniczonych świadectw oraz ograniczenia użytkowania tych statków są określane zgodnie ze środkami, o których mowa w ust. 5;

c) ograniczony certyfikat typu może zostać wydany, jeżeli uzasadnia to większa liczba statków powietrznych tego samego typu, kwalifikujących się do otrzymania ograniczonego certyfikatu zdatności do lotu; ustala się także odpowiednią podstawę certyfikacji typu.

5. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego artykułu, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4. Środki te określają w szczególności:

a) warunki ustanowienia podstawy certyfikacji typu mającej zastosowanie do danego wyrobu oraz warunki informowania o tej podstawie wnioskodawcy;

b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji zdatności do lotu mających zastosowanie w odniesieniu do części i akcesoriów oraz warunki informowania o tych specyfikacjach wnioskodawcy;

c) warunki ustanowienia szczególnych specyfikacji zdatności do lotu mających zastosowanie w odniesieniu do statków powietrznych kwalifikujących się do otrzymania ograniczonego świadectwa zdatności do lotu oraz zawiadomienia o nich wnioskodawcy;

d) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowej informacji w celu zapewnienia ciągłej zdatności wyrobów do lotu;

▼B

e) warunki wydawania, utrzymywania, poprawiania, zawieszania lub cofania certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, zatwierdzeń zmian w certyfikatach typu, indywidualnych świadectw zdatności do lotu, pozwoleń na loty i certyfikatów dla wyrobów, części i akcesoriów, w tym:

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

(ii) ograniczenia obowiązujące podczas wydawania pozwoleń na loty. Ograniczenia te w szczególności powinny dotyczyć:

— celu lotu,

— przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do lotu,

— kwalifikacji załogi lotniczej,

— przewozu osób innych niż załoga lotnicza;

(iii) statki powietrzne kwalifikujące się do otrzymania ograniczonych świadectw zdatności do lotu, a także związane z tym ograniczenia;

(iv) minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego, w celu zapewnienia spełnienia wymagań ust. 2 lit. f);

(v) minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego oraz kwalifikacji odpowiednich symulatorów w celu zapewnienia spełnienia wymagań art. 7;

(vi) w odpowiednich przypadkach główny wykaz minimalnego wyposażenia oraz dodatkowe szczegółowe specyfikacje zdatności do lotu dla danego rodzaju użytkowania w celu zapewnienia spełnienia wymagań art. 8;

f) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, dokonywania zmian, zawieszania lub cofania zatwierdzeń dla organizacji, wymaganych zgodnie z ust. 2 lit. d), e) i g) oraz warunki, na jakich takie zatwierdzenia nie są wymagane;

g) warunki udzielania, utrzymywania w mocy, dokonywania zmian, zawieszania lub cofania certyfikatów personelu, wymaganych zgodnie z ust. 2 lit. f);

h) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

i) sposób w jaki statki powietrzne, które nie są objęte ust. 2 lub 4, mają wykazać spełnianie zasadniczych wymagań;

j) sposób w jaki statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) mają wykazać spełnianie zasadniczych wymagań.

6. Komisja, przyjmując środki, o których mowa w ust. 5, czuwa, aby przepisy te:

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

b) uwzględniały światowe doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych oraz postęp naukowy i techniczny;

c) umożliwiały niezwłoczną reakcję na ustalenia co do przyczyn katastrof i poważnych incydentów;

▼B

d) nie nakładały na statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c), wymagań, które byłyby niezgodne z obowiązkami państw członkowskich Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Artykuł 6

Zasadnicze wymagania w zakresie ochrony środowiska

▼M3

1. Wyroby, części i akcesoria spełniają wymagania dotyczące ochrony środowiska, zawarte w poprawce 10 tomu I i w poprawce 7 tomu II załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w wersji obowiązującej na dzień 17 listopada 2011 r., z wyjątkiem dodatków do załącznika 16.

▼B

2. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów wymagań, o których mowa w ust. 1 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 dostosowania nie rozszerzą zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 5.

3. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów wymagań, o których mowa w ust. 1, poprzez ich uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 5, korzystając w razie konieczności z treści dodatków, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 7

Piloci

1. Piloci uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), oraz szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie tych pilotów spełniają odnośne „zasadnicze wymagania” określone w załączniku III.

2. Z wyjątkiem osób odbywających szkolenie, czynności pilota może wykonywać jedynie osoba posiadająca licencję i świadectwo lekarskie stosowne do przeprowadzanej operacji.

Licencję pilota może otrzymać jedynie osoba spełniająca wymagania przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania zasadniczych wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia określonych w załączniku III.

Danej osobie wydaje się świadectwo lekarskie jedynie wówczas, gdy spełnia ona wymagania wynikające z przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania zasadniczych wymagań dotyczących sprawności fizycznej i psychicznej określonych w załączniku III. To świadectwo lekarskie może zostać wydane przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie lub przez centra medycyny lotniczej.

▼B

Niezależnie od ust. 3, w przypadku licencji pilota samolotowego rekreacyjnego lekarz medycyny ogólnej, który posiada dostateczną szczegółową wiedzę na temat stanu zdrowia osoby składającej wniosek, może, jeżeli zezwala na to prawo krajowe, występować jako lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie, na mocy szczegółowych przepisów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3; te przepisy wykonawcze zapewniają utrzymanie poziomu bezpieczeństwa.

Przywileje nadane pilotowi oraz zakres licencji i świadectwa lekarskiego są określane w licencji i świadectwie.

W odniesieniu do pilotów zajmujących się użytkowaniem statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c), wymagania określone w drugim i trzecim akapicie mogą być spełnione w drodze uznania licencji i świadectw lekarskich wydanych przez państwo trzecie lub w jego imieniu.

3. Zdolność organizacji szkolących pilotów oraz centrów medycyny lotniczej do wywiązywania się z obowiązków związanych z ich przywilejami dotyczącymi wydawania licencji oraz świadectw lekarskich zostaje uznana poprzez wydanie zatwierdzenia.

Organizacjom szkolącym pilotów lub centrom medycyny lotniczej wydaje się zatwierdzenia, jeżeli spełniają wymagania wynikające z przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania odpowiednich zasadniczych wymagań, określonych w załączniku III.

Przywileje przyznane na podstawie zatwierdzeń są określone w tych dokumentach.

▼M2

4. Każdy treningowy symulator lotu stosowany w szkoleniu pilotów podlega certyfikacji. Certyfikat wydaje się, jeżeli wnioskodawca wykazał, że urządzenie spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku III.

▼B

5. Osoba odpowiedzialna za szkolenie w powietrzu lub szkolenie na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów oraz lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie posiadają odpowiedni certyfikat. Certyfikat taki wydaje się, gdy zostanie wykazane, że zainteresowana osoba spełnia wymagania wynikające z przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania odpowiednich zasadniczych wymagań określonych w załączniku III.

Przywileje przyznane przez wydanie certyfikatu są określone w tym dokumencie.

6. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego artykułu poprzez ich uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4. Środki te określają w szczególności:

a) różne uprawnienia wpisywane do licencji pilotów i świadectw lekarskich, stosowne do różnych rodzajów wykonywanych czynności;

b) warunki udzielania, utrzymywania w mocy, dokonywania zmian, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień wpisywanych do licencji, świadectw lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów, o których mowa w ust. 2, 3, 4 i 5, a także warunki, na których takie certyfikaty i zatwierdzenia nie muszą być wymagane;

c) przywileje i obowiązki posiadaczy licencji, uprawnień wpisywanych do licencji, świadectw lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów, o których mowa w ust. 2, 3, 4 i 5;

d) warunki zamiany obowiązujących krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, a także warunki zamiany krajowych świadectw lekarskich na świadectwa lekarskie powszechnie uznawane;

▼B

e) bez uszczerbku dla postanowień dwustronnych umów zawieranych zgodnie z art. 12 – warunki akceptowania licencji wydanych w państwach trzecich;

f) sposób, w jaki piloci statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) pkt (ii), lit. d) i f), gdy są one użytkowane do celów zarobkowego przewozu lotniczego, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku III.

7. Przyjmując środki, o których mowa w ust. 6, Komisja czuwa, aby odzwierciedlały one najnowszy stan wiedzy, włączając w to najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny, w dziedzinie szkolenia pilota.

Takie środki obejmują także warunki wydawania wszystkich typów licencji i uprawnień pilota wymaganych na mocy konwencji chicagowskiej oraz licencji pilota samolotowego rekreacyjnego obejmującej działalność niezarobkową, wykonywaną przy pomocy statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nieprzekraczającej 2 000 kg niespełniającego żadnego z kryteriów, o których mowa w art. 3 lit. j).

Artykuł 8

Operacje lotnicze

▼M2

1. Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania ustanowione w załączniku IV i, o ile ma zastosowanie, załączniku Vb.

▼B

2. ►C1 Operatorzy ◄ prowadzący działalność zarobkową wykazują swoją zdolność i środki umożliwiające wywiązywanie się z obowiązków związanych z ich przywilejami, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej. Tę zdolność oraz środki uznaje się przez wydanie certyfikatu. Przywileje przyznane ►C1 operatorowi ◄ oraz zakres jego działalności określa się w certyfikacie.

3. ►C1 Operatorzy ◄ prowadzący niezarobkową działalność przy użyciu skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym oświadczają, że dysponują zdolnością i środkami umożliwiającymi im wywiązywanie się z obowiązków związanych z użytkowaniem tego statku powietrznego, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej.

4. Personel pokładowy uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku IV. Personel uczestniczący w prowadzeniu działalności zarobkowej musi posiadać zaświadczenie określone wstępnie w załączniku III części O lit. d) OPS.1.1005, przedstawionym w rozporządzeniu (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ([1]); według uznania państw członkowskich, zaświadczenie takie może zostać wydane przez zatwierdzonych ►C1 operatorów ◄ lub organizacje szkoleniowe.

5. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego artykułu, poprzez ich uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4. Środki te określają w szczególności:

([1]) Dz.U. L 377 z 27.12.2006, s. 1.

▼M2

a) warunki eksploatacji statku powietrznego zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV i, o ile ma zastosowanie, załączniku Vb;

▼B

b) warunki udzielania, utrzymywania w mocy, dokonywania zmian, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w ust. 2, oraz warunki, na jakich certyfikat zostaje zastąpiony oświadczeniem o zdolności i środkach ►C1 operatora ◄ umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z użytkowaniem statku powietrznego;

c) przywileje i obowiązki posiadaczy certyfikatów;

d) warunki i procedury składania oświadczenia przez ►C1 operatorów ◄, o którym mowa w ust. 3, i sprawowania nad nimi nadzoru, a także warunki, na jakich certyfikat zostaje zastąpiony oświadczeniem o zdolności i środkach ►C1 operatora ◄, umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z przywilejami uznanymi przez wydanie certyfikatu;

e) warunki wydawania, utrzymywania, poprawiania, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, o którym mowa w ust. 4;

f) warunki, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa;

▼M2

g) sposób, w jaki eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) ppkt (ii), lit. d) i h), wykorzystywanych do celów zarobkowego przewozu lotniczego, spełnia stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku IV i, o ile ma zastosowanie, załączniku Vb.

▼B

6. Środki, o których mowa w ust. 5:

— odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie operacji lotniczych,

— określają różne typy operacji i uwzględniają odpowiednie wymagania oraz sposób wykazywania spełnienia wymagań proporcjonalnie do stopnia złożoności operacji i związanego z nimi ryzyka,

— uwzględniają światowe doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych oraz postęp naukowy i techniczny,

— w odniesieniu do zarobkowego przewozu wykonywanego przy użyciu samolotów i bez uszczerbku dla poprzedniego tiret są wstępnie opracowywane na podstawie wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w załączniku III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91,

— opierają się na ocenie ryzyka i są proporcjonalne do skali i zakresu operacji,

— umożliwiają niezwłoczną reakcję w celu ustalenia przyczyn katastrof i poważnych incydentów,

▼B

— nie nakładają na statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c), wymagań, które byłyby niezgodne z obowiązkami państw członkowskich w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),

▼M2

— uwzględniają aspekty bezpieczeństwa związane z ATM/ANS.

Artykuł 8a

Lotniska

1. Lotniska i lotnicze urządzenia naziemne, a także eksploatacja lotnisk, spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku Va i, w stosownych przypadkach, w załączniku Vb.

2. Zgodność lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych i eksploatacji lotnisk z zasadniczymi wymaganiami zapewnia się w następujący sposób:

a) w odniesieniu do każdego lotniska wymagany jest certyfikat. Certyfikat oraz zatwierdzenie zmian w tym certyfikacie wydaje się, jeżeli wnioskodawca wykaże, że lotnisko spełnia wymogi podstawy certyfikacji lotnisk określone w lit. b), oraz jeżeli lotnisko nie posiada żadnych cech lub charakterystyk powodujących, że jego eksploatacja nie jest bezpieczna. Certyfikat obejmuje lotnisko, jego eksploatację i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem;

b) na podstawę certyfikacji lotniska składają się:

   (i) obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne dotyczące rodzajów lotnisk;

   (ii) przepisy, w odniesieniu do których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa; oraz

   (iii) specjalne szczegółowe specyfikacje techniczne, niezbędne w przypadku gdy cechy konstrukcyjne danego lotniska lub doświadczenie zdobyte w trakcie jego eksploatacji świadczą, że specyfikacje, o których mowa w ppkt (i), są nieadekwatne lub nieodpowiednie do potwierdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Va;

c) środki, o których mowa w ust. 5, mogą przewidzieć wymóg certyfikacji w odniesieniu do lotniczych urządzeń naziemnych o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa. Certyfikaty dla takich urządzeń wydaje się, jeżeli wnioskodawca wykaże, że urządzenia te spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1;

d) organizacje odpowiedzialne za eksploatację lotnisk wykazują posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Tę zdolność oraz środki uznaje się przez wydanie certyfikatu, o którym mowa w lit. a). Mogą one również być uznane przez wydanie osobnego certyfikatu, jeżeli taką decyzję podejmie państwo członkowskie, w którym znajduje się lotnisko. Przywileje przyznane certyfikowanej organizacji i zakres certyfikatu, w tym wykaz lotnisk do eksploatacji, określa się w certyfikacie;

e) w drodze odstępstwa od lit. d), państwa członkowskie mogą zdecydować, że instytucje zapewniające służby zarządzające płytą postojową lotniska mają prawo do złożenia oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami.

▼M2

3. Państwa członkowskie zapewniają istnienie przepisów chroniących lotniska przed działaniami i zdarzeniami w ich okolicy, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla statków powietrznych korzystających z lotniska.

4. Operatorzy lotnisk monitorują działania i zdarzenia, które mogą powodować niedopuszczalne zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa w okolicach lotniska i przyjmują w ramach swoich uprawnień odpowiednie środki łagodzące.

5. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów wymagań, o których mowa w niniejszym artykule, poprzez ich uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4.

Środki te określają w szczególności:

a) warunki ustanowienia podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego lotniska oraz warunki informowania o niej wnioskodawcy;

b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do danych lotniczych urządzeń naziemnych oraz warunki informowania o nich wnioskodawcy;

c) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów dla lotnisk oraz certyfikatów dla lotniczych urządzeń naziemnych, w tym ograniczenia eksploatacji związane ze szczególną konstrukcją lotniska;

d) warunki eksploatacji lotniska zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Va i, w stosownych przypadkach, w załączniku Vb;

e) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w ust. 2 lit. d);

f) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

g) warunki uznawania i zamiany certyfikatów dla lotnisk wydanych przez państwa członkowskie, w tym środki już dozwolone przez dane państwo członkowskie w oparciu o zgłoszone odstępstwa od załącznika 14 konwencji chicagowskiej przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia;

h) warunki wydania decyzji niezezwalającej na odstępstwa, o których mowa w art. 4 ust. 3b, w tym kryteria dotyczące lotnisk cargo, powiadomienia o zwolnionych lotniskach i kryteria przeglądu przyznanych odstępstw;

i) warunki, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa;

j) warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające, o których mowa w ust. 2 lit. e), oraz warunki i procedury sprawowania nad nimi nadzoru.

6. Środki, o których mowa w ust. 5:

a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w zakresie lotnisk, a także uwzględniają obowiązujące normy i zalecane praktyki ICAO;

b) są proporcjonalne do wielkości, ruchu, kategorii i złożoności lotniska oraz charakteru i natężenia wykonywanych operacji;

▼M2

c) uwzględniają zdobyte na całym świecie doświadczenia w eksploatacji lotnisk, a także postęp naukowy i techniczny;

d) umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych;

e) charakteryzują się elastycznością niezbędną dla ich przestrzegania stosownie do indywidualnych potrzeb.

Artykuł 8b

ATM/ANS

1. Zapewnianie ATM/ANS spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb i, o ile to możliwe, w załączniku Va.

2. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu. Certyfikat wydaje się, jeżeli instytucja zapewniająca wykazała posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez tę instytucję przywilejami. Przyznane przywileje oraz zakres zapewnianych służb określa się w certyfikacie.

3. W drodze odstępstwa od ust. 2, państwa członkowskie mogą zdecydować, że instytucje zapewniające służby informacji powietrznej mają prawo do złożenia oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami.

4. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji w odniesieniu do organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa i części składowych. Certyfikat dla tych organizacji wydaje się, jeżeli wykazały one posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Przyznane przywileje określa się w certyfikacie.

5. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub ewentualnie zatwierdzenia przez instytucję zapewniającą ATM/ANS w odniesieniu do kluczowych dla bezpieczeństwa systemów i części składowych ATM/ANS. Certyfikaty dla tych systemów i części składowych wydaje się lub zatwierdza się je, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1.

6. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, poprzez ich uzupełnienie, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Środki te określają w szczególności:

a) warunki zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb i, w stosownych przypadkach, w załączniku Va;

b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie w odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych oraz informowania o nich wnioskodawcy;

c) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o którym mowa w ust. 2 i 4;

d) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

▼M2

e) warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające, o których mowa w ust. 3, oraz warunki i procedury sprawowania nad nimi nadzoru;

f) warunki, w których przeprowadzanie operacji jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa.

7. Środki, o których mowa w ust. 6:

a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie ATM/ANS;

b) są proporcjonalne do rodzaju i złożoności zapewnianych służb;

c) uwzględniają zdobyte na całym świecie doświadczenia w zakresie ATM/ANS, a także postęp naukowy i techniczny;

d) są opracowywane z użyciem na tyle, na ile to możliwe, odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 549/2004, a także rozporządzenia (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]), rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) ([2]) oraz przewidują mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości certyfikatów udzielonych już na podstawie tych rozporządzeń; początkowo obejmują postanowienia niniejszego rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa i w razie potrzeby, w przypadku przyszłych poprawek, uwzględniają najnowsze osiągnięcia naukowe i techniczne;

e) umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych.

Artykuł 8c

Kontrolerzy ruchu lotniczego

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb.

2. Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji i orzeczenia lekarskiego stosownie do rodzaju zapewnianej służby.

3. Licencję, o której mowa w ust. 2, wydaje się jedynie, jeżeli wnioskujący lub wnioskująca o licencję wykaże spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia, określonymi w załączniku Vb.

4. Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, wydaje się jedynie, jeżeli kontroler ruchu lotniczego spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi kondycji zdrowotnej, określonymi w załączniku Vb. Orzeczenie lekarskie może zostać wydane przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie lub przez centra medycyny lotniczej.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.
([2]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

▼M2

5. Przywileje nadane kontrolerowi ruchu lotniczego oraz zakres licencji i orzeczenia lekarskiego określa się w licencji i świadectwie.

6. Zdolność organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie i ośrodki medycyny lotniczej do wywiązywania się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami dotyczącymi wydawania licencji i orzeczeń lekarskich uznaje się poprzez wydanie certyfikatu.

7. Organizacjom szkolącym, lekarzom orzecznikom przeprowadzającym badania lotniczo-lekarskie i ośrodkom medycyny lotniczej dla kontrolerów ruchu lotniczego wydaje się certyfikat, jeżeli wykażą one spełnianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb. Przywileje przyznane przez wydanie certyfikatu są określone w tym dokumencie.

8. Osoby odpowiedzialne za zapewnienie szkolenia praktycznego lub za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego posiadają certyfikat. Certyfikat wydaje się, jeżeli zainteresowana osoba wykazała, że spełnia wymogi przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb. Przywileje przyznane przez certyfikat określa się w tym dokumencie.

9. Symulatory treningowe spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb.

10. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego artykułu poprzez ich uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4.

Środki te określają w szczególności:

a) różne uprawnienia i uprawnienia uzupełniające związane z licencjami kontrolerów ruchu lotniczego;

b) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających związanych z licencjami, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów, a także warunki, w których takie certyfikaty i zatwierdzenia nie muszą być wymagane, przewidując mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości już udzielonych zatwierdzeń i certyfikatów;

c) przywileje i obowiązki posiadaczy licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających związanych z licencjami, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów;

d) warunki uznawania i zamiany licencji kontrolerów ruchu lotniczego, a także warunki uznawania i zamiany krajowych orzeczeń lekarskich na powszechnie uznawane orzeczenia lekarskie.

11. Środki, o których mowa w ust. 10, odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny w dziedzinie szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. Są one początkowo opracowywane w oparciu o postanowienia dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego ([1]).

([1]) Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 22.

▼B

Artykuł 9

Statki powietrzne użytkowane przez ►C1 operatora ◄ z państwa trzeciego w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, odbycia lotu na jej terytorium lub odlotu z niego

▼M2

1. Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), a także ich załoga i ich użytkowanie spełniają obowiązujące normy ICAO. W zakresie nieuregulowanym takimi normami statki te i ich użytkowanie spełniają wymagania ustanowione w załącznikach I, III, IV i, w stosownych przypadkach, w załączniku Vb, pod warunkiem że wymagania te nie są sprzeczne z prawami państw trzecich wynikającymi z konwencji międzynarodowych.

▼B

2. ►C1 Operatorzy ◄ prowadzący działalność zarobkową, użytkujący statki powietrzne, o których mowa w ust. 1, wykazują zdolność i środki umożliwiające spełnienie wymagań określonych w ust. 1.

Wymaganie, o którym mowa w akapicie pierwszym, może zostać spełnione przez przyjęcie certyfikatu wydanego przez państwo trzecie lub w jego imieniu.

Posiadanie zdolności i środków, o których mowa w akapicie pierwszym, jest uznawane przez wydanie upoważnienia. Przywileje przyznane użytkownikowi oraz zakres jego działalności określa się w tym upoważnieniu.

3. Od ►C1 operatorów ◄ prowadzących działalność niezarobkową przy wykorzystaniu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym posługujących się statkami powietrznymi, o których mowa w ust. 1, można wymagać, aby złożyli oświadczenie o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z użytkowaniem tych statków powietrznych.

4. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego artykułu, poprzez ich uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4. Środki te określają w szczególności:

a) w jaki sposób statkom powietrznym, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), lub załodze, nieposiadającym standardowego świadectwa zdatności do lotu ICAO lub licencji, można udzielić upoważnienia do przylotu na terytorium Wspólnoty, odbycia lotu na nim oraz odlotu z niego;

b) warunki użytkowania statku powietrznego, zgodnie z przepisami ust. 1;

c) warunki wydawania ►C1 operatorowi ◄, utrzymywania w mocy, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania zezwolenia, o którym mowa w ust. 2, z uwzględnieniem certyfikatów wydanych przez państwo zarejestrowania lub państwo ►C1 operatora ◄, bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. i przepisów wykonawczych do niego;

d) przywileje i obowiązki posiadaczy upoważnień;

e) warunki i procedury składania oświadczenia przez ►C1 operatorów ◄ i sprawowania nad nimi nadzoru, zgodnie z ust. 3;

f) warunki, w jakich użytkowanie musi być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 22 ust. 1.

▼B

5. Komisja, przyjmując środki, o których mowa w ust. 4, czuwa, aby:

a) w odpowiednich przypadkach wykorzystywane były dokumenty podające zalecane praktyki i wytyczne ICAO;

b) żadne z wymagań nie wykraczało poza zakres wymagań, którym podlegają statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), oraz ►C1 operatorzy ◄ takich statków;

c) w odpowiednich przypadkach korzysta się ze środków przyjętych zgodnie z art. 5 ust. 5 i art. 8 ust. 5;

d) proces otrzymywania upoważnień był prosty, proporcjonalny, opłacalny i racjonalny we wszystkich przypadkach i aby uwzględniano w nim wymagania i wykazywanie spełnienia wymagań proporcjonalnie do trudności operacji i związanego z nią ryzyka. W procesie uwzględnia się w szczególności:

(i) wyniki powszechnego programu przeglądu bezpieczeństwa (Universal Safety Oversight Audit Programme) ICAO;

(ii) informacje uzyskane podczas inspekcji na płycie lotniska i protokoły oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (Safety Assessment of Foreign Aircraft); oraz

(iii) inne poznane informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do zainteresowanego ►C1 operatora ◄;

▼M2

e) uwzględniane były aspekty bezpieczeństwa związane z ATM/ANS.

▼B

Artykuł 10

Nadzór i egzekwowanie przepisów

▼M2

1. Państwa członkowskie, Komisja i Agencja współpracują w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

▼B

2. Do celów wykonania ust. 1 państwa członkowskie, oprócz nadzoru nad wydanymi przed siebie certyfikatami, prowadzą kontrole, w tym inspekcje na płycie lotniska, i stosują wszelkie środki, w tym zatrzymanie na ziemi statku powietrznego, aby zapobiec kontynuacji naruszenia.

3. Do celów wykonania ust. 1 Agencja prowadzi kontrole zgodnie z art. 24 ust. 2. i art. 55.

4. W celu ułatwienia właściwym organom podjęcia odpowiednich działań mających na celu egzekwowanie prawa, państwa członkowskie, Komisja i Agencja wymieniają informacje dotyczące stwierdzonych naruszeń.

5. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego artykułu, poprzez ich uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4. Środki te określają w szczególności:

a) warunki gromadzenia, wymiany i rozpowszechniania informacji;

b) warunki przeprowadzania kontroli na płycie lotniska, w tym kontroli systematycznych;

▼B

c) warunki uzasadniające zatrzymanie na ziemi statku powietrznego, który nie spełnia wymagań niniejszego rozporządzenia lub nie spełnia przepisów wykonawczych do niego.

Artykuł 11

Uznawanie certyfikatów

1. Państwa członkowskie, bez dodatkowych wymagań technicznych ani ocen, uznają certyfikaty przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Jeżeli początkowe uznanie nastąpiło w konkretnym celu lub celach, wszelkie kolejne uznania również następują w tym samym celu lub celach.

2. Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek jednego z państw członkowskich lub Agencji może rozpocząć procedurę, o której mowa w art. 65 ust. 7, po to, by podjąć decyzję, czy certyfikat wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem skutecznie spełnia jego wymagania i przepisy wykonawcze do niego.

W przypadku niespełniania wymogów lub spełniania ich w sposób nieskuteczny Komisja wymaga, aby podmiot wydający certyfikat podjął stosowne działania naprawcze i zastosował środki zabezpieczające takie jak ograniczenie ważności lub zawieszenie certyfikatu. Ponadto przepisy ust. 1 przestają mieć zastosowanie do certyfikatu od daty powiadomienia państwa członkowskiego o decyzji Komisji.

3. W przypadku gdy Komisja posiada wystarczające dowody, że podmiot wydający, o którym mowa w ust. 2, podjął stosowne działania naprawcze w celu rozwiązania problemu niespełniania lub nieskutecznego spełniania wymagań, oraz że środki zabezpieczające nie są już niezbędne, postanawia, że przepisy ust. 1 mają znowu zastosowanie do tego certyfikatu. Przepisy te mają zastosowanie od daty powiadomienia państw członkowskich o tej decyzji.

▼M2

4. W oczekiwaniu na wejście w życie środków, o których mowa w art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 6 i art. 9 ust. 4, i na wygaśnięcie wszelkich okresów przejściowych przewidzianych na mocy tych środków, a także bez uszczerbku dla przepisów art. 69 ust. 4, certyfikaty, których nie można wydać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.

5. W oczekiwaniu na wejście w życie środków, o których mowa w art. 8 ust. 5, i na wygaśnięcie wszelkich okresów przejściowych przewidzianych na mocy tych środków, a także bez uszczerbku dla przepisów art. 69 ust. 4, certyfikaty, których nie można wydać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.

5a. W oczekiwaniu na wejście w życie środków, o których mowa w art. 8a ust. 3 i art. 8c ust. 10, oraz na wygaśnięcie wszelkich okresów przejściowych przewidzianych na mocy tych środków, a także bez uszczerbku dla przepisów art. 69 ust. 4, certyfikaty, których nie można wydać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.

5b. W oczekiwaniu na wejście w życie środków, o których mowa w art. 8b ust. 6 i na wygaśnięcie wszelkich okresów przejściowych przewidzianych na mocy tych środków, a także bez uszczerbku dla przepisów art. 69 ust. 4, certyfikaty, których nie można wydać zgodnie

▼M2

z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych lub, w stosownych przypadkach, na podstawie stosownych wymogów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej [1]

▼B

6. Przepisy niniejszego artykułu są bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i przepisów wykonawczych do niego.

Artykuł 12

Uznawanie certyfikatów wydanych przez państwo trzecie

1. W drodze odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego Agencja lub nadzór lotniczy w państwie członkowskim mogą wydawać certyfikaty na podstawie certyfikatów wydanych przez nadzory lotnicze państwa trzeciego, zgodnie z umowami o wzajemnym uznawaniu zawartymi między Wspólnotą a danym państwem trzecim.

2. a) W przypadku braku umowy zawartej przez Wspólnotę państwo członkowskie lub Agencja mogą wydawać certyfikaty na podstawie certyfikacji wydanej przez właściwe organy państwa trzeciego na podstawie notyfikowanej Komisji i innym państwom członkowskim umowy zawartej przez to państwo członkowskie z danym państwem trzecim. Agencja może także wydawać takie certyfikaty w imieniu każdego państwa członkowskiego, stosując postanowienia umowy zawartej przez jedno z państw członkowskich z danym państwem trzecim.

b) Jeżeli 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, lub

— umowa taka mogłaby wywołać nieuzasadnioną względami bezpieczeństwa dyskryminację wśród państw członkowskich lub pozostaje w sprzeczności z polityką zagraniczną Wspólnoty wobec państwa trzeciego,

może, w zgodzie z procedurą ustanowioną w art. 65 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 stosują niezbędne środki do wypowiedzenia umów tak szybko jak to możliwe po wejściu w życie umowy pomiędzy Wspólnotą a danym państwem trzecim, w tych dziedzinach, które są przedmiotem danej umowy.

Artykuł 13

Kwalifikowane jednostki

Przydzielając kwalifikowanej jednostce konkretne zadanie certyfikacyjne, Agencja lub krajowy nadzór lotniczy zapewniają spełnianie przez daną jednostkę kryteriów ustanowionych w załączniku V.

▼M2

Kwalifikowane jednostki nie wydają certyfikatów.

[1] Dz.U. L 335 z 21.12.2005, s. 13.

▼B

Artykuł 14

Zapewnienie elastyczności podejścia

1. Przepisy niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze do niego nie stanowią przeszkody do niezwłocznego podjęcia przez państwo członkowskie działań w razie wystąpienia problemu bezpieczeństwa związanego z wyrobem, osobą lub organizacją objętymi niniejszym rozporządzeniem.

Państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję i inne państwa członkowskie o podjętych środkach i przyczynach ich zastosowania.

2. a) Agencja ocenia, czy problem bezpieczeństwa może zostać rozwiązany w ramach kompetencji, które zostały jej przyznane zgodnie z art. 18 lit. d). Jeżeli tak, Agencja może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania powiadomienia zgodnie z ust. 1, podjąć odpowiednią decyzję.

b) Jeżeli Agencja uzna, że problem bezpieczeństwa nie może zostać rozwiązany zgodnie z lit. a), Agencja w okresie, o którym mowa w lit. a), wydaje zalecenie zgodnie z art. 18 lit. b), w którym stwierdza, czy niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego powinny zostać zmienione i czy notyfikowane środki powinny zostać wycofane czy też utrzymane.

3. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie, związane z tym, czy niewłaściwy poziom bezpieczeństwa lub braki w niniejszym rozporządzeniu lub przepisach wykonawczych do niego usprawiedliwiają podjęcie kroków w celu wprowadzenia zmian do tych aktów i czy środki przyjęte zgodnie z ust. 1 mogą nadal być stosowane, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 6. W takiej sytuacji środki są w odpowiednich przypadkach wdrażane przez wszystkie państwa członkowskie, a przepisy art. 11 mają zastosowanie do tych środków. Jeżeli środki zostaną uznane za nieuzasadnione, zainteresowane państwo członkowskie odwołuje je.

4. W przypadku zaistnienia ograniczonych w czasie nieprzewidzianych, pilnych okoliczności lub potrzeb związanych z użytkowaniem państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwo od istotnych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wykonawczych do niego, pod warunkiem że odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Agencja, Komisja i inne państwa członkowskie są powiadamiane o wszelkich takich wyłączeniach, gdy są one powtarzane lub gdy zezwolono na nie na okres dłuższy niż dwa miesiące.

5. Agencja ocenia, czy odstępstwa notyfikowane przez państwo członkowskie są mniej restrykcyjne niż mające zastosowanie przepisy Wspólnoty i w terminie jednego miesiąca od notyfikacji wydaje zalecenie zgodnie z art. 18 lit. b), w którym stwierdza, czy te wyłączenia są zgodne z ogólnymi celami niniejszego rozporządzenia lub wszelkich innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczącymi bezpieczeństwa.

Jeżeli odstępstwo nie jest zgodne z ogólnym celem niniejszego rozporządzenia lub jakichkolwiek innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących bezpieczeństwa, Komisja decyduje o odmowie zgody na odstępstwo zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 7. W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie odwołuje zezwolenie na odstępstwo.

▼B

6. W przypadku gdy, stosując inne sposoby, można osiągnąć poziom ochrony równoważny z poziomem osiągniętym przy zastosowaniu przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą, stosując zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową, udzielić zezwolenia na odstępstwo od tych przepisów wykonawczych.

W takich przypadkach zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Agencję i Komisję o zamiarze udzielenia tego zezwolenia oraz wskazuje powody uzasadniające konieczność odstąpienia od danego przepisu, jak też warunki określone w celu zapewnienia, że zostanie osiągnięty równoważny poziom ochrony.

7. W terminie dwóch miesięcy od notyfikacji zgodnie z ust. 6 Agencja wydaje – zgodnie z art. 18 lit. b) – zalecenie, w którym stwierdza, czy zezwolenie zaproponowane zgodnie z ust. 6 spełnia wymagania ustanowione w przywołanym ustępie.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego artykułu, poprzez jego uzupełnienie, dotyczące możliwości udzielenia proponowanego zatwierdzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 6 w terminie jednego miesiąca od otrzymania zalecenia Agencji. W takim przypadku Komisja powiadamia o swojej decyzji wszystkie państwa członkowskie, które także mają prawo do zastosowania tego środka. Przepisy art. 15 stosuje się do danego środka.

Artykuł 15

Sieć informacyjna

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

2. Bez uszczerbku dla prawa publicznego dostępu do dokumentów Komisji, ustanowionego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001, Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3, środki mające na celu rozpowszechnienie wśród zainteresowanych stron, z inicjatywy Komisji, informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Podstawą tych środków, które mogą mieć charakter ogólny lub indywidualny, jest konieczność:

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

b) ograniczenia rozpowszechniania informacji do takich, które są ściśle niezbędne dla ►C1 operatorów ◄, w celu zapewnienia właściwego poziomu poufności tych informacji.

3. Krajowe nadzory lotnicze zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym stosują środki niezbędne do zapewnienia właściwej poufności informacji otrzymanych przez nie na podstawie ust. 1.

4. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa Agencja corocznie publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Od dnia wejścia w życie środków, o których mowa w art. 10 ust. 5, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa zawiera analizę wszystkich informacji otrzymanych zgodnie z art. 10. Analiza ta musi być prosta i łatwa do zrozumienia i musi wskazywać, czy nie występuje zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji.

▼B

Artykuł 16

Ochrona źródła informacji

1. W przypadku dobrowolnego przekazania Komisji lub Agencji informacji, o których mowa w art. 15 ust. 1, przez osobę fizyczną, nie ujawnia się źródła tych informacji. W przypadku gdy informacja jest przekazana nadzorowi krajowemu, źródło tych informacji jest chronione zgodnie z prawem krajowym.

2. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego państwa członkowskie powstrzymują się od wszczynania postępowania w odniesieniu do nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się jedynie dzięki zgłoszeniu tych naruszeń zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.

Zasada ta nie ma zastosowania w przypadkach poważnego zaniedbania.

3. Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów prawa karnego i zgodnie z procedurami określonymi w ustawach i praktykach krajowych państwa członkowskie zapewniają, by pracownicy, którzy przekazują informacje, stosując niniejsze rozporządzenie i przepisy wykonawcze do niego, nie doznawali żadnego uszczerbku ze strony pracodawcy.

Zasada ta nie ma zastosowania w przypadkach poważnego zaniedbania.

4. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla krajowych przepisów dotyczących dostępu organów sądowych do informacji.

ROZDZIAŁ III

EUROPEJSKA AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

SEKCJA I

Zadania

Artykuł 17

Utworzenie i funkcje Agencji

1. W celu wykonania niniejszego rozporządzenia ustanawia się Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.

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 przepisów technicznych, w szczególności przepisów dotyczących konstrukcji i projektowania oraz aspektów związanych z użytkowaniem, 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 przyznanych jej niniejszym rozporządzeniem lub innym aktem wspólnotowym;

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

▼B

e) w dziedzinach podlegających jej kompetencji wykonuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania przypisane jej przez odpowiednie konwencje międzynarodowe, w szczególności przez konwencję chicagowską.

Artykuł 18

Środki Agencji

Agencja w miarę potrzeb:

a) wydaje opinie skierowane do Komisji;

b) wydaje zalecenia przeznaczone dla Komisji w celu stosowania art. 14;

▼M2

c) wydaje specyfikacje certyfikacyjne i akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań, jak również wszelkie materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego;

d) podejmuje właściwe decyzje dotyczące stosowania art. 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 i 55, w tym przyznawania posiadaczom wydanych przez nią certyfikatów odstępstw od istotnych wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz jego przepisach wykonawczych w przypadku zaistnienia ograniczonych w czasie nieprzewidzianych nagłych okoliczności lub potrzeb operacyjnych związanych z użytkowaniem, pod warunkiem że odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa, że przyznawane są na okres nieprzekraczający dwóch miesięcy, są zgłoszone Komisji oraz że nie są odnawiane;

▼B

e) przygotowuje sprawozdania z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 54.

Artykuł 19

Opinie, specyfikacje certyfikacyjne i materiały zawierające wytyczne

1. W celu udzielenia pomocy Komisji w przygotowaniu propozycji zasad podstawowych, stosowalności oraz zasadniczych wymagań, które mają być przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, oraz przyjmowania przepisów wykonawczych Agencja przygotowuje ich projekty. Projekty te zostają przedłożone Komisji w postaci opinii Agencji.

2. Agencja, zgodnie z art. 52 i przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję, opracowuje:

▼M2

a) specyfikacje certyfikacyjne i akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań; oraz

▼B

b) materiały zawierające wytyczne;

do stosowania w procesie certyfikacji.

Dokumenty te odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w odpowiednich dziedzinach oraz są poddawane aktualizacji z uwzględnieniem światowego doświadczenia w eksploatacji statków powietrznych oraz postępu naukowego i technicznego.

▼B

Artykuł 20

Certyfikacja zdatności do lotu i ochrony środowiska

1. W odniesieniu do wyrobów, części i akcesoriów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a) i b), Agencja, w przypadku gdy ma to zastosowanie, i tak, jak to jest ujęte w konwencji chicagowskiej lub jej załącznikach, wypełnia na rzecz państw członkowskich funkcje i zadania państwa w zakresie projektowania, produkcji lub rejestracji, jeżeli wiążą się one z zatwierdzaniem projektu. W tym celu Agencja w szczególności:

a) dla każdego wyrobu, dla którego wymagany jest certyfikat typu lub zmiana do certyfikatu typu, ustanawia podstawę certyfikacji typu i powiadamia o tym. Ta podstawa certyfikacji obejmuje przepisy zdatności do lotu, przepisy, dla których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa oraz specjalne szczegółowe specyfikacje, niezbędne w przypadku gdy cechy konstrukcyjne danego wyrobu lub doświadczenie z użytkowania świadczą, że przepisy zdatności do lotu są nieadekwatne lub nieodpowiednie do potwierdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami;

b) dla każdego wyrobu, dla którego wymagany jest ograniczony certyfikat zdatności do lotu typu, ustanawia specjalne specyfikacje zdatności do lotu i powiadamia o tych specyfikacjach;

c) dla każdej części lub akcesorium, na które wymagany jest certyfikat, ustanawia szczegółowe specyfikacje z zakresu zdatności do lotu i powiadamia o tych specyfikacjach;

d) dla każdego wyrobu, dla którego, zgodnie z art. 6, wymagana jest certyfikacja pod względem ochrony środowiska, ustanawia właściwe wymagania w zakresie ochrony środowiska i powiadamia o tym;

e) prowadzi samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych badania związane z certyfikacją wyrobów, części i akcesoriów;

f) wydaje właściwe certyfikaty typu lub zmian do nich;

g) wydaje certyfikaty dla części i akcesoriów;

h) wydaje odpowiednie certyfikaty ochrony środowiska;

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

j) zapewnia ciągłą zdatność do lotu związaną z wyrobami, częściami i akcesoriami, nad którymi Agencja sprawuje nadzór, i między innymi reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje;

k) w stosunku do statku powietrznego, dla którego ma zostać wydane pozwolenie na lot, ustanawia standardy zdatności do lotu oraz procedury w celu spełnienia wymagań określonych w art. 5 ust. 4 lit. a);

l) w porozumieniu z państwami członkowskimi, w których dany statek powietrzny jest zarejestrowany lub ma zostać zarejestrowany, wydaje zezwolenia na lot dla tego statku powietrznego w celu certyfikacji prowadzonej pod kontrolą Agencji.

2. W odniesieniu do organizacji Agencja:

a) prowadzi samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, inspekcje i audyty organizacji, którym wydała certyfikaty;

▼B

b) wydaje i wznawia certyfikaty:

(i) organizacjom projektującym; lub

(ii) organizacjom produkującym, położonym na terytorium państw członkowskich, jeżeli wnosi o to zainteresowane państwo członkowskie; lub

(iii) organizacjom produkującym i obsługowym, położonym poza terytorium państw członkowskich;

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

Artykuł 21

Certyfikacja pilotów

1. W odniesieniu do personelu i organizacji, o których mowa w art. 7 ust. 1, Agencja:

a) prowadzi samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek kontrole i audyty dotyczące organizacji, którym wydaje certyfikaty, a także, w odpowiednich przypadkach, dotyczące ich personelu;

b) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom szkolącym pilotów i centrom medycyny lotniczej, zlokalizowanym poza terytorium państw członkowskich, a także, w odpowiednich przypadkach, ich personelowi;

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

2. W odniesieniu do szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, o których mowa w art. 7 ust. 1, Agencja:

a) prowadzi samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, badania techniczne urządzeń, którym wystawia certyfikaty;

b) wydaje i odnawia certyfikaty;

(i) szkoleniowym urządzeniom symulacji lotu wykorzystywanym przez organizacje szkoleniowe certyfikowane przez Agencję; lub

(ii) szkoleniowym urządzeniom symulacji lotu zlokalizowanym na terytorium państw członkowskich, na żądanie zainteresowanego państwa członkowskiego;

(iii) szkoleniowym urządzeniom symulacji lotu zlokalizowanym poza terytorium państw członkowskich;

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

▼B

Artykuł 22

Certyfikacja operacji lotniczych

1. Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problem mający wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych przez określenie działań naprawczych i rozpowszechnienie odpowiednich informacji, także w odniesieniu do państw członkowskich.

2. W odniesieniu do ograniczeń czasu lotu:

a) Agencja wydaje obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne w celu zapewnienia spełnienia zasadniczych wymagań oraz, w stosownych przypadkach, wymagań wynikających z właściwych przepisów wykonawczych. Początkowo przepisy wykonawcze obejmują wszystkie istotne postanowienia części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, z uwzględnieniem najnowszych ustaleń naukowych i technicznych;

b) państwo członkowskie może zatwierdzić indywidualne programy określające czas lotu ►C1 operatorów ◄, które różnią się od specyfikacji certyfikacyjnych, o których mowa w lit. a). W tym przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję i inne państwa członkowskie, że zamierza zatwierdzić taki indywidualny program;

c) po otrzymaniu zawiadomienia Agencja dokonuje w ciągu miesiąca oceny naukowej i medycznej programu. Następnie zainteresowane państwo członkowskie może zatwierdzić zgłoszony program, chyba że Agencja przedyskutowała go z danym państwem członkowskim i zaproponowała do niego zmiany. Jeżeli państwo członkowskie zgadza się na te zmiany, może, po ich uwzględnieniu, zatwierdzić program;

d) w przypadku zaistnienia ograniczonych w czasie, jednorazowych, nieprzewidzianych, pilnych okoliczności lub potrzeb związanych z użytkowaniem, odstępstwa od specyfikacji certyfikacyjnych mogą być tymczasowo stosowane do czasu wydania opinii przez Agencję;

e) jeżeli państwo członkowskie nie zgadza się z wnioskami Agencji dotyczącymi indywidualnego programu, przekazuje sprawę Komisji, aby zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3 podjęła decyzję, czy dany program spełnia cele związane z bezpieczeństwem określone w niniejszym rozporządzeniu;

f) treść indywidualnych programów, które Agencja może zaakceptować lub co do których Komisja podjęła pozytywną decyzję zgodnie z lit. e), jest publikowana.

▼M2

Artykuł 22a

ATM/ANS

W odniesieniu do ATM/ANS, o których mowa w art. 4 ust. 3c, Agencja:

a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, inspekcje i audyty organizacji, którym wydaje certyfikaty;

b) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom znajdującym się poza terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu, odpowiedzialnym za zapewnianie służb w przestrzeni powietrznej terytorium podlegającego postanowieniom Traktatu;

c) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom zapewniającym służby o zasięgu ogólnoeuropejskim;

▼M2

d) zmienia, zawiesza lub cofa stosowny certyfikat, jeżeli warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane lub jeżeli posiadacz certyfikatu nie dopełnia obowiązków nałożonych na niego przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Artykuł 22b

Certyfikacja kontrolerów ruchu lotniczego

W odniesieniu do personelu i organizacji, o których mowa w art. 8c ust. 1, Agencja:

a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, kontrole i audyty organizacji, którym wydaje certyfikaty, a także, w odpowiednich przypadkach, ich personelu;

b) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom szkolącym kontrolerów ruchu lotniczego, znajdującym się poza terytorium państw członkowskich, a także, w odpowiednich przypadkach, ich personelowi;

c) zmienia, zawiesza lub cofa stosowny certyfikat, jeżeli warunki, na podstawie których został on przez nią wydany, nie są już spełniane lub jeżeli organizacja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

▼B

Artykuł 23

►C1 Operatorzy ◄ z państw trzecich

1. W odniesieniu do ►C1 operatorów ◄ statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), zaangażowanych w działalność zarobkową, Agencja:

a) prowadzi samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, kontrole i audyty;

b) wydaje i przedłuża zezwolenia, o których mowa w art. 9 ust. 2, chyba że w stosunku do tych ►C1 operatorów ◄ państwo członkowskie wykonuje funkcje i zadania państwa ►C1 operatora ◄;

c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa odpowiednie zezwolenie, gdy warunki, na podstawie których zostało ono wydane przez Agencję, nie są już spełniane albo organizacja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

2. W odniesieniu do ►C1 operatorów ◄ statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), niezaangażowanych w działalność zarobkową, Agencja:

a) otrzymuje deklaracje, o których mowa w art. 9 ust. 3; oraz

b) sprawuje samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek nadzór nad ►C1 operatorami ◄, od których otrzymała oświadczenie.

3. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), Agencja wydaje zezwolenia zgodnie z art. 9 ust. 4 lit. a).

▼B

Artykuł 24

Kontrola stosowania przepisów

1. Agencja prowadzi inspekcje standaryzacyjne w dziedzinach objętych art. 1 ust. 1 w celu kontrolowania stosowania przez właściwe organy krajowe niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, a także przedstawia sprawozdanie Komisji.

2. Agencja prowadzi kontrole w przedsiębiorstwach w celu kontrolowania stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego.

3. Agencja ocenia wpływ niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, uwzględniając cele wymienione w art. 2.

4. Z Agencją prowadzone są konsultacje i wydaje ona Komisji zalecenie w sprawie stosowania art. 14.

5. Metodyka prac Agencji przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, jest przedmiotem wymagań, które zostają przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2, z uwzględnieniem podstawowych zasad ustanowionych w art. 52 i 53.

Artykuł 25

Grzywny i okresowe kary pieniężne

1. Bez uszczerbku dla art. 20 i 55 na wniosek Agencji Komisja może:

a) nakładać grzywny na osoby i przedsiębiorstwa, którym Agencja wydała certyfikaty w przypadku umyślnego lub nieumyślnego naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego;

b) nakładać na osoby i przedsiębiorstwa, którym Agencja wydała certyfikaty, okresowe kary pieniężne, obliczane począwszy od daty określonej w decyzji, w celu zmuszenia tych osób lub przedsiębiorstw do działania zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia i przepisami wykonawczymi do niego.

2. Grzywny oraz okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, mają charakter odstraszający i są proporcjonalne zarówno do wagi danego przypadku, jak i potencjału gospodarczego konkretnego posiadacza certyfikatu, ze szczególnym uwzględnieniem zakresu, w jakim zagrożone zostało bezpieczeństwo. Wysokość grzywien nie przekracza 4 % rocznego przychodu lub obrotu posiadacza certyfikatu. Wysokość kar okresowych nie przekracza 2,5 % średniego dziennego przychodu lub obrotu posiadacza certyfikatu.

3. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 65 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu. W szczególności Komisja określa:

a) szczegółowe kryteria określania wysokości grzywien lub okresowych kar pieniężnych; oraz

b) procedury dotyczące dochodzeń, środków towarzyszących i sprawozdawczości, jak również procedury podejmowania decyzji obejmujące postanowienia w zakresie prawa do obrony, dostępu do akt, reprezentacji prawnej, poufności, a także postanowienia tymczasowe oraz zasady ustalania i poboru grzywien i okresowych kar pieniężnych.

▼B

4. Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczone prawo orzekania w zakresie odwołań od decyzji, na mocy których Komisja nałożyła grzywnę lub okresową karę pieniężną. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną.

5. Decyzje podejmowane na podstawie ust. 1 nie mają charakteru sankcji karnych.

Artykuł 26

Prace badawcze

1. Agencja może prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie, w jakim są one ściśle związane z poprawą jej działalności w zakresie jej kompetencji, 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, są publikowane, pod warunkiem że nie zostały uznane za niejawne.

Artykuł 27

Stosunki międzynarodowe

1. Agencja udziela pomocy Wspólnocie i państwom członkowskim w ich stosunkach z państwami trzecimi, zgodnie z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi. W szczególności Komisja udziela pomocy w harmonizacji odpowiednich przepisów i wzajemnym uznawaniu zatwierdzeń potwierdzających należyte stosowanie przepisów.

2. Agencja może współpracować z nadzorami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi kompetentnymi w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem w ramach umów o współpracy zawartych z tymi organizacjami zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu. Umowy te podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Komisję.

3. Agencja udziela pomocy państwom członkowskim w celu przestrzegania ich zobowiązań międzynarodowych, w szczególności wynikających z konwencji chicagowskiej.

SEKCJA II

Struktura wewnętrzna

Artykuł 28

Status prawny, siedziba, biura terenowe

1. Agencja jest organem Wspólnoty. Posiada ona 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 29

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. 39 niniejszego rozporządzenia wobec członków komisji odwoławczej.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 42 uprawnienia nadane przez regulamin pracowniczy właściwemu organowi mianującemu i przez warunki zatrudnienia 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. W skład pozostałego personelu wchodzą inni pracownicy zatrudnieni przez Agencję jako osoby niezbędne do wykonania jej zadań.

Artykuł 30

Przywileje i immunitety

Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Wspólnot Europejskich załączony do traktatów ustanawiających Wspólnotę Europejską i Europejską Wspólnotę Energii Atomowej stosuje się w odniesieniu do Agencji.

Artykuł 31

Odpowiedzialność

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

2. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich jest właściwy do rozstrzygania sporów 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 Wspólnot Europejskich jest właściwy do orzekania w sporach związanych z naprawieniem szkód, o których mowa w ust. 3.

5. Odpowiedzialność osobistą pracowników wobec Agencji regulują przepisy ustanowione w regulaminie pracowniczym lub mających zastosowanie warunkach zatrudnienia.

▼B

Artykuł 32

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. 15 ust. 4;

b) opinie kierowane do Komisji na podstawie art. 19 ust. 1;

c) ogólne sprawozdanie roczne i program prac, o których mowa odpowiednio w art. 33 ust. 2 lit. b) i c).

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

Artykuł 33

Kompetencje zarządu

1. Agencja posiada zarząd.

2. Zarząd:

a) mianuje dyrektora wykonawczego oraz na jego wniosek, zgodnie z art. 39, dyrektorów;

b) przyjmuje ogólne roczne sprawozdanie dotyczące działalności Agencji i najpóźniej do dnia 15 czerwca przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji, Trybunałowi Obrachunkowemu i państwom członkowskim; działając w imieniu Agencji, przekazuje co roku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (zwanymi dalej „władzą budżetową") wszelkie informacje dotyczące wyników procedur oceny, w szczególności informacje związane z wpływem lub skutkami zmian w zadaniach przydzielonych Agencji;

c) przed ►M2 30 listopada ◄ 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 prac przyjmowany jest bez uszczerbku dla rocznej procedury budżetowej Wspólnoty i wspólnotowego programu legislacyjnego w odpowiednich obszarach bezpieczeństwa w lotnictwie; opinia Komisji jest dołączana do programu prac;

d) w porozumieniu z Komisją przyjmuje wytyczne w sprawie przydzielania zadań certyfikacyjnych krajowym nadzorom lotniczym i kwalifikowanym jednostkom;

e) ustala procedury podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, określone w art. 52 i 53;

f) wypełnia funkcje odnoszące się do budżetu Agencji zgodnie z art. 59, 60 i 63;

g) powołuje członków komisji odwoławczej zgodnie z art. 41;

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

i) opiniuje środki dotyczące opłat i obciążeń, o których mowa w art. 64 ust. 1;

▼B

j) uchwala swój regulamin wewnętrzny;

k) decyduje o systemie językowym Agencji;

l) uzupełnia, w miarę potrzeb, zestaw dokumentów, o których mowa w art. 32 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 określonymi w art. 26.

4. Zarząd powołuje organ doradczy złożony z zainteresowanych stron, którego opinii zasięga przed podjęciem decyzji na polach, o których mowa w ust. 2 lit. c), e), f) i i). Zarząd może również zadecydować o zasięgnięciu opinii organu doradczego w innych sprawach o których mowa w ust. 2 i 3. Zarząd nie jest związany opinią organu doradczego.

5. Zarząd może powołać grupy robocze, których zadaniem jest udzielanie pomocy zarządowi w wypełnianiu funkcji, w tym w przygotowaniu decyzji i monitorowaniu ich realizacji.

Artykuł 34

Skład zarządu

1. W skład zarządu wchodzą: po jednym przedstawicielu każdego państwa członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji. Członkowie zarządu są wybierani na podstawie ich uznanego doświadczenia i zaangażowania w dziedzinie lotnictwa cywilnego, umiejętności zarządczych i wiedzy fachowej, które mają służyć osiągnięciu celów niniejszego rozporządzenia. Właściwa komisja Parlamentu Europejskiego jest w pełni informowana w odnośnej kwestii.

Każde państwo członkowskie mianuje po jednym członku zarządu oraz po jednym jego zastępcy, który reprezentuje członka w razie jego nieobecności. Komisja wyznacza także swojego przedstawiciela i jego zastępcę. Czas trwania mandatu wynosi pięć lat. Mandat ten jest odnawialny.

2. W miarę potrzeb udział przedstawicieli europejskich państw trzecich i warunki takiego udziału określa umowa, o której mowa w art. 66.

3. Organ doradczy, o którym mowa w art. 33 ust. 4, wyznacza czterech swoich członków, którzy zasiądą w zarządzie w charakterze obserwatorów. Reprezentują oni w możliwie najszerszym zakresie różne poglądy reprezentowane w tym organie doradczym. Czas trwania ich mandatu wynosi trzydzieści miesięcy; mandat ten jest odnawialny jeden raz.

Artykuł 35

Przewodnictwo zarządu

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

▼B

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 jeden raz.

Artykuł 36

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 37

Głosowanie

1. Bez uszczerbku dla postanowień art. 39 ust. 1 zarząd podejmuje decyzje większością głosów dwóch trzecich swoich członków. Na żądanie członka zarządu decyzje określone w art. 33 ust. 2 lit. k) podejmuje się jednomyślnie.

2. Każdy członek wyznaczony zgodnie z art. 34 ust. 1 dysponuje jednym głosem. W razie nieobecności jednego z członków prawo do głosowania w jego imieniu ma jego zastępca. Ani obserwatorzy, ani dyrektor wykonawczy Agencji nie mają prawa głosu.

3. Szczegółową procedurę głosowania określają przepisy regulaminu wewnętrznego, zwłaszcza co do warunków, na jakich jeden z członków może działać w imieniu innego członka, jak również, w miarę potrzeb, wszelkie wymagania odnośnie do kworum.

Artykuł 38

Funkcje i kompetencje dyrektora wykonawczego

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

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

▼B

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

a) zatwierdza środki Agencji, określone w art. 18, w granicach określonych przez niniejsze rozporządzenie, przepisy wykonawcze do niego i wszelkie inne stosowne przepisy prawne;

b) postanawia o inspekcji i dochodzeń przewidzianych w art. 54 i 55;

c) przydziela zadania certyfikacyjne krajowym nadzorom lotniczym lub kwalifikowanym jednostkom, zgodnie z wytycznymi ustalonymi przez zarząd;

d) wypełnia wszelkie funkcje międzynarodowe i prowadzi współpracę techniczną z państwami trzecimi, zgodnie z art. 27;

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 Agencji uprawnienia przewidziane w art. 29 ust. 2;

h) oszacowuje dochody i wydatki Agencji, wynikające z zastosowania art. 59, oraz wykonuje budżet, wynikający z art. 60;

i) przekazuje swoje uprawnienia innym członkom personelu Agencji, z zastrzeżeniem przepisów przyjętych zgodnie z procedurą określoną w art. 65 ust. 2;

j) podejmuje, za zgodą zarządu, decyzje dotyczące otwierania biur terenowych w państwach członkowskich, zgodnie z art. 28 ust. 3;

k) przygotowuje i realizuje roczny program prac;

l) odpowiada na wnioski o udzielenie wsparcia skierowane przez Komisję.

Artykuł 39

Mianowanie wyższych urzędników

1. Dyrektor wykonawczy jest mianowany na podstawie osiągnięć i udokumentowanych kompetencji oraz doświadczenia związanego z lotnictwem cywilnym. Dyrektor wykonawczy jest mianowany lub odwoływany przez zarząd na wniosek Komisji. Zarząd podejmuje decyzję większością trzech czwartych głosów swoich członków. Przed mianowaniem kandydat wybrany przez zarząd może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed co najmniej jedną właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i do odpowiedzi na pytania jej członków.

2. Dyrektorowi wykonawczemu udziela pomocy jeden lub większa liczba dyrektorów. Jeżeli 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. Dyrektorzy są powoływani lub odwoływani przez zarząd na wniosek dyrektora wykonawczego.

4. Czas trwania mandatu dyrektora wykonawczego i dyrektorów wynosi pięć lat. Mandat dyrektorów jest odnawialny, a mandat dyrektora wykonawczego jest odnawialny tylko jeden raz.

▼B

Artykuł 40

Kompetencje komisji odwoławczych

1. W ramach Agencji ustanawia się jedną lub więcej komisji odwoławczych.

2. Komisja lub komisje odwoławcze odpowiedzialne są za rozpatrywanie odwołań od decyzji, określonych w art. 44.

3. Komisja lub komisje odwoławcze zbierają się według potrzeb. Liczbę komisji odwoławczych i przydział obowiązków ustala Komisja zgodnie z procedurą określoną w art. 65 ust. 3.

Artykuł 41

Skład komisji odwoławczych

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

2. Przewodniczący i dwaj inni 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, o której mowa w ust. 3.

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. 65 ust. 3.

Artykuł 42

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 odwoławczej nie mogą być odwołani ani usunięci z listy zakwalifikowanych kandydatów w czasie trwania ich mandatu, chyba że występują poważne podstawy do takiego odwołania lub usunięcia, a Komisja, po uzyskaniu opinii zarządu, podejmie decyzję o takim skutku.

▼B

Artykuł 43

Wyłączenie i sprzeciw

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

2. Jeżeli z jednego lub kilku 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. Strona postępowania odwoławczego może wnieść sprzeciw wobec członków komisji odwoławczych z każdego z powodów, wymienionych w ust. 1, albo jeżeli którykolwiek z tych członków jest podejrzany o stronniczość. Sprzeciw taki nie jest dopuszczalny, jeżeli po powiadomieniu o powodach sprzeciwu strona postępowania odwoławczego dokonała czynności procesowej. Żaden sprzeciw nie może odwoływać się do narodowości 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 44

Decyzje, od których przysługuje odwołanie

▼M2

1. Można wnieść odwołanie od decyzji Agencji podjętych na mocy art. 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 lub 64.

▼B

2. Odwołanie wniesione na mocy ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. Agencja może jednak zawiesić wykonanie zaskarżonej decyzji, jeżeli 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 45

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. Strony postępowania mogą być stronami postępowania odwoławczego.

▼B

Artykuł 46

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

Artykuł 47

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. 44 ust. 2, bezzwłocznie podejmuje decyzję o przyjęciu wniosku albo o jego odrzuceniu, przekazując odwołanie do rozstrzygnięcia komisji odwoławczej.

Artykuł 48

Rozpatrywanie odwołań

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

2. Komisja odwoławcza, badając odwołanie zgodnie z ust. 1, działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa strony postępowania odwoławczego do wnoszenia w określonym 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 49

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 50

Sprawy wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości

1. Do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich można wnieść skargi o unieważnienie działań podjętych przez Agencję i wiążących prawne strony trzecie, skargi o zaniechanie działania oraz skargi w sprawie szkód wyrządzonych przez Agencję w ramach prowadzonej przez nią działalności.

▼M2

2. Skargi o unieważnienie decyzji Agencji podjętych na mocy art. 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 lub 64 można wnosić do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich obowiązujących w Agencji procedur odwoławczych.

▼B

3. Agencja podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu wykonania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

Artykuł 51

Skarga bezpośrednia

Państwa członkowskie i instytucje Wspólnoty mogą wnosić bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich skargi na decyzje Agencji.

SEKCJA III

Metody pracy

Artykuł 52

Procedury opracowywania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne

1. ►M2 Zarząd ustanawia, tak szybko jak tylko możliwe po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych, akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 18 lit. a) i c). ◄

Procedury te:

a) wykorzystują wiedzę fachową dostępną nadzorom lotniczym państw członkowskich;

b) w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, włączają właściwych ekspertów zainteresowanych stron;

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

▼M2

2. Agencja, opracowując na podstawie art. 19 opinie, specyfikacje certyfikacyjne, akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, przeznaczone do stosowania w państwach członkowskich, ustala procedurę konsultowania się z państwami członkowskimi. W tym celu może ona utworzyć grupę roboczą, do której każde państwo członkowskie ma prawo oddelegować eksperta.

▼B

3. Środki określone w art. 18 lit. a) i c) oraz procedura ustanowiona na mocy ust. 1 niniejszego artykułu wydawane są w oficjalnej publikacji Agencji.

4. Ustanawia się 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 53

Procedury podejmowania decyzji

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury podejmowania decyzji, przewidzianych w art. 18 lit. d).

▼B

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 osobom fizycznym lub prawnym i opublikowanie decyzji;

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 procedury określające warunki, na których decyzje są doręczane, uwzględniając należycie procedurę odwoławczą.

3. Ustanawia się 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 54

Inspekcje w państwach członkowskich

1. Bez uszczerbku dla uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji przez Traktat Agencja udziela pomocy Komisji w kontroli stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego przez prowadzenie inspekcji standaryzacyjnych we właściwych organach państw członkowskich, wymienionych w art. 24 ust. 1. Urzędnicy uprawnieni na mocy niniejszego rozporządzenia i urzędnicy oddelegowani przez krajowe organy biorące udział w takich inspekcjach są zatem – zgodnie z przepisami prawa zainteresowanego państwa członkowskiego – upoważnieni 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 odpowiednich obiektów, terenów i środków transportu.

2. Urzędnicy Agencji upoważnieni do dokonywania inspekcji, o których mowa w ust. 1, 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 inspekcjom i zapewnia, by odnośne organy i osoby również poddały się inspekcjom.

4. Jeżeli inspekcja, prowadzona zgodnie z niniejszym artykułem, pociąga za sobą konieczność inspekcji przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw, stosuje się przepisy art. 55. W przypadku gdy przedsiębiorstwo sprzeciwia się inspekcji, zainteresowane państwo członkowskie dostarcza niezbędnej pomocy upoważnionym urzędnikom Agencji w celu umożliwienia przeprowadzenia inspekcji.

▼B

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

Artykuł 55

Kontrola przedsiębiorstw

1. ►M2 Agencja może przeprowadzić samodzielnie wszelkie niezbędne kontrole w przedsiębiorstwach lub wyznaczyć do ich przeprowadzenia krajowe władze lotnicze lub kwalifikowane jednostki, zgodnie z art. 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 i art. 24 ust. 2. ◄ Kontrole te dokonywane są zgodnie z przepisami prawa państwa członkowskiego, w którym są przeprowadzane. W tym celu osoby upoważnione na mocy tego rozporządzenia są uprawnione do:

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

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;

e) prowadzenia inspekcji statku powietrznego we współpracy z państwami członkowskimi.

2. Osoby upoważnione do wykonywania kontroli, o których mowa w ust. 1, wykonują swoje uprawnienia po okazaniu pisemnego upoważnienia, określającego przedmiot i cel inspekcji.

3. Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją Agencja informuje państwo członkowskie, na którego terytorium inspekcja ma być przeprowadzona, o inspekcji i o tożsamości upoważnionych osób. Na żądanie Agencji urzędnicy odnośnego państwa członkowskiego udzielają pomocy tym upoważnionym osobom w wykonywaniu ich zadań.

Artykuł 56

Roczny program prac

Roczny program prac służy wspieraniu stałej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa europejskiego i jest zgodny z celami, mandatem i zadaniami Agencji określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Wskazuje się w nim jasno, jakie mandaty i zadania Agencji zostały dodane, zmienione lub usunięte w porównaniu do roku poprzedniego.

Struktura rocznego programu prac opiera się na metodyce wykorzystywanej przez Komisję jako część zarządzania opartego na rodzajach działalności.

Artykuł 57

Ogólne sprawozdanie roczne

Ogólne sprawozdanie roczne określa sposób, w jaki Agencja zrealizowała swój roczny program prac. Wskazuje się w nim jasno, jakie mandaty i zadania Agencji zostały dodane, zmienione lub usunięte w porównaniu do roku poprzedniego.

▼B

W sprawozdaniu wskazuje się działania prowadzone przez Agencję i dokonuje oceny wyników w odniesieniu do ustalonych celów i harmonogramu, do ryzyka związanego z wykonanymi działaniami, jak również do wykorzystania zasobów i ogólnego funkcjonowania Agencji.

Artykuł 58

Przejrzystość i informacja

1. W odniesieniu do dokumentów pozostających w posiadaniu Agencji stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1049/2001.

2. Agencja może z własnej inicjatywy dostarczać informacje na tematy związane ze swoimi zadaniami. Agencja w szczególności zapewnia, aby poza publikacjami, wymienionymi w art. 52 ust. 3, opinia publiczna i każda zainteresowana strona szybko otrzymywała obiektywne, pewne i łatwo zrozumiałe informacje, dotyczące pracy Agencji.

3. 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.

4. Informacje zgromadzone przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem podlegają rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych ([1]).

SEKCJA IV

Przepisy finansowe

Artykuł 59

Budżet

1. Dochody Agencji składają się z:

a) wkładu Wspólnoty;

b) wkładu europejskich państw trzecich, z którymi Wspólnota zawarła umowy, o których mowa w art. 66;

c) opłat wnoszonych przez osoby składające wniosek o certyfikaty i zatwierdzenia wydawane przez Agencję oraz przez posiadaczy takich certyfikatów i zatwierdzeń;

d) opłat za publikacje, szkolenia lub wszelkie inne usługi świadczone przez Agencję; oraz

e) wszelkich dobrowolnych wkładów finansowych państw członkowskich, państw trzecich lub innych organów, jeżeli wkład taki nie zagrozi niezależności i bezstronności Agencji.

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

3. Dochody i wydatki bilansują się.

4. Budżety związane z regulacją oraz określone i pobierane za działalność certyfikacyjną opłaty są ujmowane oddzielnie w budżecie Agencji.

([1]) Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

▼B

5. Na podstawie projektu prognozy dochodów i wydatków zarząd corocznie sporządza prognozę dochodów i wydatków Agencji na następny rok budżetowy.

6. Najpóźniej do dnia 31 marca zarząd przekazuje Komisji oraz państwom, z którymi Wspólnota zawarła umowy, określone w art. 66, prognozę dochodów i wydatków, o której mowa w ust. 4, zawierającą prowizoryczny plan działalności gospodarczej wraz z tymczasowym programem pracy.

7. Komisja przesyła deklarowaną prognozę władzy budżetowej wraz ze wstępnym projektem ogólnego budżetu Unii Europejskiej.

8. 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.

9. Władza budżetowa zatwierdza środki na subsydia dla Agencji. Władza budżetowa przyjmuje plan działalności gospodarczej dla Agencji.

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

11. 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.

Artykuł 60

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 rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ([1]).

([1]) Dz.U. L 248 z 16.9.2002, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1525/2007 (Dz.U. L 343 z 27.12.2007, s. 9).

▼B

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 w danym roku budżetowym przesyłane jest także do Parlamentu Europejskiego i Rady.

4. Zgodnie z art. 129 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 1605/2002 po otrzymaniu uwag Trybunału Obrachunkowego dotyczących tymczasowych sprawozdań finansowych Agencji 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 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 1605/2002.

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.

Artykuł 61

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 Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ([1]).

2. Agencja przystępuje do porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 25 maja 1999 r. pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich dotyczącego dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ([2]) i niezwłocznie wydaje właściwe przepisy dotyczące personelu Agencji.

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

([1]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.
([2]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 15.

▼B

Artykuł 62

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. Jeżeli jest to konieczne, powinien być dołączony plan działań z harmonogramem. Zarówno wyniki kontroli, jak i zalecenia, podaje się do wiadomości publicznej.

Artykuł 63

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 ([1]), chyba że takie odstępstwa są szczególnie wymagane dla funkcjonowania Agencji, a Komisja wyrazi uprzednią zgodę.

Artykuł 64

Regulamin opłat i obciążeń

1. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez ich uzupełnienie, dotyczące opłat i obciążeń, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 4.

2. Komisja konsultuje z zarządem projekt środków, o których mowa w ust. 1.

3. Środki, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności czynności, za które opłaty i obciążenia są pobierane na podstawie art. 59 ust. 1 lit. c) i d), kwotę opłat i obciążeń oraz sposób ich pobierania.

4. Opłaty i obciążenia pobiera się za:

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

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

([1]) Dz.U. L 357 z 31.12.2002, s. 72.

▼B

c) rozstrzyganie odwołań.

Wszelkie opłaty i obciążenia wyrażane są i pobierane w euro.

5. Kwotę opłat i obciążeń ustala się na takim poziomie, by zapewnić, aby związane z nimi dochody były w szczególności wystarczające do pokrycia pełnego kosztu wykonanych usług. Te opłaty i obciążenia, w tym pobrane w roku 2007, stanowią dochody Agencji przeznaczone na określony cel.

ROZDZIAŁ IV

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 65

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez komitet.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu 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 odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4, art. 5 lit. b) i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), w art. 5a ust. 4 lit. b) i art. 5a ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE wynoszą 20 dni.

6. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4, 5 lit. b), art. 5a ust. 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

7. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu 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.

▼M2

Artykuł 65a

Zmiany

Zgodnie z postanowieniami Traktatu Komisja składa wniosek o zmianę rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (WE) nr 552/2004 w celu uwzględnienia wymogów niniejszego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 66

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 odpowiednich postanowień tych umów opracowane zostaną porozumienia, które między innymi określają rodzaj i zakres oraz szczegółowe zasady uczestnictwa tych państw w pracach Agencji, w tym dotyczące wkładu finansowego i personelu.

Artykuł 67

Rozpoczęcie działalności Agencji

1. Agencja podejmuje zadania certyfikacyjne, spoczywające na niej na podstawie art. 20, 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 zatwierdzenia na zasadzie odstępstwa od postanowień art. 5, 6, 12 i 20, zgodnie z warunkami określonymi przez Komisję w środkach przyjętych w celu ich wykonania. Jeżeli w tych ramach państwa członkowskie wydają certyfikaty na podstawie certyfikatów wydanych przez państwa trzecie, środki przyjmowane przez Komisję uwzględniają należycie zasady ustanowione w art. 12 ust. 2 lit. b) i c).

Artykuł 68

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 69

Uchylenia

1. Niniejszym uchyla się rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 bez uszczerbku dla akapitu drugiego.

Odniesienia do uchylonego rozporządzenia są rozumiane jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia i należy je interpretować zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku VI.

2. Z dniem wejścia w życie środków, o których mowa w art. 7 ust. 6, uchyla się dyrektywę Rady 91/670/EWG.

3. Z dniem wejścia w życie odpowiednich środków, o których mowa w art. 8 ust. 5, skreśla się załącznik III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.

▼B

4. Przepisy art. 11 mają zastosowanie do wyrobów, części i akcesoriów, organizacji i osób, których certyfikacji dokonano lub których certyfikację uznano zgodnie z przepisami aktów, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu.

5. Niniejszym uchyla się dyrektywę 2004/36/WE z dniem wejścia w życie środków, o których mowa w art. 10 ust. 5 niniejszego rozporządzenia i bez uszczerbku dla przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 8 ust. 2 tej dyrektywy.

Artykuł 70

Wejście w życie

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

Artykuły 5, 6, 7, 8, 9 i 10 mają zastosowanie od dat określonych w odpowiadających im przepisach wykonawczych, ale nie później niż dnia 8 kwietnia 2012 r.

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Zasadnicze wymagania z zakresu zdatności do lotu, o których mowa w art. 5

1. *Integralność wyrobu: integralność wyrobu musi być zapewniona we wszystkich przewidywanych stanach lotu przez cały okres użytkowania statku powietrznego. Spełnianie wszystkich wymagań jest wykazywane za pomocą ocen lub analiz, popartych, w miarę potrzeb, próbami.*

1.a. Struktura i materiały: integralność struktury musi być zapewniona dla całej użytkowej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, włącznie z jego układem napędowym, i zachowana przez okres użytkowania statku powietrznego.

1.a.1. Wszystkie części statku powietrznego, których uszkodzenie może obniżyć integralność struktury, muszą spełniać wymienione warunki bez szkodliwego odkształcenia lub uszkodzenia. Dotyczy to wszystkich elementów o istotnej masie i ich urządzeń mocujących.

1.a.1.a. Wszystkie kombinacje obciążeń, których wystąpienie jest w rozsądny sposób spodziewane wewnątrz, oraz wystarczająco powyżej, zakresu ciężarów, zakresu położenia środka ciężkości, obwiedni warunków użytkowania i okresu użytkowania statku powietrznego, muszą być uwzględnione. Obejmuje to obciążenia od podmuchów, manewrów, hermetyzacji, powierzchni ruchomych, układów sterowania i zespołów napędowych zarówno w locie, 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 struktury. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany własności materiałów, związane ze środowiskiem, w którym są użytkowane.

1.a.4. Wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji przez środowisko, uszkodzeń przypadkowych i pojedynczych, nie może obniżać poziomu integralności strukturalnej poniżej akceptowalnego poziomu wytrzymałości szczątkowej. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą być podane do wiadomości.

1.b. Napęd: integralność układu napędowego (tj. silnika oraz, w odpowiednich przypadkach, śmigła) musi być wykazana dla całej i wystarczająco ponad nią użytkowej obwiedni obciążeń układu napędowego i zachowana przez okres użytkowania układu napędowego.

1.b.1. Układ napędowy musi wytwarzać, bez przekraczania ustanowionych ograniczeń, ciąg lub moc, żądaną od niego we wszystkich wymaganych stanach lotu, z uwzględnieniem warunków i oddziaływań środowiska.

1.b.2. Proces produkcyjny i materiały użyte w budowie układu napędowego muszą zapewniać znane i powtarzalne zachowania konstrukcji. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany własności materiałów, wynikające z oddziaływania środowiska, w którym jest użytkowany.

1.b.3. Wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji na skutek oddziaływania środowiska i użytkowania oraz wynikające z tego możliwe uszkodzenia części, nie mogą redukować integralności układu napędowego poniżej akceptowanego poziomu. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą być podane do wiadomości.

▼B

1.b.4. Wszelkie potrzebne instrukcje, informacje i wymagania z zakresu bezpieczeństwa i prawidłowego współdziałania pomiędzy układem napędowym i statkiem powietrznym muszą być podane do wiadomości.

1.c. Układy i wyposażenie

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

1.c.2. Statek powietrzny, w tym jego układy, wyposażenie i akcesoria wymagane dla certyfikacji typu lub przez przepisy operacyjne, musi funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach dla całej i wystarczająco ponad nią użytkowej obwiedni obciążeń statku powietrznego, przy należytym uwzględnieniu wpływu otaczającego środowiska na układy, wyposażenie i akcesoria. Inne układy, wyposażenia niewymagane dla certyfikacji lub przez przepisy operacyjne, działając prawidłowo lub nieprawidłowo, nie mogą powodować zmniejszenia bezpieczeństwa ani wpływać negatywnie na właściwe funkcjonowanie wszelkich innych układów, wyposażenia i akcesoriów. Układy, wyposażenie i akcesoria muszą nadawać się do użycia bez potrzeby wykorzystywania nadmiernych umiejętności lub siły.

1.c.3. Układy, wyposażenie i związane z nimi akcesoria statku powietrznego, rozpatrywane osobno i we wzajemnych relacjach powinny być zaprojektowane w taki sposób, by żaden stan uszkodzenia katastrofalnego nie wynikał z pojedynczego uszkodzenia, dla którego nie zostało wykazane, że jest skrajnie nieprawdopodobne, a odwrotna zależność musi zachodzić pomiędzy prawdopodobieństwem zajścia uszkodzenia a intensywnością jego skutków dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie. W odniesieniu do powyższego kryterium pojedynczego uszkodzenia przyjmuje się, że odpowiednia poprawka musi być przyjęta na wielkość i ogólną konfigurację statku powietrznego i że może to uniemożliwić spełnienie kryterium pojedynczego uszkodzenia przez niektóre części i układy śmigłowca i małego samolotu.

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

1.c.5. W projekcie muszą być uwzględnione środki ostrożności w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie, wynikające z rozsądnie prawdopodobnych zagrożeń, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz statku powietrznego, w tym zabezpieczenie przed prawdopodobieństwem poważnego uszkodzenia lub zakłócenia funkcjonowania jakiegokolwiek akcesorium statku powietrznego.

1.d. Ciągła zdatność do lotu

1.d.1. Muszą być ustanowione instrukcje dla ciągłej zdatności do lotu służące zapewnianiu, by standardy zdatności do lotu jak przy certyfikacji typu były utrzymane przez cały okres użytkowania statku powietrznego.

1.d.2. Muszą być zapewnione środki umożliwiające przeglądy, regulacje, smarowanie, wymontowanie lub wymianę części i akcesoriów, niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.

1.d.3. Instrukcje dla zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą mieć formę podręcznika lub podręczników, w zależności od ilości danych, które mają zawierać. Podręczniki powinny zawierać informacje na temat obsługi i reperacji, na temat serwisowania, procedury wykrywania usterek i przeglądów, w formacie, który zapewnia ich przejrzysty układ.

1.d.4. Instrukcje zachowania ciągłej zdatności do lotu muszą zawierać ograniczenia z tytułu zdatności do lotu, ustalające z góry każdy obowiązkowy czas wymiany, odstępy między przeglądami i związaną z nimi procedurę przeglądów.

▼B

2. *Aspekty użytkowania wyrobu związane ze zdatnością do lotu*

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

2.a.1. Muszą być określone rodzaje użytkowania, do których statek powietrzny jest zatwierdzony, oraz ograniczenia i informacje konieczne do bezpiecznego użytkowania, w tym ograniczenia środowiskowe i osiągi.

2.a.2. Statek powietrzny musi być w bezpieczny sposób sterowny i umożliwiać wykonanie manewrów przy wszystkich przewidywalnych warunkach lotu, w tym po awarii jednego lub, jeżeli to jest właściwe, większej liczby układów napędowych. Muszą być uwzględnione siły pilota, środowisko kabiny pilota, obciążenie pilota i inne względy związane z czynnikiem ludzkim, 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 pracą, we wszystkich prawdopodobnych warunkach użytkowania.

2.a.4. Statek powietrzny musi wykazywać taką stateczność, która zapewnia, że wymagania odnoszące się do pilota nie są nadmierne, przy uwzględnieniu fazy lotu i jej długotrwałości.

2.a.5. Muszą być ustanowione procedury dla normalnego użytkowania, wystąpienia stanów uszkodzenia i dla sytuacji awaryjnych.

2.a.6. Muszą być zapewnione sygnały ostrzegawcze lub inne środki odstraszające, służące zapobieganiu przekraczaniu normalnej obwiedni warunków lotu, właściwej dla danego typu.

2.a.7. Cechy statku powietrznego i jego układów muszą umożliwiać bezpieczny powrót ze skrajnych warunków obwiedni obciążeń, w których statek może się znaleźć.

2.b. Ograniczenia użytkowania i inne informacje, konieczne do bezpiecznego użytkowania, muszą być udostępnione członkom załogi.

2.c. Użytkowanie wyrobu musi być zabezpieczone przed niebezpieczeństwami wynikającymi z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym z warunków środowiska.

2.c.1. W szczególności żaden stan niebezpieczny nie może wystąpić w wyniku zetknięcia się 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 wyrobu.

2.c.2. Przedział pasażerski musi 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. Muszą być uwzględnione środki dające pasażerowi wszelkie racjonalne szanse uniknięcia poważnych obrażeń i zapewniające szybką ewakuację ze statku powietrznego oraz dające ochronę przed skutkiem sił bezwładności w przypadku lądowania awaryjnego na ziemi lub na wodzie. Wyraźne i jednoznaczne sygnały lub ogłoszenia muszą być w razie konieczności zapewnione w celu poinstruowania pasażerów o odpowiednim bezpiecznym zachowaniu i lokalizacji wyposażenia ratunkowego. Wymagane wyposażenie ratunkowe musi być łatwo dostępne.

▼B

2.c.3. Przedział załogi musi być zorganizowany w celu ułatwienia eksploatacji w locie, w tym wyposażony w środki zapewniające 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 musi być taka, aby uniknąć wzajemnych zakłóceń podczas użytkowania i pomyłki w użyciu organów sterowania.

3. *Organizacje (w tym osoby fizyczne, wykonujące projektowanie, produkcję lub obsługę)*

3.a. Zatwierdzenie dla organizacji musi być udzielone po spełnieniu następujących warunków:

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

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

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

3.a.4. organizacja musi ustanowić system raportowania o zdarzeniach lub system obsługowy, który musi 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 organizacji szkolenia obsługi nie stosuje się wymagań wyszczególnionych w pkt 3.a.3 i 3.a.4.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 4

Artykuł 4 ust. 1, 2 i 3 nie mają zastosowania do statków powietrznych objętych co najmniej jedną spośród kategorii określonych poniżej:

a) historyczne statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:

(i) nieskomplikowane statki powietrzne, których

— pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r., oraz

— produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r.;

lub

(ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym, związane z:

— udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym, lub

— istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub

— istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;

b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, które w co najmniej 51 % zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek, a nie w celach zarobkowych;

d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że jest to typ statku powietrznego, którego standard projektu został przyjęty przez Agencję;

e) samoloty, śmigłowce i motoparalotnie posiadające nie więcej niż dwa miejsca, maksymalną masę startową (MTOM) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwa członkowskie – nie większą niż:

(i) 300 kg dla jednomiejscowego samolotu lądowego/śmigłowca; lub

(ii) 450 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego/śmigłowca; lub

(iii) 330 kg dla jednomiejscowej amfibii lub jednomiejscowego wodnosamolotu/śmigłowca; lub

(iv) 495 kg dla dwumiejscowej amfibii lub dwumiejscowego wodnosamolotu/śmigłowca, jeżeli w przypadku użytkowania takiego statku jako wodnosamolotu/śmigłowca i samolotu lądowego/śmigłowca jego masa nie przekracza, odpowiednio, obu limitów MTOM;

(v) 472,5 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;

(vi) 315 kg dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;

oraz w przypadku samolotów posiadających prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej (CAS);

f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 560 kg;

g) szybowce o maksymalnej masie własnej nieprzekraczającej 80 kg dla statku jednomiejscowego lub 100 kg dla statku dwumiejscowego, w tym szybowce przeznaczone do startu z nóg pilota;

h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d) powyżej, których projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego;

i) bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej nieprzekraczającej 150 kg;

j) wszelkie inne statki powietrzne o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów, o którym mowa w art. 7

1. *Szkolenie*

1.a. Przepisy ogólne

1.a.1. Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby być w stanie nabyć, zachować i udowodnić odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

1.b. Wiedza teoretyczna

1.b.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy stosowny do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego i do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:

(i) prawo lotnicze;

(ii) wiedza ogólna o statkach powietrznych;

(iii) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;

(iv) osiągi i planowanie lotu;

(v) możliwości i ograniczenia człowieka;

(vi) meteorologia;

(vii) nawigacja;

(viii) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;

(ix) zasady lotu;

(x) łączność; oraz

(xi) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi.

1.c. Wykazanie wiedzy teoretycznej i zachowanie jej

1.c.1. Fakt nabycia i zachowania wiedzy teoretycznej musi być wykazany podczas szkolenia przez ciągłe dokonywanie oceny, a w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.

1.c.2. Musi być utrzymywany odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu musi być udowadniane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

1.d. Umiejętności praktyczne

1.d.1. Pilot musi nabyć i zachować umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i – jeżeli wymagają tego funkcje pełnione na pokładzie statku powietrznego – muszą dotyczyć:

(i) czynności wykonywanych przed lotem i w trakcie lotu, w tym obliczania osiągów, masy i wyważenia statku powietrznego, kontroli i obsługi statku powietrznego, planowania zapotrzebowania na paliwo, oceny warunków pogodowych, planowania trasy, ograniczeń przestrzeni powietrznej oraz dostępności pasów startowych;

(ii) operacji na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;

(iii) środków ostrożności i procedur antykolizyjnych;

(iv) pilotowania statku powietrznego według zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością;

▼B

(v) manewrów w locie, w tym manewrów w sytuacjach krytycznych, oraz związanych z tym manewrów wyprowadzenia z tych sytuacji, w miarę możliwości technicznych;

(vi) startów i lądowań normalnych oraz z wiatrem bocznym;

(vii) lotu wyłącznie według wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;

(viii) procedur operacyjnych, w tym umiejętności pracy w zespole i zarządzania zasobami stosownie do w rodzaju operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;

(ix) nawigacji i stosowania zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku, zewnętrznych punktów oceny położenia lub pomocy nawigacyjnych;

(x) postępowania w sytuacjach anormalnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności akcesoriów statku powietrznego;

(xi) przestrzegania procedur służb ruchu lotniczego i łączności;

(xii) aspektów specyficznych dla danego typu lub klasy statku powietrznego;

(xiii) dodatkowego szkolenia praktycznego, które może być wymagane w celu minimalizacji ryzyka związanego z określonym rodzajem działalności; oraz

xiv) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.e. Wykazanie i zachowanie umiejętności praktycznych

1.e.1. Pilot musi wykazać się zdolnością do przeprowadzania procedur i wykonywania manewrów z biegłością odpowiednią dla funkcji realizowanych na pokładzie statku powietrznego przez:

(i) pilotowanie statku powietrznego z uwzględnieniem jego ograniczeń;

(ii) płynne i dokładne wykonywanie wszystkich manewrów;

(iii) właściwą ocenę sytuacji i wykazywanie cech oraz umiejętności niezbędnych do wykonania zadań pilota;

(iv) stosowanie wiedzy lotniczej;

(v) stałe utrzymywanie kontroli nad samolotem w sposób zapewniający udane przeprowadzenie procedury lub wykonanie manewru; oraz

(vi) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.e.2. Należy zachowywać odpowiedni poziom umiejętności praktycznych. Spełnienie tego wymogu musi być udowadniane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

1.f. Biegłość językowa

Pilot musi wykazać się biegłą znajomością języka w stopniu koniecznym do pełnienia funkcji na pokładzie statku powietrznego. Biegła znajomość języka, którą ma wykazać pilot, obejmuje:

(i) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;

(ii) umiejętność posługiwania się wykresami lotniczymi dotyczącymi przelotu, wylotu i podejścia oraz związanych z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; oraz

▼B

(iii) umiejętność porozumiewania się z pozostałymi członkami załogi i obsługą żeglugi powietrznej we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu.

1.g. Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

W przypadku wykorzystywania szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD) do szkolenia lub do wykazania, że nabyto albo zachowano umiejętności praktyczne, urządzenie musi spełniać warunki wymagane dla danego poziomu osiągów w tych obszarach, które mają znaczenie dla wykonania określonego zadania. W szczególności odtworzenie konfiguracji, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie systemów muszą odpowiednio odwzorowywać cechy danego statku powietrznego.

1.h. Kurs szkoleniowy

1.h.1. Szkolenie musi być przeprowadzone w formie kursu szkoleniowego.

1.h.2. Kurs szkoleniowy musi spełniać następujące warunki:

(i) dla każdego rodzaju kursu należy opracować program szkolenia; oraz

(ii) kurs szkoleniowy musi obejmować zarówno szczegółową wiedzę teoretyczną, jak i, w stosownym przypadku, praktyczny instruktaż pilotażu (w tym szkolenie na lotniczych urządzeniach syntetycznych).

1.i. Instruktorzy

1.i.1. Instruktaż teoretyczny.

Instruktaż teoretyczny muszą prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Muszą oni:

(i) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz

(ii) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe.

1.i.2. Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu.

Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu musi być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

(i) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;

(ii) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe;

(iii) przećwiczyli techniki szkoleniowe w zakresie manewrów i procedur w locie, będących przedmiotem planowanego szkolenia w powietrzu;

(iv) wykazują umiejętność nauczania w dziedzinach, których ma dotyczyć planowane szkolenie w powietrzu, w tym w zakresie szkolenia dotyczącego czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotu, po jego zakończeniu oraz na ziemi; oraz

(v) przechodzą regularne szkolenia utrwalające wiedzę, po to, by stosować aktualne normy szkoleniowe.

Instruktorzy szkolenia w locie muszą również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego, którego dotyczy prowadzone szkolenie, z wyjątkiem szkolenia na nowy typ statku powietrznego.

▼B

1.j. Egzaminatorzy

1.j.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności pilotów muszą:

(i) spełniać wymagania obowiązujące instruktorów szkolenia w powietrzu lub szkolenia na symulatorach lotu;

(ii) potrafić oceniać wyniki pilota oraz przeprowadzać testy i kontrole w powietrzu.

2. *Wymagania dotyczące doświadczenia*

2.a.1. Osoba wykonująca czynności członka załogi lotniczej lub egzaminatora musi nabyć i zachować odpowiednie doświadczenie w zakresie wykonywanych funkcji, chyba że w przepisach wykonawczych przewidziano, że kompetencje wykazuje się zgodnie z pkt 1.e.

3. *Organizacje szkoleniowe*

3.a. Wymagania dotyczące organizacji szkoleniowych

3.a.1. Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów musi spełniać następujące wymagania:

(i) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia całości obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, akcesoria, narzędzia i materiały, dokumentacja czynności, obowiązki i procedury, dostęp do odnośnych danych i archiwum;

(ii) wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i norm szkoleniowych oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu; oraz

(iii) w razie konieczności zawierać porozumienia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

4. *Sprawność psychiczna i fizyczna*

4.a. Kryteria zdrowotne

4.a.1. Aby należycie wypełniać swoje funkcje, wszyscy piloci muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym sprawność pod względem zdrowotnym, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze odpowiedniej oceny opartej na wzorcowych działaniach w zakresie medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Sprawność pod względem zdrowotnym oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiałyby pilotowi:

(i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego; lub

(ii) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań; lub

(iii) właściwe postrzeganie swojego otoczenia.

4.a.2. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać sprawności pod względem zdrowotnym, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

4.b. Lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie

4.b.1. Lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie musi:

(i) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza;

(ii) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia utrwalające wiedzę, po to, by stosować aktualne normy oceny;

(iii) posiadać praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich piloci wykonują swoje zadania.

▼B

4.c. Centra medycyny lotniczej

4.c.1. Centra medycyny lotniczej muszą spełniać następujące warunki:

(i) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełniania całości obowiązków związanych z ich przywilejami. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, akcesoria, narzędzia i materiały, dostęp do odnośnych danych i archiwum;

(ii) wdrożyć i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i norm oceny medycznej oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu;

(iii) w razie konieczności zawierać porozumienia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, o których mowa w art. 8

1. *Przepisy ogólne*

1.a. Nie jest dozwolone wykonywanie lotu, jeżeli członkowie załogi oraz, w stosownych przypadkach, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w przygotowaniu i wykonaniu lotu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk, które planuje się wykorzystać, i dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej.

1.b. Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej. Aby to ułatwić, należy udostępnić system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi we wszystkich fazach operacji statku powietrznego w warunkach i sytuacjach normalnych, niebezpiecznych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury obowiązujące we wszelkich możliwych do przewidzenia sytuacjach awaryjnych.

1.c. Przed każdym lotem muszą być określone role i zadania każdego członka załogi. Dowódca statku powietrznego musi być odpowiedzialny za eksploatację i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunku znajdującego się na pokładzie.

1.d. Nie jest dozwolone przewożenie w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zmniejszenia związanego z tym ryzyka.

1.e. Wszelkie potrzebne dane, dokumenty, zapisy i informacje dla rejestracji warunków, wymienionych w pkt 5.c muszą być dla zachowane każdego lotu, przechowywane i utrzymywane w stanie dostępności przez pewien minimalny okres czasu, odpowiedni dla rodzaju użytkowania.

2. *Przygotowanie lotu*

2.a. Lot nie może być rozpoczynany, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą wszelkich możliwych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

2.a.1. Odpowiednie urządzenia bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są udostępnione w celu wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji Służby Informacji Lotniczej.

2.a.2. Załoga musi znać, a pasażerowie muszą otrzymać objaśnienia na temat umiejscowienia odpowiedniego sprzętu ratunkowego i sposobu korzystania z niego. Informacje, które dotyczą procedur awaryjnych i użycia sprzętu awaryjnego znajdującego się na pokładzie, muszą być w precyzyjny sposób udostępnione w dostatecznym zakresie członkom załogi i pasażerom.

2.a.3. Dowódca statku powietrznego musi mieć pewność, że:

(i) statek powietrzny jest zdatny do lotu zgodnie z postanowieniami pkt 6;

(ii) jeżeli jest to wymagane, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie świadectwa dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;

(iii) przyrządy i wyposażenie określone w pkt 5 wymagane do wykonania danego lotu są zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i funkcjonują, o ile statek nie został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie obowiązującego wykazu minimalnego wyposażenia (MEL) lub równoważnego dokumentu;

▼B

(iv) masa i położenie środka ciężkości statku powietrznego pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w dokumentacji zdatności do lotu;

(v) cały bagaż kabinowy, bagaż znajdujący się w luku bagażowym oraz ładunek zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone; oraz

vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w pkt 4, nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu.

2.a.4. Załoga musi mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotniskach: wylotu, docelowym i zapasowych, a także na trasie przelotu. Szczególna uwagę zwraca się na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.

2.a.5. W przypadku lotu, co do którego wiadomo lub przewiduje się, że będzie przebiegał w warunkach oblodzenia, statek powietrzny musi być certyfikowany, wyposażony lub przygotowany w sposób umożliwiający bezpieczne użytkowanie w takich warunkach.

2.a.6. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta, muszą pozwalać na zachowanie spełnienia wymagań wynikających z powyższych przepisów. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, musi być wybrane lotnisko docelowe, a tam gdzie to ma zastosowanie, także lotnisko (lotniska) zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, z uwzględnieniem w szczególności prognozowanych warunków meteorologicznych, dostępności obsługi żeglugi powietrznej i obiektów naziemnych oraz procedury dla lotów wg wskazań przyrządów zatwierdzone przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe lub zapasowe.

2.a.7. Ilość paliwa i oleju na pokładzie musi być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągi statku powietrznego i wszelkich przewidywanych podczas lotu opóźnień. Ponadto samolot musi dysponować rezerwą paliwa na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach muszą zostać określone procedury gospodarki paliwem w locie.

3. *Wykonanie lotu*

3.a. W odniesieniu do wykonania lotu muszą być spełnione wszystkie następujące warunki:

3.a.1. W zakresie wymaganym przez rodzaj statku powietrznego podczas startu i lądowania oraz wówczas gdy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi musi pozostawać na swoim stanowisku i musi używać znajdującej się tam uprzęży bezpieczeństwa.

3.a.2. W zakresie wymaganym przez rodzaj statku powietrznego wszyscy członkowie załogi zobowiązani do pełnienia służby na pokładzie muszą być stale obecni na swoich stanowiskach, mieć zapięte pasy bezpieczeństwa, z wyjątkiem przerw podczas lotu na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne.

3.a.3. W zakresie wymaganym przez rodzaj statku powietrznego i rodzaj operacji dowódca statku powietrznego musi dopilnować, aby przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i zawsze, gdy zostanie to uznane za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer w prawidłowy sposób zajmował miejsce siedzące i był zabezpieczony.

3.a.4. Lot musi być wykonywany w taki sposób, aby zachowany był właściwy odstęp od innych statków powietrznych i zapewniona była właściwa odległość od przeszkód we wszystkich fazach lotu. Odstęp taki musi wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują obowiązujące zasady ruchu powietrznego.

▼B

3.a.5. Lot nie może być kontynuowany, chyba że znane warunki nadal są przynajmniej równorzędne z warunkami określonymi w pkt 2. Ponadto w przypadku lotu wykonywanego według przepisów dla lotów według wskazań przyrządów, podejście w kierunku lotniska nie może być kontynuowane poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeżeli określone kryteria widoczności nie są spełnione.

3.a.6. W sytuacji awaryjnej dowódca statku powietrznego musi zapewnić, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje stosownego do okoliczności postępowania w sytuacji awaryjnej.

3.a.7. Dowódca statku powietrznego musi podjąć wszelkie konieczne działania, aby zminimalizować konsekwencje zakłócającego porządek zachowania pasażerów na przebieg lotu.

3.a.8. Nie jest dozwolone kołowanie statku powietrznego w polu ruchu naziemnego albo uruchamianie jego wirnika, jeżeli za sterami nie znajduje się osoba o odpowiednich kompetencjach.

3.a.9. W odpowiednich przypadkach muszą być stosowane obowiązujące procedury gospodarki paliwem w locie.

4. *Osiągi statku powietrznego i ograniczenia użytkowania*

4.a. Statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z jego dokumentacją zdatności do lotu oraz ze wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami użytkowania ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji w zależności od przypadku. Instrukcja użytkowania w locie lub równoważna dokumentacja musi być dostępna dla załogi i utrzymywana w stanie aktualnym w odniesieniu do każdego statku powietrznego.

4.b. Statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z mającą zastosowanie dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.

4.c. Lot nie może być rozpoczynany ani kontynuowany, jeżeli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na poziom osiągów, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i w odpowiedniej odległości od przeszkód przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania należą:

(i) procedury operacyjne;

(ii) wysokość ciśnieniowa lotniska;

(iii) temperatura;

(iv) wiatr;

(v) powierzchnia, nachylenie i stan pola wzlotów; oraz

(vi) stan płatowca, zespołu napędowego lub układów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.

4.c.1. Wyżej wymienione czynniki muszą być uwzględnione bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio przez stosowanie zapasów lub marginesów, które można uwzględnić planując osiągi, stosownie do danego rodzaju operacji.

5. *Przyrządy, dane i wyposażenie*

5.a. Statek powietrzny musi być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, komunikacyjne i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów ruchu lotniczego i zasad ruchu powietrznego mających zastosowanie w każdej fazie lotu.

▼B

5.b. W stosownych przypadkach statek powietrzny musi być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny i wyposażenie umożliwiające przetrwanie, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.

5.c. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę muszą być uaktualniane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów ruchu lotniczego, zasad ruchu powietrznego, wysokości lotu i obszarów operacji.

6. *Ciągła zdatność do lotu*

6.a. Statek powietrzny może być użytkowany wyłącznie, gdy:

(i) jest zdatny do lotu;

(ii) wyposażenie operacyjne i ratunkowe niezbędne podczas zamierzonego lotu jest sprawne;

(iii) dokument stwierdzający zdatność statku powietrznego do lotu jest ważny; oraz

(iv) obsługa techniczna statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z jego programem obsługi technicznej.

6.b. Przed każdym lotem lub stałą serią następujących po sobie lotów musi być przeprowadzony przegląd statku powietrznego, przez zastosowanie procedury kontrolnej przed lotem, w celu ustalenia, czy jest on zdatny do zamierzonego lotu.

6.c. Program obsługi technicznej musi obejmować w szczególności czynności obsługi technicznej – szczególnie te, które w instrukcji ciągłej zdatności do lotu określono jako obowiązkowe – oraz ich częstotliwość.

6.d. Statek powietrzny nie może być użytkowany, jeżeli nie został dopuszczony do użytkowania po obsłudze technicznej przez kwalifikowane osoby lub uprawnione organizacje. Podpisane świadectwo dopuszczenia do użytkowania musi zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi technicznej.

6.e. Wszystkie rejestry stwierdzające zdatność statku powietrznego do lotu muszą być przechowywane dopóty, dopóki informacje w nich zawarte nie zostaną zastąpione nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż przez 24 miesiące w przypadku szczegółowych rejestrów obsługi technicznej. W przypadku dzierżawionego statku powietrznego wszystkie rejestry stwierdzające jego zdatność do lotu muszą być przechowywane co najmniej przez okres trwania dzierżawy.

6.f. Wszelkie modyfikacje i reperacje muszą zapewniać spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących zdatności do lotu. Dane stwierdzające spełnienie wymagań, dotyczących zdatności do lotu, muszą być przechowywane.

7. *Członkowie załogi*

7.a. Liczba członków i skład załogi muszą być ustalane z uwzględnieniem:

(i) ograniczeń certyfikacyjnych statku powietrznego włącznie z, gdy to ma zastosowanie, demonstracją ewakuacji w sytuacjach awaryjnych;

(ii) konfiguracji statku powietrznego; oraz

(iii) typu i czasu trwania operacji.

7.b. Członkowie personelu pokładowego muszą:

(i) przechodzić regularne szkolenia i sprawdzenia w celu osiągnięcia i zachowania odpowiedniego poziomu kompetencji potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; oraz

▼B

(ii) przechodzić okresowe badania, czy pod względem medycznym są w stanie bezpiecznie wykonywać wyznaczone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.

7.c. Dowódca statku powietrznego musi być upoważniony do wydawania wszelkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia operacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub mienia przewożonych na jego pokładzie.

7.d. W sytuacji awaryjnej, zagrażającej użytkowaniu lub bezpieczeństwu statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uzna za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odpowiednie lokalne władze.

7.e. Symulowanie nienormalnych sytuacji awaryjnych podczas przewożenia pasażerów lub ładunku nie może być wykonywane.

7.f. Żadnemu członkowi załogi nie wolno dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się z powodu zmęczenia, z uwzględnieniem między innymi przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby wykonanych odcinków, służby w nocy lub zmiany strefy czasowej. Okresy odpoczynku muszą zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na zniwelowanie skutków pełnienia wcześniejszych obowiązków i na odzyskanie sił przed rozpoczęciem następnego okresu służby na pokładzie.

7.g. Członkowi załogi nie wolno wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem środków psychotropowych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.

8. *Dodatkowe wymagania dotyczące działalności zarobkowej i użytkowania skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym*

8.a. Użytkowanie skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym dla celów handlowych może mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

8.a.1. ►C1 Operator ◄ musi dysponować, bezpośrednio lub pośrednio w drodze umów, środkami niezbędnymi do wykonywania operacji w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: statki powietrzne, obiekty, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie rejestrów;

8.a.2. ►C1 Operator ◄ musi korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrażać i realizować programy szkoleniowe i kontrolne dla członków załogi oraz innego odpowiedniego personelu;

8.a.3. ►C1 Operator ◄ musi przygotować MEL lub dokument równoważny, uwzględniając następujące kwestie:

(i) dokument ten musi umożliwiać użytkowanie statku powietrznego w podanych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają;

(ii) dokument ten musi być sporządzany dla każdego poszczególnego statku powietrznego, z uwzględnieniem warunków operacyjnych i obsługi technicznej odpowiednich dla danego ►C1 operatora ◄; oraz

(iii) MEL musi opierać się na głównym wykazie minimalnego wyposażenia (MMEL), jeżeli ten jest dostępny, i nie może być mniej restrykcyjny niż MMEL;

▼B

8.a.4. ►C1 Operator ◄ musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania spełnienie niniejszych zasadniczych wymagań dotyczących użytkowania i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; oraz

8.a.5. ►C1 Operator ◄ musi opracować i utrzymywać program zapobiegania wypadkom i program bezpieczeństwa, w tym program raportowania zdarzeń, z którego system zarządzania musi korzystać, aby przyczynić się do realizacji celu, jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa użytkowania.

8.b. Użytkowanie w celach zarobkowych i użytkowanie skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną ►C1 operatora ◄. Taka instrukcja musi zawierać wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i procedury dla wszystkich użytkowanych statków powietrznych i personelu operacyjnego, umożliwiające członkom personelu wykonywanie ich obowiązków. W odniesieniu do członków załogi muszą być określone ograniczenia dotyczące czasu lotu, okresów służby w czasie lotu i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje muszą być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie i muszą być zmieniane w razie potrzeby.

8.c. ►C1 Operator ◄ musi ustanowić procedury, jakie są właściwe, aby zminimalizować wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na bezpieczny przebieg lotu.

8.d. ►C1 Operator ◄ musi opracować i realizować programy w zakresie zabezpieczenia dostosowane do statku powietrznego i rodzaju operacji, obejmujące w szczególności:

(i) zabezpieczenie kabiny załogi;

(ii) listę kontrolną wykorzystywaną w procedurze przeszukania statku powietrznego;

(iii) programy szkoleniowe;

(iv) ochronę systemów elektronicznych i komputerowych przed celowym zakłóceniem ich pracy lub ich uszkodzeniem; oraz

(v) zgłaszanie przypadków bezprawnego ingerencji.

W przypadku gdy środki zabezpieczające mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowania, należy ocenić stopień zagrożenia oraz stworzyć stosowne procedury w celu zminimalizowania zagrożenia bezpieczeństwa, co może wymagać użycia specjalistycznego sprzętu.

8.e. ►C1 Operator ◄ musi wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na dowódcę statku powietrznego.

8.f. Dla zapobiegania zmęczeniu musi być zastosowany system dyżurów. Taki system dyżurów obowiązujący w danym locie lub serii lotów powinien uwzględniać czas trwania lotu, okresy służby w czasie lotu, okres służby ogólnej i dostosowane okresy odpoczynku. Wprowadzając do systemu dyżurów ograniczenia, należy uwzględniać wszystkie istotne czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie jak: liczba wykonanych odcinków, przekraczanie stref czasowych, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, pozycja, sumaryczny czas służby w danych okresach czasu, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także zapewnienie załogi w poszerzonym składzie.

▼B

8.g. Wykonanie zadań określonych w pkt 6.a oraz w pkt 6.d i 6.e musi zostać skontrolowane przez organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, która to organizacja, oprócz wymagań zawartych w załączniku I pkt 3.a, musi spełniać następujące warunki:

(i) być uprawniona do obsługi technicznej wyrobów, części i akcesoriów, za które jest odpowiedzialna, lub musi zawrzeć – w odniesieniu do takich wyrobów, części i akcesoriów – stosowną umowę z taką uprawnioną organizacją; oraz

(ii) opracować podręcznik organizacyjny – do stosowania przez dany personel i stanowiący dla niego wskazówki – zawierający opis wszystkich obowiązujących w organizacji procedur dotyczących ciągłej zdatności do lotu, w tym, w stosownych przypadkach, opis uzgodnień administracyjnych pomiędzy taką organizacją a zatwierdzoną organizacją obsługową.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

▼M2

Kryteria dla kwalifikowanych jednostek, o których mowa w art. 13 („kwalifikowane jednostki” lub „jednostki”)

▼B

1. Jednostka, jej dyrektor i personel odpowiedzialni za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani – ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele – w projektowanie, produkcję, marketing ani obsługę techniczną wyrobów, części i akcesoriów, części składowych i systemów, ani w czynności związane z ich eksploatacją, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi organizacjami a kwalifikowanymi jednostkami.

2. Jednostka i personel odpowiedzialny za zadania certyfikacyjne muszą wykonywać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej z wykorzystaniem najwyższej możliwej wiedzy technicznej i nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki przeprowadzanych przez nich kontroli, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których dotyczyć będą wyniki procesu certyfikacji.

3. Jednostka musi zatrudniać personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonywania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji. Jednostka musi mieć także zapewniony dostęp do sprzętu potrzebnego do dokonywania kontroli nadzwyczajnych.

4. Personel odpowiedzialny za badanie musi posiadać:

   — rzetelne wyszkolenie techniczne i zawodowe,

   — zadowalającą znajomość wymagań, dotyczących zadań certyfikacyjnych, które jednostka ta wykonuje, oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie procesu certyfikacji,

   — umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, rejestrów i protokołów potwierdzających przeprowadzenie badań.

5. Zagwarantowana musi być bezstronność personelu kontrolującego. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych inspekcji lub ich wyników.

6. Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że odpowiedzialność taką przejmie na siebie państwo członkowskie zgodnie z jego prawem krajowym.

7. Personel jednostki musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.

▼M2

ZAŁĄCZNIK Va

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTNISK

A – **Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia**

1. *Pole ruchu naziemnego*

a) Lotniska mają wyznaczoną strefę startów i lądowań statków powietrznych, spełniającą następujące wymogi:

(i) strefa startów i lądowań ma odpowiednie wymiary i właściwości dla statków powietrznych, które będą z niej korzystać;

(ii) strefa startów i lądowań, w stosownych przypadkach, charakteryzuje się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska. Tego rodzaju strefy nieprzeznaczone pod powtarzające się operacje muszą być wytrzymałe jedynie na ciężar danego statku powietrznego;

(iii) strefę startów i lądowań projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

(iv) nachylenie i zmiana nachylenia strefy startów i lądowań nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

(v) charakterystyka nawierzchni strefy do startów i lądowań jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z niej korzystać;

(vi) strefa startów i lądowań jest wolna od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

b) W przypadku występowania większej liczby wyznaczonych stref startów i lądowań projektuje się je tak, aby nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

c) Wyznaczoną strefę startów i lądowań otacza się dokładnie wytyczonymi obszarami. Obszary te mają na celu zabezpieczenie przelatujących nad nimi statków powietrznych podczas startu lub lądowania lub zminimalizowanie skutków przypadkowego krótkiego lądowania przed początkiem pasa, zjechania na bok poza strefę startów i lądowań lub jej przejechania oraz spełniają następujące wymogi:

(i) obszary te mają wymiary odpowiednie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których obecność się przewiduje;

(ii) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

(iii) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne. Powyższe nie wyklucza jednak możliwości umieszczenia na tych obszarach urządzeń łamliwych niezbędnych do zabezpieczenia operacji wykonywanych przez statki powietrzne; oraz

(iv) każdy z tych obszarów ma nośność odpowiednią dla jego przeznaczenia.

d) Obszary lotniska, wraz z ich bezpośrednim otoczeniem, które mają być wykorzystywane przez statki powietrzne do kołowania i parkowania, projektuje się tak, aby umożliwić bezpieczne korzystanie z nich przez statki powietrzne we wszystkich planowanych warunkach, z zachowaniem następujących wymogów:

(i) obszary te charakteryzują się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska, z wyjątkiem obszarów, których wykorzystanie, zgodnie z przewidywaniami, będzie miało charakter okazjonalny. Wystarczy, aby te ostatnie były wytrzymałe na ciężar statków powietrznych;

(ii) obszary te projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

▼M2

(iii) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

(iv) charakterystyka nawierzchni tych obszarów jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają korzystać z lotniska;

(v) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla statków powietrznych. Powyższa zasada nie uniemożliwia jednak parkowania urządzeń niezbędnych dla tego obszaru w specjalnie do tego celu wyznaczonych miejscach lub strefach.

e) Pozostałą infrastrukturę przeznaczoną do użytku przez statki powietrzne projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzała niedopuszczalnego zagrożenia dla statków powietrznych z niej korzystających.

f) Konstrukcje, budynki, urządzenia lub powierzchnie magazynowe lokalizuje i projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

g) Zapewnia się odpowiednie środki, aby zapobiec przedostaniu się do pola ruchu naziemnego nieuprawnionych osób, nieuprawnionych pojazdów lub zwierząt na tyle dużych, aby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, bez uszczerbku dla krajowych i międzynarodowych przepisów o ochronie zwierząt.

2. *Margines bezpieczeństwa w stosunku do przeszkód*

a) W celu zabezpieczenia statków powietrznych podchodzących do lądowania na lotnisku lub startujących z lotniska ustala się trasy lub obszary lądowania i startu. Trasy te lub obszary zapewniają statkom powietrznym wymagany margines bezpieczeństwa w stosunku do przeszkód znajdujących się na obszarze otaczającym lotnisko, z uwzględnieniem miejscowych właściwości fizycznych.

b) Margines ten jest odpowiedni dla fazy lotu i typu przeprowadzanej operacji. Uwzględnia także urządzenia wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego.

3. *Pomoce wzrokowe i niewzrokowe oraz lotnicze urządzenia naziemne*

a) Pomoce są odpowiednie do ich przeznaczenia i zapewniają jednoznaczną informację ►C1 operatorom ◄ we wszystkich planowanych warunkach operacyjnych.

b) Lotnicze urządzenia naziemne działają zgodnie z przeznaczeniem w przewidywanych warunkach operacyjnych. W warunkach operacyjnych lub w razie awarii, lotnicze urządzenia naziemne nie powodują niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego.

c) Pomoce oraz system ich elektrycznego zasilania projektuje się w taki sposób, aby awarie nie skutkowały nieprawidłowymi, błędnymi lub niedostatecznymi informacjami przekazywanymi ►C1 operatorom ◄ lub przerwaniem zasadniczej obsługi.

d) Zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć pomoce przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w ich działaniu.

e) Źródła promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów nie zakłócają skutecznej łączności lotniczej, systemów nawigacji i monitorowania ani nie wpływają negatywnie na ich działanie.

f) Informacje o działaniu i korzystaniu z lotniczych urządzeń naziemnych, w tym jasne dane na temat warunków, w jakich może powstać niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego, udostępnia się odpowiednim pracownikom.

4. *Dane lotniskowe*

a) Określa i aktualizuje się dane dotyczące lotniska i dostępnych usług.

b) Dane są dokładne, czytelne, kompletne i jednoznaczne. Zachowuje się odpowiednie poziomy integralności.

c) Dane udostępnia się na czas ►C1 operatorom ◄ i odpowiednim instytucjom zapewniającym ANS przy użyciu odpowiednio zabezpieczonych i sprawnych metod komunikacji.

▼**M2**

B – **Operacje i zarządzanie**

1. *Operator lotniska odpowiada za jego działalność. Do zakresu obowiązków operatora lotniska należą:*

a) operator lotniska posiada, bezpośrednio lub w ramach zawartych umów, wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych na lotnisku. Środki te obejmują, między innymi, zaplecze, personel, sprzęt i materiały, dokumentację zawierającą opis zadań, zakres odpowiedzialności i procedury, dostęp do odnośnych danych i archiwum;

b) operator lotniska sprawdza zgodność z wymogami sekcji A przez cały czas lub podejmuje stosowne działania mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z brakiem zgodności. Ustala i stosuje się procedury w celu zapoznania na czas wszystkich ►**C1** operatorów ◄ z tego typu działaniami;

c) operator lotniska ustanawia i wdraża dla lotniska odpowiedni program zarządzania ryzykiem związanym z dziką zwierzyną;

d) operator lotniska zapewnia, że ruch pojazdów i osób w polu ruchu naziemnego i w pozostałych strefach operacyjnych jest skoordynowany z ruchem statków powietrznych w celu uniknięcia kolizji i uszkodzenia statków powietrznych;

e) operator lotniska zapewnia, że procedury ograniczające ryzyko związane z działalnością lotniska w czasie zimy, w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, przy ograniczonej widoczności lub w nocy, jeśli ma zastosowanie, są ustanowione i wdrożone;

f) operator lotniska dokonuje uzgodnień z innymi odnośnymi organizacjami w celu zapewnienia nieprzerwanej zgodności z zasadniczymi wymaganiami dla lotnisk. Organizacje te obejmują, między innymi, operatorów statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, instytucje zapewniające obsługę naziemną oraz pozostałe organizacje, których działalność lub wyroby mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych;

g) operator lotniska, samodzielnie lub na podstawie umów z osobami trzecimi, zapewnia istnienie procedur zapewniających dostarczanie statkom powietrznym paliwa, które nie jest zanieczyszczone i odpowiada stosownej specyfikacji;

h) udostępnia się instrukcje obsługi technicznej lotniczych urządzeń naziemnych, znajdujące zastosowanie w praktyce i obejmujące zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;

i) operator lotniska ustanawia i wdraża plan awaryjny dla lotniska obejmujący sytuacje nadzwyczajne, jakie mogą wystąpić na lotnisku lub w jego otoczeniu; plan skoordynowany jest, odpowiednio, z miejscowym wspólnotowym planem awaryjnym;

j) operator lotniska zapewnia właściwe funkcjonowanie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Służby te odpowiednio szybko reagują na zdarzenie lub wypadek i posiadają sprzęt, materiały gaśnicze i odpowiednią liczbę pracowników;

k) w zakresie działania i utrzymania lotniska jego operator korzysta wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe zapewniające odpowiedni poziom kwalifikacji wszystkich pracowników;

l) operator lotniska zapewnia, że wszystkie osoby, którym zezwolono na dostęp bez eskorty do pola ruchy naziemnego lub pozostałych stref operacyjnych, zostały w tym celu odpowiednio przeszkolone i posiadają stosowne kwalifikacje;

▼M2

m) pracownicy lotniczych służb ratowniczo-gaśniczych zostali odpowiednio przeszkoleni i posiadają kwalifikacje do pracy na lotnisku. Operator lotniska wdraża i realizuje programy szkoleniowe oraz kontrolne w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji tych pracowników; oraz

n) wszyscy pracownicy służb ratowniczo-gaśniczych, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie, poddają się okresowym badaniom lekarskim potwierdzającym ich kondycję zdrowotną umożliwiającą im wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Kondycja zdrowotna, obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiałyby pracownikom:

(i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia akcji ratunkowej;

(ii) wykonywanie w dowolnym czasie przydzielonych im zadań; lub

(iii) właściwe postrzeganie otoczenia.

2. *Systemy zarządzania*

a) Operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania w celu zapewnienia spełnienia niniejszych zasadniczych wymagań dotyczących lotnisk i stale dąży w sposób aktywny do poprawy bezpieczeństwa. System zarządzania obejmuje struktury organizacyjne, odpowiedzialność, zakres obowiązków, zasady i procedury.

b) System zarządzania obejmuje program zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym, w tym zgłaszanie zdarzeń oraz procesy analityczne. Analiza obejmuje podmioty wymienione w pkt 1 lit. f) powyżej, w zależności od sytuacji.

c) Operator lotniska opracowuje instrukcję lotniska i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące lotniska, systemu zarządzania i personelu operacyjnego, umożliwiające mu wykonywanie obowiązków.

C – **Otoczenie lotniska**

1. Przestrzeń powietrzna wokół pola ruchu naziemnego lotniska jest chroniona przed wszelkimi przeszkodami, aby umożliwić operacje statków powietrznych na lotnisku bez stwarzania niedopuszczalnego zagrożenia spowodowanego pojawieniem się przeszkód wokół lotniska. Określa się zatem powierzchnie monitorowania przeszkód, wprowadza się je i stale kontroluje w celu wykrycia jakiegokolwiek naruszenia.

a) Jakiekolwiek naruszenie tych powierzchni wymagać będzie przeprowadzenia oceny w celu stwierdzenia, czy obiekt stanowi niedopuszczalne zagrożenie. Każdy obiekt stanowiący niedopuszczalne zagrożenie usuwa się lub podejmuje się odpowiednie działania służące łagodzeniu jego negatywnych skutków, aby chronić statki powietrzne korzystające z lotniska.

b) Informacje o wszelkich pozostałych przeszkodach są publikowane i w zależności od sytuacji, oznacza się je, a w razie konieczności instaluje się na nich światła.

2. Zagrożenia związane z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów, takie jak, między innymi, wymienione poniżej, są monitorowane. Ryzyko nimi spowodowane podlega odpowiedniej ocenie i ograniczeniu:

a) każde zagospodarowanie gruntów lub zmiana ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;

b) możliwość powstania turbulencji w związku z przeszkodami;

c) zastosowanie niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;

d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;

▼**M2**

e) utworzenie stref mogących sprzyjać pojawieniu się dzikiej zwierzyny w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska;

f) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać skuteczną łączność lotniczą, systemy nawigacji i monitorowania lub negatywnie wpływać na ich działanie.

3. Ustanawia się miejscowy wspólnotowy plan awaryjny na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych w strefie otaczającej lotnisko.

D – **Pozostałe**

Z wyjątkiem sytuacji awaryjnych związanych ze statkiem powietrznym, który zostaje skierowany na lotnisko zapasowe, lub w innych warunkach podanych dla każdego przypadku, lotnisko lub jego części nie są wykorzystywane przez statki powietrzne, dla których zasadniczo projekt lotniska i procedury operacyjne nie były przewidziane.

▼M2

ZAŁĄCZNIK Vb

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ATM/ANS ORAZ KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

1. **Korzystanie z przestrzeni powietrznej**

a) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej.

b) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe stosowane w systemie ATM/ANS są również zgodne z wymogami pkt 3.

2. **Obsługa**

a) Informacje lotnicze i dane dla ►C1 operatorów ◄ przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej

(i) Dane stosowane jako źródło informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne i przekazuje się je na czas.

(ii) Informacje lotnicze są dokładne, kompletne, aktualne, jednoznaczne i rzetelne, w formie odpowiadającej ►C1 operatorom ◄.

(iii) Udostępnianie informacji lotniczych ►C1 operatorom ◄ przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.

b) Informacje meteorologiczne

(i) Dane stosowane jako źródło meteorologicznej informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne.

(ii) Meteorologiczne informacje lotnicze są, w możliwie największym zakresie, precyzyjne, kompletne, aktualne, rzetelne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom ►C1 operatorów ◄ przestrzeni powietrznej.

(iii) Udostępnianie meteorologicznych informacji lotniczych ►C1 operatorom ◄ przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.

c) Służby ruchu lotniczego

(i) Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego są prawidłowe, kompletne i aktualne.

(ii) Służby ruchu lotniczego są odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom ►C1 operatorów ◄ przestrzeni powietrznej w zakresie bezpieczeństwa.

(iii) Automatyczne narzędzia dostarczające ►C1 operatorom ◄ informacji lub wskazówek są odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia zgodności ze swoim przeznaczeniem.

(iv) Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy zapewniają odpowiednią separację pomiędzy statkami powietrznymi i, w miarę potrzeb, pomagają w ochronie przed przeszkodami i pozostałymi zagrożeniami lotniczymi oraz zapewniają bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi ►C1 operatorami ◄ oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.

(v) Łączność pomiędzy służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego jest terminowa, czytelna, prawidłowa, jednoznaczna, chroniona przed zakłóceniami, powszechnie rozumiana i, w stosownych przypadkach, uznawana przez wszystkie zainteresowane podmioty.

▼M2

(vi) Ustanawia się środki pozwalające na wykrycie ewentualnych zagrożeń oraz, w razie konieczności, uruchamia się skutecznie akcję poszukiwawczo-ratowniczą. Środki te obejmują przynajmniej odpowiednie mechanizmy alarmowe, działania i procedury koordynujące, zasoby i personel pozwalające na skuteczne zabezpieczenie obszaru odpowiedzialności.

d) Służby łączności

Służby łączność osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w zakresie ich dostępności, spójności, ciągłości i terminowości obsługi. Służby te są szybkie i chronione przed korupcją.

e) Służby nawigacji

Służby nawigacji osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do informacji w zakresie naprowadzania, pozycjonowania oraz, w miarę możliwości, czasu. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, spójność, dostępność i ciągłość służb.

f) Służby dozorowania

Służby dozorowania określają odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.

g) Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

W taktycznym zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na poziomie wspólnotowym wykorzystuje się i dostarcza wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące wielkości i charakteru planowanego ruchu lotniczego, mające wpływ na zapewnianie służb, oraz koordynuje i negocjuje zmiany tras lub opóźnienia w przepływie ruchu, aby ograniczyć ryzyko wystąpienia sytuacji przeciążenia w powietrzu lub na lotniskach.

h) Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do konkretnego wykorzystania jest monitorowane, koordynowane i ogłaszane w odpowiednim czasie, aby ograniczyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach.

i) Projektowanie przestrzeni powietrznej

Struktura przestrzeni powietrznej i procedury lotów są odpowiednio projektowane, testowane i zatwierdzane, zanim zostaną oddane do użytku i będą wykorzystywane przez statki powietrzne.

3. **Systemy i części składowe**

a) Przepisy ogólne

Systemy ATM/ANS i części składowe przekazujące związane z nimi informacje z i do statku powietrznego oraz na ziemi są prawidłowo projektowane, produkowane, instalowane, utrzymywane i obsługiwane w sposób zapewniający ich działanie zgodne z przeznaczeniem.

b) Integralność, skuteczność i wiarygodność systemów i części składowych

Integralność i skuteczność w zakresie bezpieczeństwa systemów i ich części składowych, niezależnie od tego, czy znajdują się na pokładzie statku powietrznego, na ziemi lub w przestrzeni powietrznej, powinna być zgodna z ich przeznaczeniem. Powinny one spełniać wymagany poziom parametrów eksploatacyjnych dla wszystkich przewidywalnych warunków operacyjnych i dla całego ich okresu żywotności.

c) Konstrukcja systemów i części składowych

(i) Systemy i części składowe projektuje się tak, by spełniały obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa.

▼M2

(ii) Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i w stosunku do siebie nawzajem, konstruuje się w taki sposób, aby zachodziła odwrotna zależność pomiędzy prawdopodobieństwem, że jakiekolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu, a intensywnością jego skutków dla bezpieczeństwa służb.

(iii) Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu ze sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z umiejętnościami i możliwościami człowieka.

(iv) Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający je przed niezamierzoną szkodliwą interakcją z elementami zewnętrznymi.

(v) Informacje potrzebne do wyprodukowania, zainstalowania, eksploatacji i obsługi technicznej systemów i części składowych, jak również informacje dotyczące niebezpiecznych warunków przekazuje się pracownikom w jasny, spójny i jednoznaczny sposób.

d) Ciągłość poziomu obsługi

Poziomy bezpieczeństwa systemów i części składowych są utrzymywane podczas obsługi i podczas wprowadzania wszelkich zmian w obsłudze.

4. **Kwalifikacje kontrolerów ruchu lotniczego**

a) Przepisy ogólne

Osoba podejmująca szkolenie w charakterze kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego jest dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, zachować i zaprezentować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

b) Wiedza teoretyczna

(i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom wiedzy stosowny do pełnionych funkcji i do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

(ii) Fakt zdobycia i zachowania wiedzy teoretycznej potwierdza się podczas szkolenia w formie oceny dokonywanej na bieżąco lub w drodze egzaminów.

(iii) Należy utrzymywać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów jest proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

c) Umiejętności praktyczne

(i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom umiejętności praktycznych stosowny do pełnionych funkcji. Umiejętności te są proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i – jeśli wymagają tego pełnione funkcje – dotyczą przynajmniej:

i. procedur operacyjnych;

ii. specyficznych aspektów zadań;

iii. sytuacji nadzwyczajnych lub awaryjnych; oraz

iv. czynnika ludzkiego.

(ii) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością realizowania odpowiednich procedur i zadań z biegłością odpowiednią do pełnionych funkcji.

(iii) Kontroler ruchu lotniczego utrzymuje swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen jest proporcjonalna do kompleksowości i poziomu ryzyka związanego z daną działalnością i wykonywanymi zadaniami.

▼M2

d) Umiejętności językowe

(i) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością posługiwania się w mowie językiem angielskim i jego rozumienia, w zakresie umożliwiającym skuteczną komunikację w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszącą się do konkretnych i związanych z pracą spraw, w tym w sytuacjach awaryjnych.

(ii) W razie konieczności, na potrzeby obsługi ATS w określonym rejonie przestrzeni powietrznej, kontroler ruchu lotniczego posługuje się także w mowie i rozumie język(-i) danego kraju w zakresie określonym powyżej.

e) Symulatory treningowe (STD)

W przypadku korzystania z STD na potrzeby praktycznych szkoleń w zakresie świadomości sytuacyjnej i czynnika ludzkiego lub w celu wykazania, że umiejętności te zostały nabyte lub utrzymane, STD charakteryzuje się poziomem skuteczności umożliwiającym odpowiednią symulację środowiska pracy oraz sytuacje stosowne do realizowanego szkolenia.

f) Kurs szkoleniowy

(i) Szkolenie przeprowadzi się w formie kursu obejmującego wiedzę teoretyczną i praktyczną, w tym, w stosownych przypadkach, w formie szkolenia na STD.

(ii) Dla każdego rodzaju szkolenia jest opracowywany i zatwierdzany kurs.

g) Instruktorzy

(i) Instruktaż teoretyczny prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:

i. posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz

ii. wykazać się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik instruktażowych.

(ii) Instruktaż w zakresie umiejętności praktycznych prowadzony jest przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

i. spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;

ii. wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktażowych;

iii. przećwiczyli techniki szkoleniowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia; oraz

iv. przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę w celu zachowania kompetencji instruktażowych.

(iii) Instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego lub mają uprawnienia do pełnienia tej funkcji.

h) Oceniający

(i) Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego:

i. wykazują się umiejętnością oceny pracy kontrolerów ruchu lotniczego oraz przeprowadzania testów i kontroli w tym zakresie; oraz

ii. przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę, po to, by stosować aktualne standardy oceny.

(ii) Oceniający w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego w dziedzinach będących przedmiotem prowadzonej oceny.

▼M2

i) Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego

(i) Kryteria zdrowotne

i. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą pozytywnie przechodzić okresowe badania lekarskie dopuszczające ich do wykonywania powierzonych zadań. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej ewentualne pogorszenie się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

ii. Wykazanie się kondycją zdrowotną, obejmującą zdrowie psychiczne i fizyczne, obejmuje wykazanie braku jakiegokolwiek schorzenia lub upośledzenia, które uniemożliwiałoby osobie zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego (ATC):

— prawidłowe wykonywanie koniecznych zadań w zakresie ATC,

— wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań, lub

— właściwe postrzeganie swojego otoczenia.

(ii) W przypadku gdy nie można w pełni wykazać kondycji zdrowotnej, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa.

5. **Instytucje zapewniające służby oraz organizacje szkoleniowe**

a) Zapewnianie służb ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

(i) instytucja zapewniająca służby dysponuje, bezpośrednio lub pośrednio w drodze umów, środkami niezbędnymi do zapewniania służb w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, zaplecze, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i archiwum;

(ii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i aktualizuje instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje te muszą zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące działalności operacyjnej, systemu zarządzania i personelu operacyjnego umożliwiające mu wykonywanie obowiązków;

(iii) instytucja zapewniająca służby wdraża i utrzymuje system zarządzania ryzykiem zapewniający zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku i nieprzerwanie aktywnie doskonali ten system;

(iv) instytucja zapewniająca służby korzysta wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i kontrolne dla pracowników;

(v) instytucja zapewniająca służby ustanawia oficjalne relacje ze wszystkimi pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w zapewnianiu służb w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami;

(vi) instytucja zapewniająca służby ustanawia i wdraża plan awaryjny na wypadek zagrożenia i sytuacji nadzwyczajnych, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami;

(vii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i utrzymuje program zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym oraz program bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń i rozpatrywania zdarzeń, z których system zarządzania korzysta, aby przyczynić się do realizacji celu, jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa; oraz

▼M2

(viii) instytucja zapewniająca służby podejmuje działania mające na celu sprawdzenie w każdej chwili zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami bezpieczeństwa.

b) Zapewnianie służb ATC ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

(i) w celu zapobiegania zmęczeniu pracowników zapewniających służby ATC stosuje się system dyżurów. System dyżurów musi obejmować czas służby, czas pracy i dostosowane okresy odpoczynku. Wprowadzając do systemu dyżurów ograniczenia, uwzględnia się wszystkie istotne czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie, jak brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, sumaryczny czas służby w danych okresach czasu, a także podział wyznaczonych zadań pomiędzy pracowników;

(ii) zapobieganie stresowi pracowników zapewniających służby ATC jest realizowane za pomocą programów edukacyjnych i prewencyjnych;

(iii) instytucja zapewniająca służby ATC wprowadza w życie procedury służące weryfikacji, czy zdolności poznawcze pracowników zapewniających służby ATC nie uległy pogorszeniu lub czy ich kondycja zdrowotna nie jest niedostateczna;

(iv) w procesie planowania i w swojej działalności instytucja zapewniająca służby ATC bierze pod uwagę operacyjne i techniczne ograniczenia, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

c) Zapewnianie służb łączności, nawigacji lub dozorowania ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

instytucja zapewniająca służby na bieżąco informuje odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i organy ATS o stanie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.

d) Organizacje szkoleniowe

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pracowników zapewniających służby ATC spełnia następujące wymagania:

(i) dysponowanie wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia całości obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: zaplecze, personel, wyposażenie, metodologia, dokumentacja zadań, opis funkcji i procedur, dostęp do odnośnych danych i archiwum;

(ii) wprowadzenie i utrzymywanie systemu zarządzania dotyczącego bezpieczeństwa i norm szkoleniowych oraz dążenie do ciągłego doskonalenia tego systemu; oraz

(iii) w razie konieczności zawarcie porozumienia z innymi właściwymi instytucjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z zasadniczymi wymaganiami.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 ust. 1	Artykuł 2 ust. 1
Artykuł 2 ust. 2 lit. a)–e)	Artykuł 2 ust. 2 lit. a)–e)
—	Artykuł 2 ust. 2 lit. f)
Artykuł 2 ust. 3	Artykuł 2 ust. 3
Artykuł 3 lit. a)–g)	Artykuł 3 lit. a)–g)
—	Artykuł 3 lit. h)–l)
Artykuł 4 ust. 1 lit. a)–c)	Artykuł 4 ust. 1 lit. a)–c)
—	Artykuł 4 ust. 1 lit. d)
—	Artykuł 4 ust. 2 i 3
Artykuł 4 ust. 2	Artykuł 4 ust. 4
—	Artykuł 4 ust. 5
Artykuł 4 ust. 3	Artykuł 4 ust. 6
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 5 ust. 1
Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy zdanie wprowadzające	Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy zdanie wprowadzające
Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–c)	Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–c)
Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy, lit. d)	Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. d) i e)
Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. e) i f)	Artykuł 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. f) i g)
—	Artykuł 5 ust. 3
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 5 ust. 4
Artykuł 5 ust. 4 akapit pierwszy zdanie wprowadzające	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy zdanie wprowadzające
Artykuł 5 ust. 4 akapit pierwszy lit. a)–d)	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. a)–d)
Artykuł 5 ust. 4 akapit pierwszy lit. e) pkt (i)–(iii)	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. e) pkt (i)–(iii)
—	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. e) pkt (iv)–(vi)
Artykuł 5 ust. 4 akapit pierwszy lit. f)–i)	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. f)–i)
—	Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. j)
Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy zdanie wprowadzające	Artykuł 5 ust. 6 akapit pierwszy zdanie wprowadzające
Artykuł 5 ust. 5 akapit pierwszy lit. a), b) i c)	Artykuł 5 ust. 6 akapit pierwszy lit. a), b) i c)

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002	Niniejsze rozporządzenie
—	Artykuł 5 ust. 6 akapit pierwszy lit. d)
Artykuł 6	Artykuł 6
—	Artykuł 7
—	Artykuł 8
—	Artykuł 9
—	Artykuł 10
Artykuł 8 ust. 1	Artykuł 11 ust. 1
—	Artykuł 11 ust. 2–4
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 11 ust. 5
—	Artykuł 11 ust. 6
Artykuł 9	Artykuł 12
—	Artykuł 13
Artykuł 10 ust. 1	Artykuł 14 ust. 1
—	Artykuł 14 ust. 2
Artykuł 10 ust. 2	Artykuł 14 ust. 3
Artykuł 10 ust. 3	Artykuł 14 ust. 4
Artykuł 10 ust. 4	Artykuł 14 ust. 5
Artykuł 10 ust. 5	Artykuł 14 ust. 6
Artykuł 10 ust. 6	Artykuł 14 ust. 7
Artykuł 11	Artykuł 15
—	Artykuł 16
Artykuł 12	Artykuł 17
Artykuł 13 zdanie wprowadzające	Artykuł 18 zdanie wprowadzające
Artykuł 13 lit. a)	Artykuł 18 lit. a)
—	Artykuł 18 lit. b)
Artykuł 13 lit. b)	Artykuł 18 lit. c)
Artykuł 13 lit. c)	Artykuł 18 lit. d)
—	Artykuł 18 lit. e)
Artykuł 14	Artykuł 19
Artykuł 15 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 20 ust. 1 zdanie wprowadzające
Artykuł 15 ust. 1 lit. a)–j)	Artykuł 20 ust. 1 lit. a)–j)
—	Artykuł 15 ust. 1 lit. k) i l)
Artykuł 15 ust. 2	Artykuł 20 ust. 2
—	Artykuł 21
—	Artykuł 22
—	Artykuł 23

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 16 ust. 1 i 2	Artykuł 24 ust. 1 i 2
—	Artykuł 24 ust. 3
Artykuł 16 ust. 3	Artykuł 24 ust. 4
Artykuł 16 ust. 4	Artykuł 24 ust. 5
	Artykuł 25
Artykuł 17	Artykuł 26
Artykuł 18	Artykuł 27
Artykuł 19	Artykuł 28
Artykuł 20	Artykuł 29
Artykuł 21	Artykuł 30
Artykuł 22	Artykuł 31
Artykuł 23	Artykuł 32
Artykuł 24 ust. 1–4	Artykuł 33 ust. 1–4
—	Artykuł 33 ust. 5
Artykuł 25 ust. 1 i 2	Artykuł 34 ust. 1 i 2
—	Artykuł 34 ust. 3
Artykuł 26	Artykuł 35
Artykuł 27	Artykuł 36
Artykuł 28	Artykuł 37
Artykuł 29 ust. 1 i 2	Artykuł 38 ust. 1 i 2
Artykuł 29 ust. 3 lit. a)–j)	Artykuł 38 ust. 3 lit. a)–j)
—	Artykuł 38 ust. 3 lit. k) i l)
Artykuł 30	Artykuł 39
Artykuł 31	Artykuł 40
Artykuł 32	Artykuł 41
Artykuł 33	Artykuł 42
Artykuł 34	Artykuł 43
Artykuł 35	Artykuł 44
Artykuł 36	Artykuł 45
Artykuł 37	Artykuł 46
Artykuł 38	Artykuł 47
Artykuł 39	Artykuł 48
Artykuł 40	Artykuł 49
Artykuł 41	Artykuł 50
Artykuł 42	Artykuł 51
Artykuł 43	Artykuł 52
Artykuł 44	Artykuł 53

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 45	Artykuł 54
Artykuł 46 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 55 ust. 1 zdanie wprowadzające
Artykuł 46 ust. 1 lit. a)–d)	Artykuł 55 ust. 1 lit. a)–d)
—	Artykuł 55 ust. 1 lit. e)
Artykuł 46 ust. 2 i 3	Artykuł 55 ust. 2 i 3
—	Artykuł 56
—	Artykuł 57
Artykuł 47 ust. 1 i 2	Artykuł 58 ust. 1 i 2
Artykuł 47 ust. 3	—
Artykuł 47 ust. 4	Artykuł 58 ust. 3
Artykuł 47 ust. 5	—
—	Artykuł 58 ust. 4
Artykuł 48 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 59 ust. 1 zdanie wprowadzające
Artykuł 48 ust. 1 lit. a)	Artykuł 59 ust. 1 lit. a) i b)
Artykuł 48 ust. 1 lit. b) i c)	Artykuł 59 ust. 1 lit. c) i d)
—	Artykuł 59 ust. 1 lit. e)
Artykuł 48 ust. 2 i 3	Artykuł 59 ust. 2 i 3
	Artykuł 59 ust. 4
Artykuł 48 ust. 4–10	Artykuł 59 ust. 5–11
Artykuł 49	Artykuł 60
Artykuł 50	Artykuł 61
Artykuł 51	Artykuł 62
Artykuł 52	Artykuł 63
Artykuł 53	Artykuł 64
Artykuł 54	Artykuł 65
Artykuł 55	Artykuł 66
Artykuł 56	Artykuł 67
—	Artykuł 68
Artykuł 57	Artykuł 69
Artykuł 59	Artykuł 70