



OPINIA NR 03/2011

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 19 kwietnia 2011 r.

w sprawie rozporządzenia Komisji ustanawiającego przepisy wykonawcze dla wymagań dotyczących władzy i organizacji

„Wymagania dotyczące władzy – Wymagania dotyczące organizacji”

Spis treści

I.	Streszczenie.....	3
II.	Informacje ogólne.....	5
III.	Konsultacje	6
IV.	Cel opinii Agencji	7
V.	Zakres i struktura opinii Agencji	10
VI.	Memorandum wyjaśniające – część AR.....	13
	Informacje ogólne	13
	Konsultacje	13
	Zakres i stosowalność	15
	Rozporządzenie ramowe – elementy mające znaczenie dla części AR	18
	Część AR, podczęść GEN, sekcja I – Informacje ogólne	19
	Część AR, podczęść GEN, sekcja II – Zarządzanie	21
	Część AR, podczęść GEN, sekcja III – Nadzór, certyfikacja i egzekwowanie przepisów ..	23
	Część AR, podczęść FCL	27
	Część AR, podczęść CC.....	29
	Część AR, podczęść ATO.....	30
	Część AR, podczęść FSTD	32
	Część AR, podczęść AeMC i MED	33
VII.	Memorandum wyjaśniające – część OR	35
	Informacje ogólne	35
	Konsultacje	35
	Zakres i stosowalność	37
	Rozporządzenie ramowe – elementy mające znaczenie dla części OR	37
	Definicje odnoszące się do części OR	38
	Część OR, podczęść GEN, sekcja I – Informacje ogólne.....	39
	Część OR, podczęść GEN, sekcja II – System zarządzania	43
	Część OR, podczęść ATO	46
	Część OR, podczęść FSTD	48
	Część OR, podczęść AeMC	49
	ZAŁĄCZNIK I	51

I. Streszczenie

W niniejszej opinii zaproponowano wymagania dotyczące kompetentnych władz i organizacji odnoszące się do personelu lotniczego lotnictwa cywilnego (załoga lotnicza i personel pokładowy). Wymagania te obejmują wymagania ogólne (podczęść GEN), które są wspólne dla personelu lotniczego i operacji lotniczych, oraz wymagania dotyczące konkretnych obszarów, takich jak licencjonowanie załogi lotniczej, wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, poświadczanie stanu zdrowia, zatwierdzone organizacje szkolenia, szkoleniowe urządzenia symulacji lotu¹ i centra medycyny lotniczej. Wymagania zaproponowane w niniejszej opinii uzupełniają wymagania techniczne określone w częściach FCL, MED i CC.

- Podczęści **AR.ATO** i **AR.FCL** opierają się na obowiązujących wymaganiach dotyczących władzy odnoszących się do organizacji szkoleniowych i licencjonowania załogi lotniczej, zawartych w JAR-FCL i w powiązanych wspólnych procedurach wykonawczych. Nowe przepisy zostały dodane odnośnie do monitorowania egzaminatorów.
- Podczęść **OR.ATO** opiera się na obowiązujących wymaganiach dla organizacji szkoleniowych, zawartych w załączniku 1 ICAO (załącznik 2) i JAR-FCL. Wszystkie organizacje szkoleniowe, w tym organizacje prowadzące szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji pilota lekkiego statku powietrznego, licencji pilota turystycznego, licencji pilota balonu lub licencji pilota szybowca, będą musiały posiadać certyfikat ATO.
- W podczęści **AR.CC** wdrożono przepisy określone w art. 8 ust. 4 i art. 8 ust. 5 lit. e) rozporządzenia podstawowego. Podczęści AR.FSTD i OR.FSTD opierają się na JAR-FSTD dla samolotów i śmigłowców oraz na wspólnych procedurach wykonawczych dla JAR-STD.
- Podczęści **AR.MED**, **AR.AeMC** i **OR.AeMC** obejmują przepisy dotyczące poświadczania stanu zdrowia załogi lotniczej, ochrony danych zawartych w dokumentacji medycznej z badań lotniczo-lekarskich przeprowadzanych przez kompetentną władzę oraz wymagania dotyczące organizacji odnoszące się do centrów medycyny lotniczej. Zaproponowane przepisy opierają się na JAR-FCL 3 i na odpowiednich rozdziałach wspólnych procedur wykonawczych wymaganych przez wspólne władze lotnicze (JAA).

Wymagania dotyczące władzy (część AR) i wymagania dotyczące organizacji (część OR) wywodzą się z obowiązujących wymagań sekcji B określonych w przepisach dotyczących zdatności do lotu oraz wdrażają odpowiednie przepisy rozporządzenia podstawowego, które odnoszą się do interakcji pomiędzy zatwierdzonymi organizacjami i kompetentnymi władzami, współpracy i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi, potrzeby bezpośredniego przeciwdziałania problemowi w zakresie bezpieczeństwa, a także do warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, licencji, uprawnień, świadectw i zatwierdzeń zgodnie z art. 7 i 8 rozporządzenia podstawowego.

Wymagania dotyczące władzy należy uwzględniać najważniejsze elementy systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa określone przez ICAO oraz służą osiągnięciu celu polegającego na standaryzacji, wskazanego w rozporządzeniu podstawowym. Wymagania te obejmują ponadto elementy mające kluczowe znaczenie dla opracowania kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym na szczeblu UE, który określałby obowiązki UE i państw członkowskich w zakresie zarządzania

¹ Wymagania dotyczące władzy i organizacji dla konkretnych obszarów operacji lotniczych zostaną uwzględnione w opinii na temat operacji lotniczych.

bezpieczeństwem. Dlatego też wspólne wymagania dotyczące władzy mają bezpośredni związek z wdrożeniem Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.

Wymagania dotyczące organizacji opierają się na głównych zaleceniach dotyczących spójności zatwierdzeń dla organizacji (COrA)² i normach ICAO odnoszących się do systemów zarządzania bezpieczeństwem (SZB). Są one odpowiednikiem wymagań określonych w części AR, dotyczących warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów i zatwierdzeń.

W celu transpozycji odpowiednich norm ICAO dotyczących SZB w podczęści GEN części OR zaproponowano skonsolidowane ogólne wymagania dotyczące systemów zarządzania, opracowane w celu zapewnienia zgodności z istniejącymi systemami zarządzania oraz możliwości ich zastosowania przez wszystkie organizacje posiadające certyfikat dla organizacji zgodnie z rozporządzeniem podstawowym. Zaproponowane wymagania są dostosowane do wielkości organizacji oraz charakteru i złożoności prowadzonej działalności. Ich celem jest określenie normy w zakresie wdrażania SZB dla wszystkich zatwierdzonych organizacji w odniesieniu do lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym, służb żeglugi powietrznej i zdolności do lotu.

Przepisy zaproponowane w niniejszej opinii mają strukturę horyzontalną. Zgodnie z zaleceniem Komisji Europejskiej zniesienie horyzontalnej struktury przepisów ma na celu zapewnienie terminowego przyjęcia przepisów dotyczących pierwszego przedłużenia. W związku z tym wymagane będą liczne zmiany strukturalne i nieznaczne dostosowania projektu przepisów. Zmiany te zostaną dokonane we współpracy z Komisją Europejską po opublikowaniu niniejszej opinii. W celu usprawnienia tego procesu wymagania dotyczące władzy i wymagania dotyczące organizacji, które zostały opublikowane jako dwa odrębne projekty przepisów dotyczących opinii na temat proponowanej zmiany (NPA) i dokumentów zawierających odpowiedź na uwagi (CRD), zostały połączone w ramach jednej opinii.

Niniejsza opinia obejmuje propozycję dotyczącą środków przejściowych i mechanizmów opt-out, wynoszących od 6 miesięcy do 3 lat; celem tej propozycji jest uwzględnienie w szczególności nowych wymagań dotyczących systemu zarządzania, sytuacji organizacji, które po raz pierwszy będą podlegały obowiązkowi certyfikacji, a także zmian w przepisach wynikających z decyzji dotyczącej zmiany struktury przepisów po opublikowaniu niniejszej opinii.

²

[http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20(26.09.06).pdf).

II. Informacje ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest udzielenie Komisji Europejskiej pomocy w ustanawianiu przepisów wykonawczych dotyczących wymagań dotyczących władzy, związanych z operacjami lotniczymi i licencjonowaniem załogi lotniczej. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008³ (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) ustanawia właściwe i wszechstronne ramy określania i wdrażania wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
2. Celem zaproponowanych przepisów jest ustanowienie:
 - a. wspólnych wymagań administracyjnych, jakich muszą przestrzegać państwa członkowskie i Agencja w związku z wdrożeniem i stosowaniem rozporządzenia podstawowego oraz przepisów wykonawczych do niego dotyczących operacji lotniczych i wymagań odnoszących się do personelu, nazywanych „wymaganiami dotyczącymi władzy” (zwanymi dalej częścią AR); oraz
 - b. wspólnych wymagań technicznych służących wdrożeniu i stosowaniu rozporządzenia WE nr 216/2008 oraz przepisów wykonawczych do niego dotyczących organizacji w dziedzinie operacji lotniczych i wymagań odnoszących się do personelu, nazywanych „wymaganiami dotyczącymi organizacji” (zwanymi dalej częścią OR). Wymagania określone w części OR odnoszą się do systemu administracji i zarządzania oraz warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów.

Zaproponowane przepisy opierają się na JAR-FCL i JAR-FSTD, normach ICAO i zalecanych praktykach (normy i zalecane praktyki), właściwych wspólnych procedurach wykonawczych wymaganych przez wspólne władze lotnicze (JAA) w zakresie operacji i licencjonowania załogi lotniczej, a także na obowiązujących wymaganiach określonych w sekcji B, zawartych w rozporządzeniach (WE) nr 1702/2003⁴ i 2042/2003⁵. Ponadto uwzględniają one odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej, takie jak:

- a. rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁶;
- b. rozporządzenie (UE) nr 996/2010⁷ w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE; oraz
- c. dyrektywę 2003/42/WE⁸ w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym.

3 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, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

4 Rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6).

5 Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1).

6 Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3–20.

7 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE. Tekst mający znaczenie dla EOG (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35–50).

8 Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23–36).

3. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)⁹ zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia podstawowego.
4. Niniejsza opinia opiera się na następujących opiniach na temat proponowanej zmiany (NPA):
- Opinia NPA 2008-22b zawierająca projekty wniosków dotyczących przepisów wykonawczych i powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, a także materiałów zawierających wytyczne odnośnie do wymagań dotyczących władzy (część AR, podczęść GEN, sekcje I, II i III, podczęści FCL, ATO, AeMC i MED);
 - Opinia NPA 2008-22c zawierająca projekty wniosków dotyczących przepisów wykonawczych i powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, a także materiałów zawierających wytyczne odnośnie do wymagań dotyczących organizacji (część OR, podczęści GEN, ATO i AeMC);

Opinia NPA 2009-02d zawierająca projekty wniosków dotyczących przepisów wykonawczych i powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, a także materiałów zawierających wytyczne dla kompetentnych władz odnośnie do inspekcji na płycie (AR.GEN, sekcja IV), operacji (AR.OPS) i personelu pokładowego (AR.CC). Projekty te nie są zawarte w niniejszej opinii; zostaną one uwzględnione w pierwszej opinii, jaka zostanie opublikowana na temat operacji lotniczych.

III. Konsultacje

5. Opinia na temat proponowanej zmiany (NPA) 2008-22 została opublikowana na stronie internetowej EASA (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 31 października 2008 r.

Termin konsultacji w sprawie tych opinii na temat proponowanej zmiany został wydłużony zgodnie z art. 6 ust. 6 procedury stanowienia przepisów¹⁰ na prośbę interesariuszy w celu zapewnienia zgodności terminów konsultacji w sprawie opinii na temat proponowanej zmiany dotyczącej pierwszego przedłużenia¹¹. Do dnia 28 maja 2009 r. (NPA 2008-22) oraz do dnia 31 lipca 2009 r. (NPA 2009-02), kiedy to upłynął termin składania uwag, Agencja otrzymała 9405 uwag dotyczących części AR i OR od ponad 400 komentatorów, w tym od krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych, przedsiębiorstw prywatnych i osób indywidualnych. W odniesieniu do obydwóch opinii na temat proponowanej zmiany nadesłano łącznie 18 243 uwagi.

6. Przegląd uwag został przeprowadzony zgodnie ze wspólnym podejściem do rozszerzenia kompetencji UE określonym przez Agencję i Komisję Europejską, zatwierdzonym przez Zarząd EASA i Komitet ds. EASA.¹² Wymaga to zastosowania dwuetapowego podejścia do rozpatrywania przepisów dotyczących pierwszego przedłużenia, tak aby dostępne zasoby i proces komitologii można było po kolei skoncentrować na propozycjach. Przegląd ten przewiduje również zastosowanie zaawansowanej metody przeglądu uwag. Z jednej strony chodzi o opublikowanie w odpowiednim czasie dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD), tak aby nie przeszkodzić w opublikowaniu rozporządzeń do

⁹ Decyzja Zarządu w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy opracowywaniu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych oraz materiałów zawierających wytyczne (procedura stanowienia przepisów). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 r.

¹⁰ Decyzja Zarządu EASA 08-2007 zmieniająca i zastępująca procedurę stanowienia przepisów, przyjęta na posiedzeniu Zarządu 03-2007 w dniu 13 czerwca 2007 r. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ W szczególności NPA 2008-22 dotyczącej wymagań dotyczących władzy i wymagań dotyczących organizacji oraz NPA 2009-02 dotyczącej przepisów wykonawczych dla operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/archives.php).

¹² http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf.

dnia 8 kwietnia 2012 r. – terminu określonego w art. 70 rozporządzenia podstawowego; z drugiej strony Agencja powinna przedstawić dokumenty zawierające odpowiedź na uwagi (CRD), tak aby interesariusze mogli z łatwością rozpoznać zmiany wprowadzone do opinii na temat proponowanej zmiany (NPA), zgodność z normami ICAO oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie różnice w stosunku do UE-OPS¹³/wspólnych wymagań lotniczych (JAR). Opisana metoda pracy jest zgodna z art. 7 procedury stanowienia przepisów EASA.

7. Zmienione teksty przepisów zostały szczegółowo omówione z grupami kontrolującymi procedurę legislacyjną, powołanymi w związku z NPA 2008-22 i NPA 2009-02. Skład grup kontrolujących procedurę legislacyjną opierał się na składzie początkowo powołanych grup redakcyjnych, które zostały ustanowione w celu wykonania zadań stanowienia przepisów OPS.001 i FCL.001. Członkostwo w tych początkowo powołanych grupach redakcyjnych zostało rozszerzone w celu uwzględnienia także dodatkowych przedstawicieli interesariuszy, a także przedstawiciela wydziału Agencji ds. standaryzacji, zgodnie z procedurą członkostwa w grupach ds. procedury legislacyjnej. Część AR została rozpatrzona wspólnie z częścią OR w celu zapewnienia spójności wyników i skuteczności procesu przeglądu. Proces przeglądu obejmował również ścisłą współpracę z grupami kontrolującymi, które zostały powołane na potrzeby kontroli spełnienia wymagań w zakresie technicznych operacji lotniczych (NPA 2009-02b), a także konsultacje z grupami redakcyjnymi, które zostały powołane w związku z drugim przedłużeniem (lotniska, zarządzanie ruchem lotniczym, służby żeglugi powietrznej).
8. Dokumenty zawierające odpowiedź na uwagi dotyczące części AR i OR oraz podsumowujące uwagi, a także związane z nimi odpowiedzi Agencji i zmieniony tekst zostały opublikowane na stronie internetowej Agencji w dniu 4 października 2010 r. Do dnia 6 grudnia 2010 r., w którym upłynął termin składania uwag, Agencja otrzymała 1020 uwag dotyczących części AR i OR od 70 komentatorów, w szczególności krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych i organizacji nienastawionych na zysk oraz przedsiębiorstw prywatnych. Dalsze informacje na temat tych uwag i ich rozpatrywania na potrzeby niniejszej opinii znajdują się w odpowiednich nagłówkach podczęści i sekcji zawartych w nocie wyjaśniającej.

IV. Cel opinii Agencji

9. W rozporządzeniu podstawowym prawodawca europejski zdefiniował zakres kompetencji i uprawnień przekazanych przez państwa członkowskie Wspólnocie oraz określił istotne cele w zakresie bezpieczeństwa, jakie należy osiągnąć poprzez podjęcie działań na szczeblu wspólnotowym. Prawodawca europejski przyznał ponadto Komisji Europejskiej uprawnienia do przyjmowania, w oparciu o procedurę komitologii, przepisów wykonawczych do rozporządzenia podstawowego, co zostało zasadniczo opisane w punkcie 37 i 38 preambuły rozporządzenia podstawowego.
10. W rozporządzeniu podstawowym określona została podstawa prawna przyjmowania przez Komisję Europejską wymagań mających zastosowanie do kompetentnych władz państw członkowskich. Istnienie tego typu wymagań ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia głównego celu rozporządzenia podstawowego, który polega na ustanowieniu i utrzymaniu wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Jednolite stosowanie prawa UE na terytorium państw członkowskich można zapewnić wyłącznie poprzez nałożenie wspólnych wymogów na krajowe władze lotnicze.
11. Uregulowanie kwestii certyfikatów i zatwierdzeń wymaga ustanowienia wymagań zarówno dla kandydatów ubiegających się o ich wydanie i ich posiadaczy, jak i dla kompetentnych władz. W części AR określono wymagania dotyczące władz, które będą wykonywały uprawnienia w odniesieniu do wydawania, zmieniania, ograniczania,

¹³ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego.

zawieszania lub cofania certyfikatów, licencji, uprawnień, świadectw i zatwierdzeń, a także do prowadzenia nadzoru nad nimi, zgodnie z art. 7 i 8 rozporządzenia podstawowego. Zaproponowane przepisy służą dalszemu wdrożeniu istotnych postanowień określonych w art. 10, 11, 13, 14, 15, 18 lit. d), 22, 24 i 54 rozporządzenia podstawowego.

W części OR określono wspólne wymagania techniczne dla operatorów, organizacji prowadzących szkolenia dla pilotów, centrów medycyny lotniczej i posiadaczy certyfikatów poświadczających kwalifikacje do użytkowania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) zgodnie z art. 7 i 8 rozporządzenia podstawowego. Wspólne wymagania dotyczące władzy i organizacji w istotny sposób przyczynią się do zapewnienia jednolitego stosowania prawa UE poprzez uproszczenie wymagań dotyczących systemu zarządzania i nadzoru w zakresie operacji i licencjonowania załogi lotniczej na korzyść wszystkich interesariuszy.

12. Zgodnie z zasadami tworzenia regulacji opartych na wynikach, podczas sporządzania niniejszej opinii przeanalizowano równowagę pomiędzy przepisami wykonawczymi i akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań w celu zapewnienia proporcjonalności i zwiększenia odporności przepisów w czasach, gdy postęp w dziedzinie komunikacji cyfrowej i informatyki oraz w innych dyscyplinach przyczynia się do powstania mnogości alternatyw technicznych, a liczba dostępnych wyborów, które przewidują coraz bardziej złożone i skumulowane działania, cały czas się zwiększa. Zasadnicze aspekty bezpieczeństwa zostały zdefiniowane na poziomie przepisów wykonawczych, a mniej istotne aspekty wdrożenia zostały uwzględnione jako akceptowalne sposoby spełnienia wymagań lub materiały zawierające wytyczne. W związku ze wzrostem złożoności operacji i działań lotniczych, którym towarzyszą wielorakie interakcje pomiędzy elementami systemu, władze i organizacje muszą wdrożyć skuteczne systemy zarządzania.
13. W celu pomocy państwom członkowskim w wywiązaniu się ze zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej oraz w celu stałej poprawy poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie w części AR uwzględnione zostały niektóre zasadnicze elementy opracowania wszechstronnego systemu zarządzania na szczeblu UE, obejmującego obowiązki UE i państw członkowskich w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Ramy te zapewnią zgodność z odpowiednimi normami ICAO dotyczącymi systemów zarządzania bezpieczeństwem (SZB) i krajowych programów bezpieczeństwa, mającymi zastosowanie do wszystkich państw członkowskich UE. W tym kontekście Agencja popiera holistyczne podejście do systemów zarządzania, zgodnie z którym SZB uznaje się za podstawowy element systemu zarządzania stosowanego przez organizację lub władzę. Pod tym względem wspólne wymagania dotyczące władzy mają bezpośredni związek z wdrożeniem Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego. Obecnie opracowywane są bardziej szczegółowe wymagania i związane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, obejmujące program bezpieczeństwa na szczeblu UE i określające interakcje pomiędzy państwami członkowskimi i Agencją. Będą się one opierać na pracy skoordynowanej przez europejski komitet doradczy ds. bezpieczeństwa lotniczego (EASAC), w szczególności w odniesieniu do Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.
14. W celu transpozycji odpowiednich norm ICAO dotyczących SZB w podczęści GEN części OR zaproponowano skonsolidowane ogólne wymagania dotyczące systemów zarządzania opracowane w celu zapewnienia możliwości ich zastosowania przez wszystkie organizacje posiadające certyfikat dla organizacji zgodnie z rozporządzeniem podstawowym. Zaproponowane wymagania, zapewniające pełną zgodność z odpowiednimi normami ICAO dotyczącymi SZB, są dostosowane do wielkości organizacji oraz charakteru i kompleksowości prowadzonej działalności. Propozycja Agencji promuje zintegrowane podejście do systemów zarządzania, obejmujące monitorowanie zgodności i zarządzanie bezpieczeństwem zamiast wprowadzania kolejnego systemu do już istniejących systemów zarządzania. Ocena norm i zalecanych praktyk ICAO dotyczących SZB pokazała, że wiele elementów SZB ICAO jest również uwzględnionych w ramach

inicjatywy „Spójność zatwierdzeń dla organizacji” (COra), uruchomionej przez wspólne władze lotnicze (zob. również wcześniejszą opinię na temat proponowanej zmiany (A-NPA) 15-2006¹⁴). Cel ICAO, który polega na wdrożeniu SZB do wszystkich obszarów lotnictwa, nieuchronnie prowadzi do ustanowienia takich samych podstawowych zasad uproszczenia wymagań dotyczących zatwierdzania i nadzorowania organizacji oraz wspólnych wymagań dotyczących zarządzania systemem.

15. Wspólne i zharmonizowane wymagania dotyczące władzy, wraz z analogicznymi wymaganiami dotyczącymi organizacji mającymi zastosowanie do wszystkich obszarów odnoszących się do operacji lotniczych i załogi lotniczej, zostały opracowane w celu wsparcia wdrożenia najistotniejszych zaleceń COra. Ponieważ wspólne wymagania lotnicze (JAR) były opracowywane stopniowo i mniej lub bardziej niezależnie dla poszczególnych dziedzin, materiały regulaminowe różniły się pod wieloma względami. Niespójności odnoszące się do zatwierdzeń dla organizacji wyszły na jaw podczas wdrażania JAR. Choć niektóre z tych niespójności są usprawiedliwione specyfiką poszczególnych dziedzin, o wielu z nich nie można tego powiedzieć.
16. Agencja początkowo optowała za stopniowym podejściem do harmonizacji zatwierdzeń dla organizacji. Na początku zalecenia Agencji zostały uwzględnione na potrzeby opracowania przepisów wykonawczych dotyczących operacji lotniczych i licencjonowania załogi lotniczej. Na kolejnym etapie zaplanowano wdrożenie tych zaleceń na potrzeby opinii na temat proponowanej zmiany dotyczącej drugiego przedłużenia (zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i lotniska). Następnie zalecenia zawarte w COra miały zostać wdrożone w ramach przepisów dotyczących zdadności do lotu¹⁵ (rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 i 2042/2003) w celu zapewnienia pełnej zgodności wymagań dotyczących władz i organizacji we wszystkich obszarach działalności Agencji. Agencja pragnie podkreślić znaczenie spójności zatwierdzeń dla organizacji w odniesieniu do ułatwienia uznawania przepisów EASA przez najważniejsze odpowiedniki Agencji, takie jak Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) i kanadyjska jednostka Departamentu Transportu zajmująca się kwestią lotnictwa cywilnego (TCCA). W kontekście wzajemnego uznawania zatwierdzeń i certyfikatów bardzo korzystna byłaby harmonizacja i uproszczenie wymagań dotyczących przyznawania tego typu zatwierdzeń i certyfikatów.
17. Szczególnym długoterminowym celem COra było utworzenie pojedynczego systemu zatwierdzania o zmiennym zakresie, co doprowadziłoby do wprowadzenia standardowego formularza wniosku i pojedynczego certyfikatu opatrzonego niepowtarzalnym numerem zatwierdzenia dla wielorakich zatwierdzonych organizacji, z jednoczesnym zachowaniem różnych kryteriów dla każdego zatwierdzenia. Tego typu pojedynczy system zatwierdzania byłby korzystny nie tylko ze względu na to, że wiele organizacji posiada więcej niż jedno zatwierdzenie, lecz również ze względu na to, że zatwierdzone organizacje nie funkcjonują w próżni. W wielu przypadkach utrzymują one bliskie kontakty z innymi zatwierdzonymi organizacjami i oczekuje się, że w przyszłości będzie się to zdarzać coraz częściej. Tego celu nie da się jednak osiągnąć bez jasnego porozumienia między interesariuszami w kwestii potrzeby opracowania wspólnych uproszczonych wymagań dotyczących władzy i organizacji, mających zastosowanie do wszystkich obszarów technicznych w ramach przepisów EASA.
18. Niektórzy interesariusze wyrazili obawy co do istotności przyjęcia horyzontalnej struktury wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, wskazując na trudności, jakich można oczekiwać w związku z objęciem takim podejściem dodatkowych obszarów działalności Agencji, w których osiągnięcie porozumienia w kwestii tego typu wspólnych wymagań dotyczących władzy i organizacji przez większą liczbę interesariuszy

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

¹⁵ Przepisy dotyczące zdadności do lotu wynikające bezpośrednio ze wspólnych wymagań lotniczych (JAR) będą wymagały przeglądu pod kątem spójności jako warunku wstępnego wdrożenia wspólnych wymagań dotyczących systemu zarządzania i zaproponowanych w części OR w celu wdrożenia SZB w zakresie zdadności do lotu.

prawdopodobnie byłoby trudniejsze. Jednocześnie Komisja Europejska zaleciła zniesienie horyzontalnej struktury przepisów w celu zapewnienia terminowego przyjęcia przepisów dotyczących pierwszego przedłużenia. Zmiany strukturalne oraz wymagane nieznaczne dostosowania do przepisów wynikające z ponownego podziału na analogiczne wymagania techniczne (FCL, CC (personel pokładowy), MED, OPS) zostaną wprowadzone po opublikowaniu niniejszej opinii na stronie internetowej Agencji. W celu ułatwienia wprowadzania tych zmian do projektu przepisów części AR i OR zostały połączone w ramach jednej opinii, a wszystkie elementy odnoszące się wyłącznie do operacji zostały usunięte.

Dotyczy to odpowiednich artykułów i ustępów rozporządzenia ramowego, a także definicji i postanowień zawartych w przepisach wykonawczych, które odnoszą się wyłącznie do operatorów prowadzących działalność zarobkową, operatorów podlegających obowiązkowi deklaracji zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia podstawowego lub prywatnych operatorów eksploatujących statki powietrzne inne niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Te punkty zostaną przeniesione do opinii na temat operacji lotniczych.

W załączniku I do noty objaśniającej zawartej w niniejszej opinii przedstawiona została zgodność pomiędzy odnośnikami do przepisów a tytułami opublikowanymi w dokumentach zawierających odpowiedź na uwagi dotyczące części AR/OR i przedstawionymi w niniejszej opinii.

V. Zakres i struktura opinii Agencji

19. Zakres niniejszej opinii obejmuje:

- a. ogólne wymagania dotyczące władzy i organizacji odnoszące się do załogi lotniczej i operacji lotniczych (AR.GEN z wyjątkiem sekcji IV „Inspekcje na płycie” oraz OR.GEN);
- b. szczególne wymagania dotyczące władzy odnoszące się do licencjonowania i nadzorowania załogi lotniczej (AR.FCL);
- c. szczególne wymagania dotyczące władzy odnoszące się do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego i nadzorowania personelu pokładowego (AR.CC);
- d. szczególne wymagania dotyczące władzy i organizacji odnoszące się do certyfikacji lub nadzorowania zatwierdzonych organizacji szkolenia (AR.ATO i OR.ATO);
- e. szczególne wymagania dotyczące władzy i organizacji odnoszące się do kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (AR.FSTD i OR.FSTD);
- f. szczególne wymagania dotyczące władzy i organizacji odnoszące się do certyfikacji w zakresie medycyny lotniczej i centrów medycyny lotniczej (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC i OR.AeMC); oraz

Wymagania dotyczące władzy i organizacji dla konkretnych obszarów operacji lotniczych (AR.OPS i OR.OPS) oraz dla inspekcji na płycie (AR.GEN, sekcja IV¹⁶), które zostały opublikowane w dokumentach zawierających odpowiedź na uwagi do części AR i OR, zostaną uwzględnione w pierwszej opinii, jaka zostanie opublikowana na temat operacji lotniczych. To przeniesienie dotyczy również szczególnych przepisów wykonawczych dotyczących deklaracji (AR.GEN.345 i OR.GEN.145), ponieważ mają one zastosowanie wyłącznie do operatorów skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym prowadzących działalność niezarobkową.

¹⁶ Przepisy dotyczące inspekcji na płycie, uprzednio zawarte w sekcji IV AR.GEN, zostaną opublikowane w wymaganiach dotyczących władzy odnoszących się do operacji lotniczych jako podczęść „Inspekcje na płycie”.

Niniejsza opinia ma następującą strukturę:

- Rozporządzenie ramowe „Wymagania dotyczące władzy – Wymagania dotyczące organizacji”;
- Załącznik I – Definicje stosowane w rozporządzeniu ramowym, w częściach AR i OR;
- Załącznik II – Wymagania dotyczące władzy – część AR;
- Załącznik III – Wymagania dotyczące organizacji – część OR.

20. W niniejszej opinii zaproponowano dwie nowe podczęści w celu opracowania wymagań odnoszących się do szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu, wcześniej zawartych odpowiednio w AR.ATO i OR.ATO:

- Podczęść AR.FSTD zawiera szczególne wymagania dotyczące kwalifikacji szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD);
- Podczęść OR.FSTD zawiera szczególne wymagania dotyczące kwalifikacji szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD) i organizacji korzystających ze szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD).

Poniższe tabele przedstawiają strukturę załącznika II dotyczącego części AR i załącznika III dotyczącego części OR zaproponowane w niniejszej opinii.

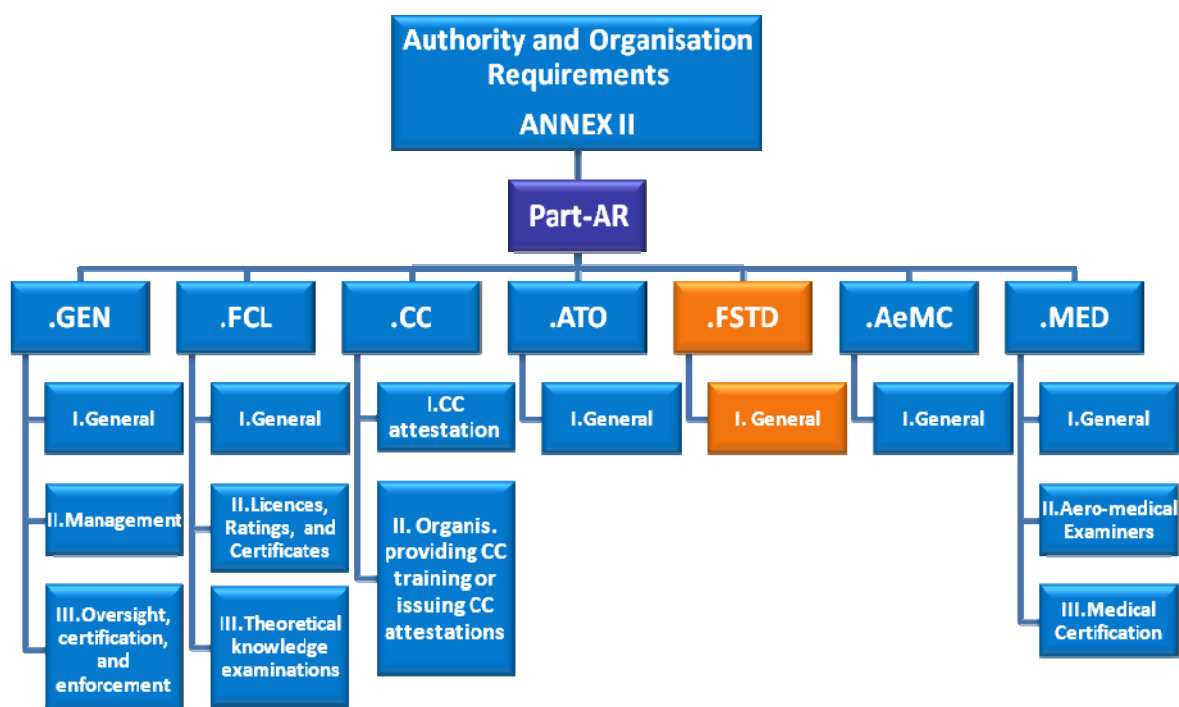


Tabela 1: Wymagania dotyczące władzy

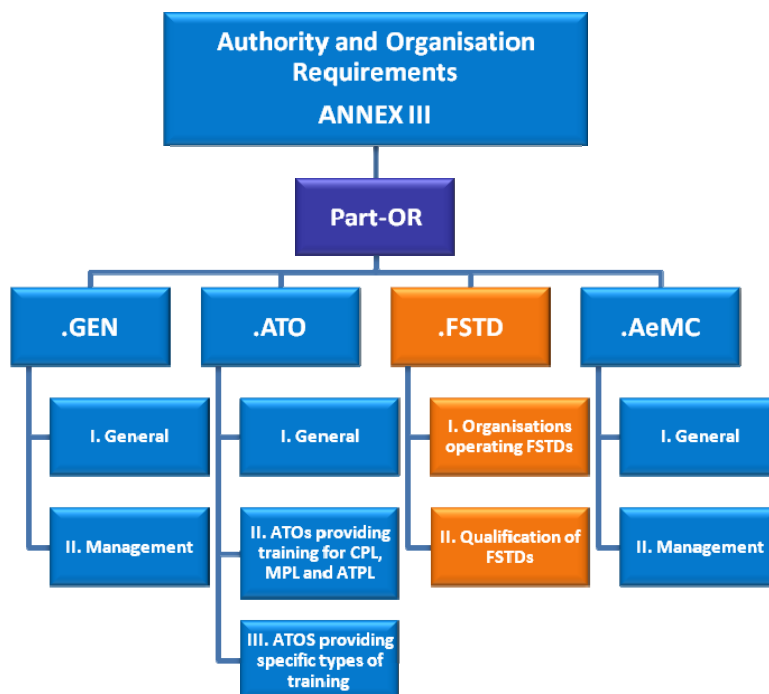


Tabela 2: Wymagania dotyczące organizacji

VI. Memorandum wyjaśniające – część AR

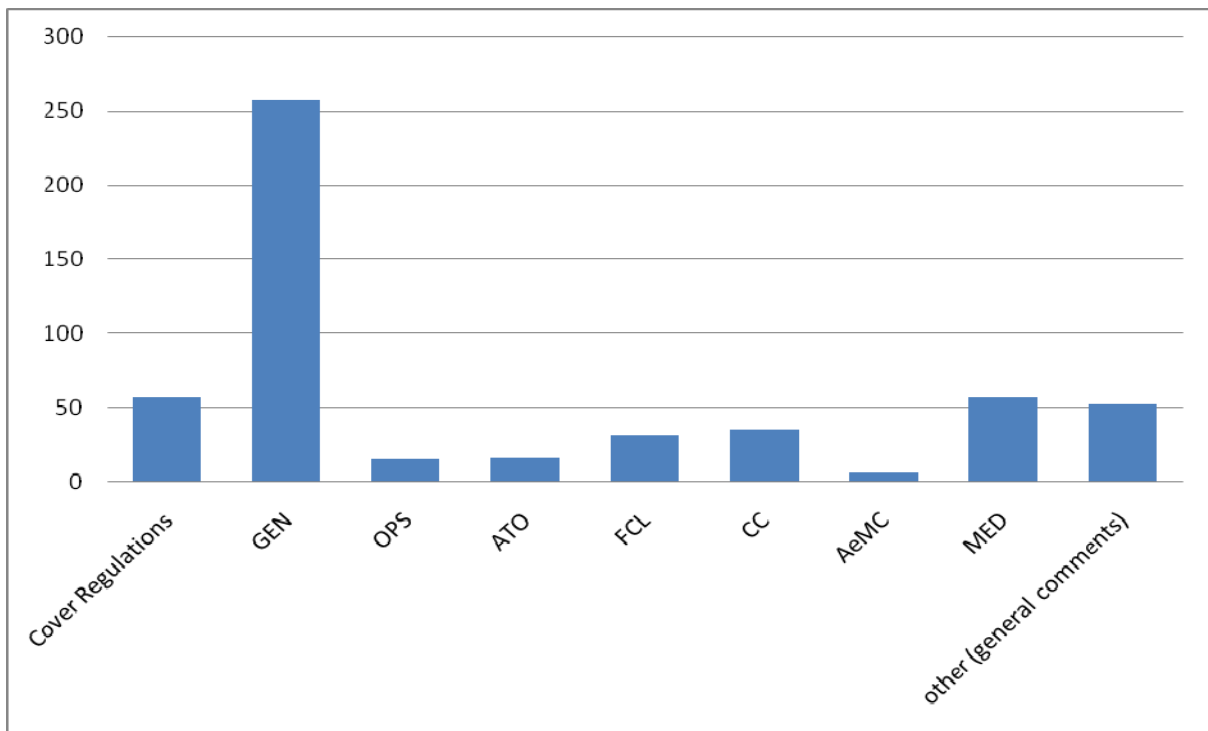
Informacje ogólne

21. Część AR zaproponowana w niniejszej opinii składa się z siedmiu podczęści podzielonych na sekcje, które zawierają zarówno wymagania ogólne, jak i wymagania dotyczące konkretnych obszarów mające zastosowanie do kompetentnych władz i odnoszące się do poszczególnych rodzajów certyfikatów, zatwierdzeń lub czynności:
- część AR, podczęść GEN, wymagania ogólne;
 - część AR, podczęść FCL, szczególne wymagania odnoszące się do licencjonowania załogi lotniczej;
 - część AR, podczęść CC, szczególne wymagania odnoszące się do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego i nadzorowania personelu pokładowego;
 - część AR, podczęść ATO, szczególne wymagania odnoszące się do zatwierdzonych organizacji szkolenia;
 - część AR, podczęść FSTD, szczególne wymagania odnoszące się do kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD);
 - część AR, podczęść AeMC, szczególne wymagania odnoszące się do centrów medycyny lotniczej; oraz
 - część AR, podczęść MED, szczególne wymagania odnoszące się do certyfikacji w zakresie medycyny lotniczej.
22. Tekst zaproponowany w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany dokonane we wnioskach wstępnych Agencji (opublikowane w NPA 2008-22b i NPA 2009-02d) w wyniku konsultacji społecznych, a także dalsze zmiany dokonane na podstawie analizy i oceny uwag zgłoszonych odnośnie do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD).

Konsultacje

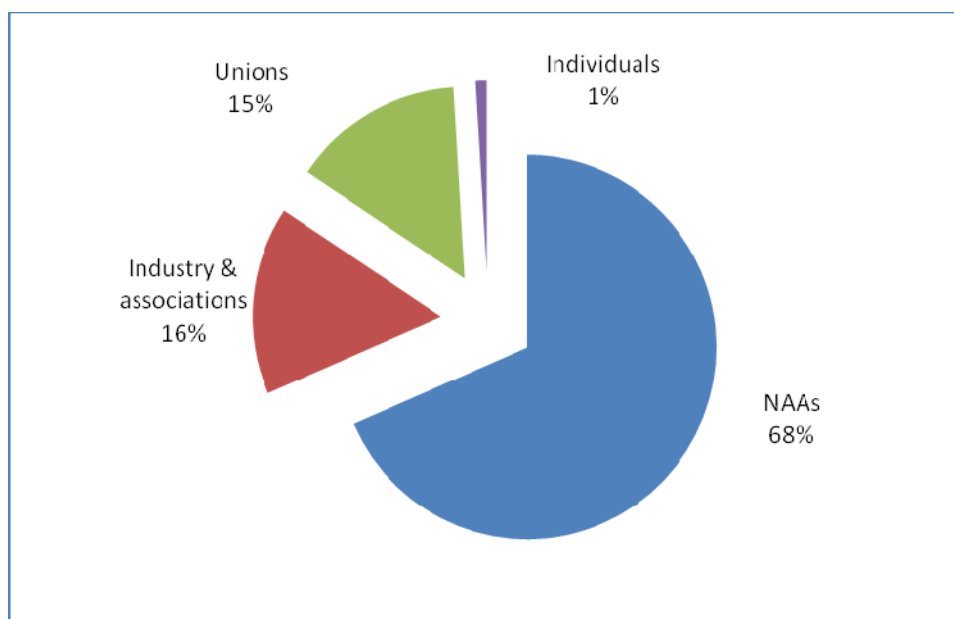
23. W odniesieniu do części AR i OR Agencja otrzymała 1020 uwag od ponad 70 komentatorów, w tym od władz lotniczych z Austrii, Belgii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Niemiec, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i Włoch, a także od organizacji zawodowych i organizacji nienastawionych na zysk oraz przedsiębiorstw prywatnych i kilku osób indywidualnych. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego USA (FAA) również zapoznała się z dokumentami zawierającymi odpowiedź na uwagi i nie miała żadnych uwag. Ze wszystkich otrzymanych uwag 530 dotyczy części AR, a 490 części OR. Większość uwag odnosi się do podczęści GEN. Około 20% spośród 1020 uwag dotyczy akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne odnośnie do części AR i OR.

Poniższy wykres przedstawia rozkład uwag dotyczących części AR z uwzględnieniem różnych podczęści.



Wykres 1: Uwagi dotyczące części AR – rozkład

24. Poniższy wykres przedstawia pochodzenie uwag. Biorąc pod uwagę to, że uwagi pochodzące od stowarzyszeń zrzeszających przedstawicieli przemysłu zazwyczaj są przekazywane w imieniu ich członków, można założyć, że udział stowarzyszeń przemysłowych jest na tym wykresie niedostatecznie reprezentowany. To, że większość uwag pochodzi od krajowych władz lotniczych, nie jest natomiast zaskoczeniem.



Wykres 2: Uwagi dotyczące części AR – pochodzenie

Zakres i stosowalność

25. Część AR zaproponowana w niniejszej opinii ma zastosowanie do licencjonowania załogi lotniczej, wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego i nadzorowania personelu pokładowego, zatwierdzania organizacji szkolenia i stałego nadzoru nad zatwierdzonymi organizacjami szkolenia i centrami medycyny lotniczej, kwalifikacji FSTD, nadzoru nad posiadaczami świadectwa kwalifikacji FSTD oraz certyfikacji w zakresie medycyny lotniczej. W podczęści GEN części AR zdefiniowane zostały wspólne wymogi dotyczące kompetentnych władz, czyli takie wymagania, które stosuje się do wszystkich obszarów technicznych objętych zakresem części AR.

Na podczęść GEN części AR zaproponowaną w niniejszej opinii składają się trzy następujące sekcje:

- Sekcja I Informacje ogólne
- Sekcja II Zarządzanie; oraz
- Sekcja III Nadzór, certyfikacja i egzekwowanie przepisów.

26. Sekcje te wdrażają odpowiednie artykuły rozporządzenia podstawowego, które odnoszą się do interakcji pomiędzy zatwierdzonymi organizacjami i kompetentnymi władzami, współpracy i wymiany informacji pomiędzy kompetentnymi władzami i z Agencją, zatwierdzania sposobów spełnienia wymagań będących alternatywą dla sposobów określonych przez Agencję, potrzeby bezpośredniego przeciwdziałania problemowi w zakresie bezpieczeństwa, a także do warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów i zatwierdzeń. Podczęść GEN zawiera natomiast wymagania dotyczące organizacji i systemu zarządzania stosowanego przez kompetentne władze, które to wymagania bezpośrednio odnoszą się do zdolności sprawowania nadzoru przez kompetentne władze.

Rozporządzenie podstawowe	Wymagania dotyczące władzy
Art. 2 ust. 2 lit. d) Cele Art. 15 Sieć informacyjna	Program bezpieczeństwa (art. 3 rozporządzenia ramowego)
Art. 18 Środki Agencji Art. 19 Opinie, specyfikacje certyfikacyjne i materiały zawierające wytyczne	Sposoby spełnienia wymagań (AR.GEN.120)
Art. 7 Piloci	Zdolności sprawowania nadzoru (art. 4 rozporządzenia ramowego)
Art. 7 Piloci (ATO, AeMC, FSTD)	Nadzór (AR.GEN.300)
Art. 8 Operacje lotnicze	Program sprawowania nadzoru (AR.GEN.305) Wstępna certyfikacja (AR.GEN.310 i 315)
Art. 8 ust. 4 Operacje lotnicze – personel pokładowy	Zmiany – organizacje (AR.GEN.330) Nieprawidłowości (AR.GEN.350) Egzekwowanie przepisów – osoby (AR.GEN.355)
Art. 10 Nadzór i egzekwowanie przepisów	Nadzór (AR.GEN.300) Program sprawowania nadzoru (AR.GEN.305) Nieprawidłowości (AR.GEN.350) Egzekwowanie przepisów – osoby (AR.GEN.355)
Art. 13 + załącznik V Kwalifikowane jednostki	Przydział zadań (AR.GEN.205)
Art. 14 i art. 18 lit. d) Zapewnienie elastyczności podejścia	Zapewnienie elastyczności podejścia (art. 5 rozporządzenia ramowego)

Rozporządzenie podstawowe	Wymagania dotyczące władzy
Art. 15 Sieć informacyjna	Udzielanie informacji Agencji (AR.GEN.125) Program sprawowania nadzoru (AR.GEN.305) System zarządzania (AR.GEN.200)
Art. 14 Zapewnienie elastyczności podejścia Art. 15 Sieć informacyjna Art. 22 ust. 1 Certyfikacja operacji lotniczych	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa (AR.GEN.135)
Artykuł 24 Kontrola stosowania przepisów	System zarządzania (AR.GEN.200) Zmiany w systemie zarządzania (AR.GEN.210)
Artykuł 54 Inspekcje w państwach członkowskich	Zmiany w systemie zarządzania (AR.GEN.210) Prowadzenie rejestrów (AR.GEN.220)

Tabela 1: Artykuły rozporządzenia podstawowego wprowadzone do części AR

27. Zgodnie z kompleksowym podejściem systemowym wymagania określone w części GEN zostały opracowane w celu zapewnienia w możliwie jak najszerszym zakresie spójności i zgodności z odpowiednimi przepisami w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej oraz zdatności do lotu. Zważywszy na ich ogólny charakter, zaproponowane przepisy wykonawcze w sposób należyty uwzględniają najważniejsze elementy systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa określone przez ICAO¹⁷, w szczególności w odniesieniu do:

- CE-3: Krajowy system lotnictwa cywilnego i funkcja nadzorcza nad bezpieczeństwem;
- CE-4: Kwalifikacja i szkolenie personelu technicznego;
- CE-5: Wytyczne techniczne, narzędzia i udzielanie istotnych informacji o bezpieczeństwie;
- CE-6: Obowiązki w zakresie licencjonowania, certyfikacji, autoryzacji lub zatwierdzania;
- CE-7: Obowiązki sprawowania nadzoru;
- CE-8: Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa.

Zgodnie z normami ICAO dotyczącymi wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa państwo musi ustanowić mechanizmy zapewniające skuteczne monitorowanie tych najważniejszych elementów¹⁸.

28. Zaproponowane przepisy opierają się na odpowiednich przepisach zawartych w podczęści C UE-OPS „Certyfikacja operatorów i sprawowanie nad nimi nadzoru”¹⁹ oraz na przepisach określonych we wspólnych procedurach wykonawczych wspólnych władz lotniczych. Przepisy wykonawcze i związane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia

¹⁷ Zob. dokument ICAO 9735 *Safety Oversight Audit Manual [Podręcznik kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem]*, 2. wydanie – 2006, załącznik C – na podstawie oceny skutecznego wdrożenia najważniejszych elementów systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa zdolność państwa do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa ustala się jako część powszechnego programu przeglądu bezpieczeństwa (Universal Safety Oversight Audit Programme) ICAO.

¹⁸ Zob. załącznik 1 ICAO, załącznik C, i załącznik 6 ICAO, załącznik J: „Ramy krajowego programu bezpieczeństwa” § 3.1.

¹⁹ Tabele zawierające porównanie przepisów UE-OPS i JAR-OPS 3 zostały przedstawione w dokumentach zawierających odpowiedź na uwagi do części AR i OR, por. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

wymagań, określone w podczęści GEN części AR, są w pełni zgodne z odpowiednimi normami dotyczącymi nadzoru w zakresie bezpieczeństwa, zawartymi w załączniku 6 ICAO²⁰ część I, załącznik 5, i część III, załącznik 1. Wyjątek stanowi norma 5.5 „wynagrodzenie i warunki wykonania usługi”, dla której w części AR nie można zaproponować żadnego odpowiednika, ponieważ tego typu warunki nie są uregulowane na poziomie prawa UE.

Załącznik 6 ICAO Część I – Załącznik 5 Załącznik 6 ICAO Część III – Załącznik 1	Przepisy EASA
1. Pierwotne prawodawstwo dotyczące lotnictwa	Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 OR.GEN.140
2. Szczegółowe rozporządzenia dotyczące eksploatacji	Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Zasadnicze wymagania Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 Część AR, podczęść OPS
3. Struktura CAA i funkcja nadzorcza nad bezpieczeństwem	AR.GEN.200 lit. a) pkt 2) Odpowiednia liczba pracowników Art. 4 rozporządzenia ramowego
4. Wytyczne techniczne	AR.GEN.200 lit. a) pkt 1 AR.GEN.300 lit. f)
5. Wykwalifikowany personel techniczny	AR.GEN.200 lit. a) pkt 2 GM1 i 2-AR.GEN.200 lit. a) pkt 2
6. Obowiązki w zakresie licencjonowania i certyfikacji	AR.GEN.200 lit. a) pkt 1 – AMC1-AR.GEN.305 lit. b)-OPS AR.GEN.310 – AMC1-AR.GEN.310 lit. a)-OPS
7. Obowiązki w zakresie stałego nadzoru	AR.GEN.200 lit. a) pkt 1; AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305 lit. b)
8. Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa	AR.GEN.200 lit. a) pkt 1 i AR.GEN.350 AR.GEN.350

Tabela 2: Zgodność pomiędzy odpowiednimi normami ICAO dotyczącymi nadzoru a częścią AR

29. Poprzez zaproponowanie wspólnych wymogów, które mają zastosowanie do wszystkich rodzajów certyfikatów i zatwierdzeń, w podczęści GEN części AR uwzględniono wnioski zawarte w sprawozdaniu Wspólnych Władz Lotniczych w sprawie COra, odnoszące się do nadzoru nad skutecznością działania oraz uproszczonych procesów zatwierdzania zapewniających spójność z zatwierdzeniami dla organizacji, która to spójność ma kluczowe znaczenie dla organizacji w kontekście wdrażania skutecznych systemów zarządzania (bezpieczeństwem). Cel ICAO, który polega na wdrożeniu SZB do wszystkich obszarów lotnictwa, nieuchronnie prowadzi do ustanowienia takich samych podstawowych zasad zarządzania organizacją i wydawania zatwierdzeń dla organizacji.
30. Na koniec należy dodać, że zważywszy na to, że część AR opiera się na obowiązujących przepisach i zawiera propozycję wymagań, które są w pełni dostosowane do odpowiednich norm ICAO dotyczących krajowych systemów nadzoru w zakresie bezpieczeństwa, istota zadań władz zdefiniowana w przepisach wykonawczych

²⁰ Załącznik 1 ICAO nie zawiera tego typu załącznika dotyczącego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa.

zaproponowanych w niniejszej opinii zasadniczo nie różni się od istoty zadań wykonywanych przez kompetentne władze obecnie. Uzasadnienie wszelkich dodatkowych zadań można znaleźć albo bezpośrednio w rozporządzeniu podstawowym (tj. wdrożenie artykułów poświęconych pierwszemu przedłużeniu, osiągnięcie podstawowego celu rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do bezpieczeństwa, standaryzacji i harmonizacji) albo w tych normach ICAO, które odnoszą się do ustanowienia krajowego programu bezpieczeństwa.

Rozporządzenie ramowe – elementy mające znaczenie dla części AR

31. Wymagania odnoszące się do państw członkowskich, w odróżnieniu od wymagań odnoszących się do kompetentnych władz, są zawarte w rozporządzeniu ramowym: zgodnie z art. 3 państwa członkowskie i Agencja muszą sporządzić plany w zakresie bezpieczeństwa lotniczego ukierunkowane na stałą poprawę bezpieczeństwa. W tym artykule określona jest również potrzeba koordynowania przez państwa członkowskie ich planów bezpieczeństwa, ponieważ bezpieczeństwo lotnicze ma być teraz zarządzane wspólnie przez państwa członkowskie EASA. Obecny podział kompetencji w Unii Europejskiej nie zezwala państwom członkowskim na wdrażanie planów bezpieczeństwa w odosobnieniu. W przyszłości przedstawione zostaną dalsze materiały mające na celu wzbogacenie wspólnego wdrażania wymagań ICAO dotyczących krajowego programu bezpieczeństwa w ramach europejskich. Będą się one opierać na pracy koordynowanej przez europejski komitet doradczy ds. bezpieczeństwa lotniczego (EASAC), w szczególności w odniesieniu do podręcznika realizacji Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.
32. W art. 4 rozporządzenia ramowego zaproponowano wymagania dotyczące zdolności sprawowania nadzoru. Zgodnie z tymi przepisami, które są w pełni zgodne z odpowiednimi najważniejszymi elementami systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa ICAO, państwa członkowskie są dodatkowo upoważnione do dopilnowania, aby ich personel nadzorujący był należycie uprawniony do wykonywania zadań w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru oraz aby nie był on narażony na żaden konflikt interesów.
33. W art. 5 rozporządzenia ramowego określono informacje, jakie państwo członkowskie musi przekazać w przypadku korzystania z zapewnienia elastyczności podejścia zgodnie z art. 14 ust. 1, art. 14 ust. 4 i art. 14 ust. 6 rozporządzenia podstawowego oraz jakie Agencja musi przekazać w przypadku przyznania wyłączenia zgodnie z art. 18 lit. d) rozporządzenia podstawowego²¹. Zapewnia to jednolite stosowanie odpowiednich przepisów i zwiększa skuteczność procesu przyznawania wyłączeń i odstępstw, nie tworząc przy tym dodatkowego obciążenia.
34. Zgodnie z art. 9 rozporządzenia ramowego państwa członkowskie mają obowiązek przekazywania Agencji informacji na temat nadzoru nad zatwierdzonymi organizacjami szkolenia (ATO) i centrami medycyny lotniczej (AeMC) mającymi swoją siedzibę poza terytorium państw członkowskich, gdyż od dnia 8 kwietnia 2012 r. państwa członkowskie nie będą już właściwe dla tego typu organizacji.

W art. 10 rozporządzenia ramowego określono datę wejścia w życie i stosowalności: W art. 10 rozporządzenia ramowego określono datę wejścia w życie i stosowalności: przy ustalaniu potrzeby wprowadzenia okresu przejściowego lub przesunięcia wdrożenia wymagań dotyczących władzy Agencja uwzględniła to, że zaproponowane wymagania dotyczące władzy w znacznej mierze opierają się na istniejących przepisach i nie obejmują aspektów, które są zupełnie nowe w kontekście organizacji kompetentnej władzy w dziedzinie certyfikacji i sprawowania nadzoru. Agencja wzięła również pod uwagę to, że państwa członkowskie jako państwa będące stronami konwencji chicagowskiej od wielu lat wdrażają systemy nadzoru w zakresie bezpieczeństwa. Co ważniejsze, gdy tylko zaczną obowiązywać nowe przepisy, państwa członkowskie będą

²¹ Ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

musiały być w stanie rozpatrywać wszystkie nowe wnioski na podstawie nowych wymagań, co oznacza, że ich systemy organizacyjne i nadzorcze należy wcześniej zaktualizować. Propozycja przedstawiona w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi, która dotyczy wydłużenia o 12 miesięcy okresu dostosowania przez państwa członkowskie ich procedur administracyjnych do nowych przepisów, została skomentowana przez pięć europejskich władz lotniczych, które zwróciły się o przedłużenie tego okresu do 24 miesięcy. Po dokonaniu wewnętrznego przeglądu Agencja ostatecznie usunęła ten przepis, ponieważ nie jest on dostosowany do zaproponowanych mechanizmów opt-out i, co ważniejsze, może wejść w konflikt z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego²². Niemniej jednak należy przeznaczyć dodatkową ilość czasu na konieczne dostosowanie i aktualizację szczegółowych procedur nadzoru i związanych z nimi systemów, takich jak aplikacje oprogramowania, co wynika ze zmiany odnośników do przepisów w związku z decyzją dotyczącą powrotu do pionowej struktury przepisów. W tym celu w art. 10 ust. 2 ustanowiono ogólny mechanizm opt-out umożliwiający przedłużenie tego terminu o 6 miesięcy.

Środki przejściowe i mechanizmy opt-out mające zastosowanie do organizacji zostały wyjaśnione w pkt 81–86 noty objaśniającej zawartej w niniejszej opinii.

Część AR, podczęść GEN, sekcja I – Informacje ogólne

35. Sekcja I jest uzupełnieniem wymagań wobec państw członkowskich zdefiniowanych na poziomie rozporządzenia ramowego na podstawie ogólnych wymagań mających zastosowanie do kompetentnych władz. Jej głównym celem jest usprawnienie współpracy i wymiany informacji pomiędzy władzami i Agencją, a także pomiędzy samymi władzami. Przepisy w niej zawarte wywodzą się z wysokich wymagań określonych w rozporządzeniu podstawowym (w szczególności w art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 10, art. 15, art. 22 ust. 1 i art. 24). Sekcja I obejmuje również obowiązki związane z dokumentacją nadzorczą, które uzupełniają odpowiednie przepisy dotyczące zdolności sprawowania nadzoru zawarte w rozporządzeniu ramowym i odnoszące się do najważniejszego elementu ICAO CE-5 „Wytyczne techniczne, narzędzia i udzielanie istotnych informacji o bezpieczeństwie”.
36. W sekcji I określono ponadto obowiązek udzielania Agencji przez kompetentne władze istotnych informacji o bezpieczeństwie (AR.GEN.125 lit. b)). Mimo że w dyrektywie 2003/42/WE²³ określona została koncepcja sporządzania obowiązkowych sprawozdań w sprawie bezpieczeństwa w przypadku poważnych incydentów, wydawało się, że związane z tym środki wykonawcze²⁴ nie określają wyraźnych wymagań dotyczących potrzeby przekazywania Agencji wszystkich dostępnych informacji o bezpieczeństwie w odpowiednim formacie. Agencja powinna być zwykle informowana o kwestiach związanych z projektowaniem, danymi przydatnymi w użytkowaniu (OSD) i bezpieczeństwem operacyjnym, o którym mowa w Europejskim programie bezpieczeństwa lotniczego, lub z obszarami uznanymi przez Agencję za obszary, które potencjalnie mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa. Materiały dotyczące akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań zostaną zawarte w AR.GEN.125 lit. b) jako wynik prac prowadzonych obecnie w ramach wewnętrznego systemu Agencji powiadamiania o zdarzeniach. To z kolei wyposaży Agencję w istotne narzędzie służące

²² Dz.U. L 240 z 7.9.2002, s. 1.

²³ Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23–36).

²⁴ Art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3).

do sporządzania rocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa, którego wymaga prawodawca²⁵.

37. Sekcja I obejmuje wymagania dotyczące rozpatrywania sposobów spełnienia wymagań będących alternatywą dla akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań wydanych przez Agencję. Termin „akceptowalne sposoby spełnienia wymagań”, o którym mowa w art. 18 i 19 rozporządzenia podstawowego, stosuje się przede wszystkim w celu kwalifikacji dokumentów zawierających założenia techniczne/proceduralne, które państwa członkowskie i przedstawiciele przemysłu mieliby stosować podczas wdrażania rozporządzenia podstawowego i przepisów wykonawczych do niego. Pod tym względem akceptowalne sposoby spełnienia wymagań są sposobem zapewnienia zgodności z przepisami. Ponieważ powiązane dokumenty wydane przez Agencję nie mają charakteru legislacyjnego, nie mogą tworzyć obowiązków, jakie miałyby zostać nałożone na regulowane osoby; regulowane osoby mogą zdecydować się na wykazanie zgodności z obowiązującymi wymogami za pomocą innych sposobów. Niemniej jednak prawodawca chciał, aby tego typu dokumenty zapewniały kandydatom pewność prawa oraz przyczyniły się do jednolitego wdrożenia; dlatego też prawodawca założył zgodność tego typu dokumentów z przepisami. Zgodnie z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań kompetentne władze są zobowiązane uznać osoby regulowane, które wykazują zgodność z tego typu dokumentami, za przestrzegające prawa. Niemniej jednak interesariusze dysponują pewną elastycznością, ponieważ mogą zaproponować swojej kompetentnej władzy alternatywne sposoby spełnienia wymagań i pod warunkiem, że są w stanie wykazać możliwość zagwarantowania równoważnego poziomu bezpieczeństwa, te alternatywne sposoby spełnienia wymagań mogą zostać następnie zatwierdzone i wdrożone.
38. Celem propozycji przedstawionej w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi było zapewnienie jednolitego rozpatrywania tego typu alternatyw przez kompetentne władze oraz zapewnienie pełnej przejrzystości, której brakuje w obecnym systemie. Podstawa prawna dla mechanizmu proponowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań i dla obowiązków nakładanych na kompetentne władze znajduje się w art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 6 i art. 8 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, które to przepisy określają między innymi potrzebę przyjęcia przepisów wykonawczych dotyczących wydawania, utrzymywania w mocy i zmieniania certyfikatów i zatwierdzeń. Ponieważ alternatywne sposoby spełnienia wymagań są przede wszystkim sposobami stosowanymi przez kandydatów w celu zapewnienia zgodności z przepisami wykonawczymi, Agencja uznała za konieczne ustanowienie procesu postępowania z tymi alternatywnymi sposobami spełnienia wymagań, zarówno w przypadku kandydatów, jak i władz. Jeśli chodzi o rolę i obowiązki Agencji, ich podstawa prawna zawarta jest w uprawnieniach przyznanych Agencji w odniesieniu do monitorowania wdrażania przepisów przez kompetentne władze i standaryzacji ich skuteczności (zob. art. 10 i 24 rozporządzenia podstawowego).
39. Na potrzeby standaryzacji i harmonizacji nałożono na kompetentne władze obowiązek powiadamiania Agencji o każdym zatwierdzonym lub wykorzystywanym alternatywnym sposobie spełnienia wymagań oraz obowiązek udostępniania wszystkim organizacjom i osobom podlegającym ich nadzorowi alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, które władze te wykorzystują w celu osiągnięcia zgodności z obowiązującymi przepisami. Kompetentnym władzom powierza się w ten sposób nowe zadanie, które można jednak wdrożyć na podstawie istniejących mechanizmów i procedur; w związku z tym oczekuje się ograniczenia dodatkowego obciążenia.

Z uwag przedstawionych w opinii na temat proponowanej zmiany i dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi jasno wynika, że większość interesariuszy opowiada się za tym, aby Agencja systematycznie przeprowadzała kontrolę *ex ante* wszystkich alternatywnych sposobów spełnienia wymagań przed ich zatwierdzeniem lub wdrożeniem przez kompetentną władzę. Głównym argumentem jest zachowanie równych szans

²⁵ Art. 15 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

i wyeliminowanie niepewności wynikającej z tego, że alternatywne sposoby spełnienia wymagań zatwierdzone przez kompetentną władzę bez interwencji Agencji mogą zostać później zakwestionowane, na przykład podczas inspekcji standaryzacyjnej. Na mocy rozporządzenia podstawowego Agencja nie jest upoważniona do wydawania tego typu zatwierdzeń *ex ante*; wdrażanie przepisów leży natomiast w gestii państw członkowskich. W efekcie kwestii tych nie można rozpatrywać w ramach obecnego systemu prawnego. Niemniej jednak w celu uwzględnienia obaw wyrażonych przez interesariuszy przewiduje się środek łagodzący, który polega na wyraźnym określeniu wymagania dotyczącego kompetentnej władzy w celu ustanowienia systemu zapewniającego stałą ocenę i kontrolę wszystkich alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. W tym kontekście należy zauważyć, że sposoby spełnienia wymagań zatwierdzone przez kompetentną władzę mogą być wykorzystywane wyłącznie przez organizacje podlegające nadzorowi sprawowanemu przez tę władzę. Oznacza to, że inne organizacje, które chciałyby wykorzystać te same alternatywne sposoby spełnienia wymagań, muszą ponownie poddać je pod rozpatrzenie przez ich kompetentną władzę.

40. W odpowiedzi na uwagi zawarte w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi Agencja uprościła definicję, wykreślając termin „dodatkowe sposoby spełnienia wymagań” i rozszerzając definicję „alternatywnych sposobów spełnienia wymagań”, tak aby definicja ta obejmowała sposoby będące alternatywą dla istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i nowych sposobów. Ma to na celu osiągnięcie zgodności z rozporządzeniem podstawowym i przepisami wykonawczymi do niego, w ramach których Agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.

Część AR, podczęść GEN, sekcja II – Zarządzanie

41. Zgodnie z przepisami zawartymi w sekcji II kompetentne władze zobowiązane są ustanowić i utrzymać system zarządzania w celu zapewnienia zgodności ze swoimi obowiązkami oraz wywiązania się ze swoich zobowiązań określonych w części AR. Główne elementy tego typu systemu zarządzania odzwierciedlają typowe wymagania dotyczące systemu zarządzania mające zastosowanie do organizacji:
- udokumentowane strategie i procedury;
 - wystarczająca liczba odpowiednio wykwalifikowanego personelu, łącznie z obowiązkiem planowania dostępności personelu;
 - mianowanie kadry zarządzającej z uwzględnieniem przydziału do różnych obszarów działalności;
 - odpowiednie obiekty i pomieszczenia;
 - funkcja monitorowania zgodności systemu zarządzania, łącznie z wyznaczeniem osoby lub grupy osób odpowiedzialnych za monitorowanie zgodności;
 - potrzeba zapewnienia tego, by zadania w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru wykonywane w imieniu kompetentnej władzy były zgodne z obowiązującymi wymaganiami;
 - system służący identyfikacji zmian wpływających na system zarządzania i podejmowaniu działań zapewniających jego skuteczność; oraz
 - system prowadzenia rejestrów zapewniający identyfikowalność czynności.
42. Uzupełnieniem tych wymagań dotyczących systemu zarządzania jest szczególnie wymóg określenia procedur skutecznej wymiany informacji i wsparcia innych władz, który to wymóg szczegółowo określa wymagania zawarte w art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Zestaw wspólnych wymogów dotyczących systemów zarządzania stosowanych przez kompetentne władze zaproponowany w sekcji II bezpośrednio odnosi się do najważniejszych elementów ICAO dotyczących systemów nadzoru w zakresie bezpieczeństwa CE-4 „Kwalifikacja i szkolenie personelu technicznego” i CE-5 „Wytyczne

techniczne, narzędzia i udzielanie istotnych informacji o bezpieczeństwie". Wymagania te służą wsparciu wdrożenia krajowych programów bezpieczeństwa i powinny przyczynić się do stworzenia skutecznego systemu nadzoru w celu ułatwienia regulowanym organizacjom wdrożenia systemów zarządzania zgodnie z częścią OR oraz zachęcania ich do wdrożenia takich systemów.

43. W celu wsparcia procesu standaryzacji i ułatwienia zmiany ukierunkowania tego procesu na stały monitoring²⁶ w sekcji II zawarto ponadto wymóg przedstawiania Agencji przez kompetentne władze odpowiedniej dokumentacji na temat ich systemu zarządzania i wprowadzanych do niego zmian.
44. W odniesieniu do korzystania z pomocy kwalifikowanych jednostek (AR.GEN.205) niektóre państwa członkowskie zakwestionowały włączenie do części AR szczegółowych przepisów, twierdząc, że art. 13 rozporządzenia podstawowego i załącznik V do niego w wystarczającym stopniu opisują tę kwestię. Agencja uważa natomiast, że rozporządzenie podstawowe nie określa sposobu zapewnienia spełnienia określonych obowiązków, i w związku z tym sugeruje zachowanie zmienionej wersji przepisów: przepis ten w swoim obecnym brzmieniu określa przydział zadań w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru przez kompetentną władzę osobom prawnym lub fizycznym i koncentruje się na kryteriach, jakie należy spełnić. Celem tego typu szczegółowych przepisów jest zapewnienie zgodności wszelkich zadań w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru wykonywanych w imieniu kompetentnej władzy z obowiązującymi wymaganiami; podobny wymóg muszą spełnić organizacje prowadzące działalność kontraktową w ramach ich zakresu zatwierdzenia. Ten nowy przepis wykonawczy odnosi się bezpośrednio do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa działań prowadzonych przez kompetentną władzę w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru, a także do jednolitego wdrożenia odpowiednich przepisów rozporządzenia podstawowego.
45. Mimo że przepisy określone w sekcji II wywodzą się z obowiązujących wymagań, takich jak te zawarte w sekcji B rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 w odniesieniu do organizacji kompetentnej władzy, kwalifikacji i szkolenia, procedur, obiektów, prowadzenia rejestrów itd., wyznaczają one kompetentnym władzom kilka nowych zadań:
 - a. przekazywanie Agencji procedur i zmian do nich, informowanie Agencji o zmianach wpływających na system zarządzania (AR.GEN.200 lit. d) i AR.GEN.210 lit. c));
 - b. definiowanie i wdrażanie procedur udziału we wzajemnej wymianie informacji, a także procedur udzielania pomocy innym kompetentnym władzom AR.GEN.200 lit. c); oraz
 - c. wdrożenie systemu monitorowania zgodności (AR.GEN.200 lit. a) pkt 4 i 5), łącznie z wdrożeniem systemu służącego stałej ocenie osób prawnych i fizycznych wykonujących w imieniu kompetentnej władzy zadania w zakresie certyfikacji i sprawowania nadzoru (AR.GEN.205).

Podczas gdy w przypadku zadań a. i b. można założyć, że władze mogą korzystać z istniejących zasobów i kanałów informacyjnych, uznaje się, że wdrożenie zadania c. może wymagać dodatkowych zasobów. Obowiązki państw członkowskich dotyczące udostępnienia kompetentnym władzom zdolności do sprawowania nadzoru i zasobów niezbędnych do wykonywania przez nie zadań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami są wyraźnie określone w art. 4 ust. 4 rozporządzenia ramowego. Powinno to stworzyć podstawę prawną dla zapewnienia możliwości finansowania wszystkich dodatkowych zadań. W tym kontekście warto zauważyć, że skuteczny system zarządzania, łącznie ze

²⁶ System stałego monitorowania będzie obejmował ustanowienie systemu stałego monitorowania państw członkowskich zgodnie ze zharmonizowanym i spójnym podejściem. Monitorowanie zdolności państw członkowskich do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa będzie się opierało na następujących czterech głównych etapach: (1) gromadzenie i potwierdzanie danych dotyczących bezpieczeństwa; (2) analizowanie i mierzenie poziomu zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa; (3) rozpoznawanie uchybień i ocenianie związanych z nimi zagrożeń; (4) opracowywanie i wdrażanie strategii ograniczania ryzyka.

skutecznym monitorowaniem zgodności, może w istotny sposób przyczynić się do zapewnienia opłacalności procesów certyfikacji i sprawowania nadzoru.

46. Oprócz tego w przepisach zawartych w sekcji II określone są obecnie następujące obowiązki:
- kompetentne władze mają obowiązek prowadzenia listy wszystkich wydanych certyfikatów dla organizacji, certyfikatów kwalifikacji FSTD i licencji personelu, uprawnień, certyfikatów lub świadectw (AR.GEN.220 lit. b));
 - kompetentne władze mają obowiązek prowadzenia rejestrów oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań zaproponowanych przez organizacje podlegające certyfikacji i ocenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez samą kompetentną władzę; oraz
 - istnieje również obowiązek wdrożenia systemu planowania dostępności personelu (AR.GEN.200 lit. a) pkt 2).

Mimo że obecne przepisy nie obejmują tego typu wyraźnych wymagań, można założyć, że kompetentne władze dysponują systemami wymaganymi w celu zapewnienia zgodności z tymi nowymi wymaganiami jako elementem zarządzania certyfikatami i zatwierdzeniami oraz zarządzania personelem.

Część AR, podczęść GEN, sekcja III – Nadzór, certyfikacja i egzekwowanie przepisów

47. W sekcji III, wchodzącej w skład podczęści GEN części AR, określono elementy niezbędne dla kompetentnej władzy do współdziałania z regulowanymi organizacjami i osobami. Sekcja III zawiera opis ogólnych zasad sprawowania nadzoru, określa elementy programu sprawowania nadzoru i szczegółowo opisuje określone działania, role i obowiązki kompetentnych władz w zakresie certyfikacji, sprawowania stałego nadzoru i procesów egzekwowania przepisów. Sekcja ta opiera się na ustalonych procedurach zawartych w obowiązujących przepisach. Przepisy dotyczące sprawowania nadzoru uwzględniają wysokie wymagania zawarte w rozporządzeniu podstawowym w celu zapewnienia braku ograniczenia nadzoru do organizacji i osób certyfikowanych przez kompetentną władzę.

Odpowiednie przepisy wywodzą się ze wspólnych procedur wykonawczych Wspólnych Władz Lotniczych dotyczących JAR-OPS i JAR-FCL, a także z obowiązujących wymagań określonych w sekcji B, zawartych w rozporządzeniach (WE) nr 1702/2003 i 2042/2003. art. 8 ust. 5; dla FCL: art. 7 ust. 6; dla wspólnego nadzoru: W odpowiedzi na informacje zwrotne przekazane przez interesariuszy w ramach akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne uwzględnione zostaną bardziej szczegółowe instrukcje w sprawie wstępnej certyfikacji i sprawowania nadzoru, odnoszące się w szczególności do procesów, kwalifikacji i odpowiedniej liczby personelu, ważności licencji i uprawnień instruktorów szkolenia praktycznego itd.

48. Propozycja przedstawiona w opinii na temat proponowanej zmiany zawierała elementy wynikające z zaleceń COra dotyczących wydawania pojedynczego certyfikatu tym organizacjom, które posiadają zatwierdzenia zgodnie z więcej niż jedną częścią. Z analizy uwag przedstawionych w opinii na temat proponowanej zmiany jasno wynika, że koncepcja „pojedynczego certyfikatu” nie znalazła poparcia: problemy występujące w przemyśle wiążą się z tym, że oprócz certyfikatu przewoźnika lotniczego ICAO nie wymaga zatwierdzenia dla organizacji jako swego rodzaju zabezpieczenia, w związku z czym pojedynczy certyfikat stworzyłby europejski wyjątek pozbawiony międzynarodowego uznania. Kompetentne władze zauważyły, że warunki wydawania pojedynczego certyfikatu i związek pomiędzy osobnym certyfikatem dla organizacji a certyfikatami dla konkretnych obszarów (AOC, ATO, AeMC) nie zostały wyraźnie określone. Stwierdziły one ponadto, że pojedynczy certyfikat dla organizacji przyczyniłby się do zwiększenia obciążenia władz, co nie miałooby uzasadnienia pod kątem bezpieczeństwa. Biorąc pod uwagę to, że główne cele koncepcji pojedynczego certyfikatu

dla organizacji można osiągnąć bez narzucania obowiązku wydawania pojedynczego certyfikatu, Agencja podjęła decyzję o odrzuceniu tego pomysłu. Jeśli chodzi o skuteczne sprawowanie nadzoru, faktycznie dużo istotniejsza aniżeli wydawanie osobnego certyfikatu dla organizacji jest racjonalizacja programu sprawowania nadzoru dla organizacji posiadających zatwierdzenia zgodnie z więcej niż jedną częścią. Zgodnie z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań określonych w AR.GEN.305 zezwala się na uznawanie jednostek audytowych w odniesieniu do organizacji certyfikowanych zgodnie z więcej niż jedną częścią.

49. Opinia na temat proponowanej zmiany zawierała również propozycję sprawowania wspólnego nadzoru²⁷ mającą na celu stworzenie podstawy dla zapewnienia najskuteczniejszego nadzoru nad tymi czynnościami, które nie są geograficznie ograniczone do państwa członkowskiego, w którym został wydany certyfikat. Głównym celem przepisów dotyczących sprawowania wspólnego nadzoru jest objęcie nadzorem wymiaru europejskiego poprzez zachęcanie do jak najlepszego wykorzystania zasobów nadzorczych na szczeblu lokalnym z jednoczesnym zapewnieniem stałego nadzoru nad organizacjami lub statkami powietrznymi. W ten sposób można by wdrożyć niektóre szczególne zalecenia opracowane podczas konferencji dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego nt. globalnej strategii sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa, która odbyła się w siedzibie ICAO w 1997 r.; w trakcie tej konferencji podkreślono potrzebę koordynacji i harmonizacji zasad i procedur oceny nadzoru w zakresie bezpieczeństwa na szczeblu globalnym i uznano korzyści płynące z przyjęcia podejścia regionalnego. Propozycja Agencji była obszernie komentowana. Większość uwag złożyły kompetentne władze, które wyraziły obawy co do możliwego rozmycia obowiązków w zakresie nadzoru oraz co do praktycznych aspektów współpracy pomiędzy władzami, w przypadku której różne systemy prawne lub bariery językowe byłyby potencjalnymi przeszkodami. Problemy przemysłowe dotyczyły głównie dodatkowego obciążenia i możliwości powielania nadzoru nad organizacjami działającymi w kilku państwach członkowskich.
50. Zgodnie z zaleceniami grupy kontrolującej AR/OR i w następstwie spotkania z przedstawicielami Grupy Doradczej Władz Krajowych (AGNA) odpowiednie przepisy zawarte w sekcji III AR.GEN zostały poprawione tak, aby uwzględniały najważniejsze obawy wyrażone przez interesariuszy. W celu określenia zakresu sprawowania nadzoru nad czynnościami wykonywanymi na terytorium państwa członkowskiego przez osoby lub organizacje niecertyfikowane przez kompetentną władzę należy zastosować podejście oparte na ryzyku, uwzględniające priorytety w zakresie bezpieczeństwa określone w krajowym planie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia ramowego. Podstawowy obowiązek kompetentnej władzy, która wydała certyfikat, nie ulega zmianie. Tę propozycję uzupełniają przepisy dotyczące dobrowolnej współpracy w formie umów pomiędzy władzami, w związku z czym część czynności nadzorczych może wykonywać władza, na której terenie prowadzone są działania, co zwiększa ich widoczność. Powinno to zachęcać kompetentne władze do jak najlepszego wykorzystywania zasobów dostępnych im na szczeblu lokalnym. Przepisy wykonawcze dotyczące nieprawidłowości i egzekwowania przepisów (AR.GEN.350 i AR.GEN.355) zostały odpowiednio zmienione. AR.GEN.350 ponownie zmieniono w celu zapewnienia spójności z AR.CC, tj. w celu uwzględnienia fałszowania i oszustwa. Dodano również nowy punkt AR.GEN.300 lit. f) w celu uwzględnienia przepisów wcześniej zdefiniowanych w punkcie AR.GEN.425 lit. a); punkt AR.GEN.425 lit. a) przeniesiono natomiast do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych.
51. Chociaż Agencja zmieniła swoją propozycję dotyczącą sprawowania wspólnego nadzoru, tak aby uwzględnić najważniejsze obawy wyrażone przez państwa członkowskie, nalega ona na znaczenie rozszerzenia nadzoru poprzez objęcie nim wszystkich czynności wykonywanych na terytorium państw członkowskich, a także pogłębienia współpracy pomiędzy kompetentnymi władzami państw członkowskich w celu stawienia czoła

²⁷ Termin „zbiorowy nadzór” stosowany w nocie wyjaśniającej do NPA 2008-22 został obecnie zastąpiony terminem „wspólny nadzór”, który lepiej odzwierciedla cel odpowiednich przepisów.

wyzwaniom związanym ze wspólnym rynkiem: większa liczba pilotów i operatorów, a także pilotów egzaminatorów i lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie może korzystać ze swoich przywilejów w państwie UE innym niż państwo w głównym stopniu odpowiedzialne za sprawowanie nad nimi nadzoru. W związku z tym Agencja proponuje przegląd wdrożenia przepisów dotyczących sprawowania wspólnego nadzoru i właściwego funkcjonowania systemu nadzoru w przyszłości, nie tylko w celu jak najwcześniejszego wykrycia ewentualnych luk prawnych w dziedzinie nadzoru, lecz również w celu stwierdzenia konieczności opracowania bardziej szczegółowych przepisów, zmierzających do zapewnienia rozwoju zdolności sprawowania nadzoru na szczeblu europejskim, zarówno pod kątem bezpieczeństwa, jak i skutecznego wykorzystania zasobów.

52. Inną ważną kwestią zaproponowaną w opinii na temat proponowanej zmiany jest przejście w kierunku nadzoru opierającego się na ryzyku i skuteczności, które to przejście również wynika z inicjatywy COra. Na podstawie oceny uwag dotyczących opinii na temat proponowanej zmiany 24-miesięczna przerwa w czynnościach nadzorczych, początkowo określona na poziomie przepisów wykonawczych, została przeniesiona do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań zawartych w AR.GEN.305 na potrzeby sporządzenia dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi, czego celem jest zapewnienie elastyczności. Ta zmiana na poziomie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań wywołała poważne obawy interesariuszy co do wdrożenia na obecnym etapie systemu opartego wyłącznie na ryzyku: interesariusze stwierdzili, że tego typu systemu nie należy przyjmować dopóty, dopóki regulowane organizacje nie osiągną wystarczającej dojrzałości swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz dopóki kompetentne władze nie zapewnią przejrzystości swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa poprzez zgromadzenie i przeanalizowanie odpowiednich danych. Niektórzy interesariusze zauważyli ponadto, że taką elastyczność można by wykorzystać w niektórych państwach członkowskich w celu uzasadnienia kolejnych redukcji zasobów, jakimi dysponują kompetentne władze. Aby odnieść się do tych obaw, Agencja zgodziła się przywrócić 24-miesięczną przerwę na poziomie przepisów wykonawczych i obecnie proponuje szereg kryteriów dotyczących rozszerzenia lub skrócenia tej standardowej przerwy w czynnościach nadzorczych. Te przepisy mają zastosowanie do organizacji certyfikowanych przez kompetentną władzę oraz do posiadaczy certyfikatu kwalifikacji FSTD.
53. Punkty AR.GEN.300 i AR.GEN.305 obejmują ogólne wymagania dotyczące sprawowania nadzoru nad osobami poprzez inspekcje. W odpowiedzi na te przepisy niektóre stowarzyszenia zrzeszające zainteresowane podmioty i organizacje nienastawione na zys zakwestionowały potrzebę przeprowadzania niezapowiedzianych inspekcji i stwierdziły, że takie przepisy mogłyby spowodować dodatkowe koszty, którymi zostaliby obciążeni posiadacze licencji. Akceptowalny sposób spełnienia wymagań zostanie uwzględniony w celu wyjaśnienia, że nadzór nad osobami posiadającymi licencję, certyfikat, uprawnienie lub świadectwo powinien być zwykle zapewniony jako element sprawowania nadzoru nad organizacjami, w ramach których osoby te korzystają ze swoich uprawnień. Ponadto w przypadku zatwierdzania lub wznawiania uprawnień kompetentna władza powinna zweryfikować zgodność z obowiązującymi wymaganiami. Co więcej, aby należycie wywiązać się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru, kompetentna władza powinna przeprowadzić określoną liczbę niezapowiedzianych weryfikacji. Akceptowalny sposób spełnienia wymagań będzie odzwierciedlał przepisy zawarte w dokumencie 9397 ICAO „Podręcznik procedur opracowywania krajowego systemu licencjonowania personelu i zarządzania tym systemem”.
54. Dokonano przeglądu przepisów dotyczących „pośredniego zatwierdzania” określonych rodzajów zmian organizacyjnych zaproponowanych w opinii na temat proponowanej zmiany. O tej kwestii jest obecnie mowa w AR.GEN.330 „Zmiany – organizacje”; przedstawiona klasyfikacja obejmuje zmiany wymagające wcześniejszego zatwierdzenia i zmiany niewymagające wcześniejszego zatwierdzenia przez kompetentną władzę. Dodano również przepisy dla tych organizacji, które chciałyby wprowadzić zmiany bez ich wcześniejszego zatwierdzenia przez kompetentną władzę: organizacja dysponuje

procedurą określającą zakres tego typu zmian i opisującą sposób zarządzania taką procedurą i przekazania jej kompetentnej władzy w celu zatwierdzenia (por. AR.GEN.310 lit. c)). Zmienione przepisy są w pełni zgodne z celem „pośredniego zatwierdzania” lub zmian „możliwych do przyjęcia przez władzę”.

55. Zaproponowane przepisy wykonawcze dotyczące nieprawidłowości i działań wdrażających zmieniono w celu uwzględnienia opisu nieprawidłowości, wcześniej określonego w części OR, oraz w celu dostosowania do zmian wprowadzonych do AR.GEN.300 i AR.GEN.305 w odniesieniu do sprawowania wspólnego nadzoru. Zmieniono również okres wdrożenia działań naprawczych w celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi wymaganiami zawartymi w przepisach dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu.
56. Biorąc pod uwagę to, że większość przepisów wykonawczych określonych w sekcji III AR.GEN opiera się na obowiązujących wymaganiach, oraz uwzględniając obowiązki nałożone przez ICAO na państwa członkowskie w odniesieniu do wdrożenia systemów sprawowania skutecznego nadzoru jako elementu ich krajowych programów bezpieczeństwa, zadania, które rzeczywiście są nowe lub które nie są częścią zadań wynikających z obowiązków określonych na mocy konwencji chicagowskiej, ograniczają się do obowiązku:
 - a. informowania osób i organizacji, które nie podlegają porozumieniu o sprawowaniu nadzoru zawartemu pomiędzy kompetentnymi władzami (AR.GEN.300 lit. e));
 - b. zatwierdzenia procedury organizacji, która to procedura dotyczy zmian niewymagających wcześniejszego zatwierdzenia (AR.GEN.310 lit. c));
 - c. informowania kompetentnej władzy, która wydała certyfikat, o wszelkich przypadkach nieprzestrzegania obowiązujących wymagań przez organizację certyfikowaną przez kompetentną władzę innego państwa członkowskiego lub przez Agencję, a także wskazania nieprawidłowości (AR.GEN.350 lit. e)); oraz
 - d. informowania kompetentnej władzy, która wydała licencję, certyfikat, uprawnienie lub świadectwo, o wszelkich przypadkach nieprzestrzegania obowiązujących wymagań przez organizację certyfikowaną przez kompetentną władzę innego państwa członkowskiego lub przez Agencję (AR.GEN.355 lit. e)).

Można założyć, że aby wykonać te dodatkowe zadania, władze mogą korzystać z istniejących zasobów, procesów nadzoru i certyfikacji, a także kanałów informacyjnych.

Część AR, podczęść FCL

57. W podczęści AR.FCL określono szczególne wymagania dotyczące władz odnoszące się do licencjonowania załogi lotniczej. Na podczęść AR.FCL składają się 3 sekcje:

- Sekcja I Informacje ogólne
- Sekcja II Licencje, uprawnienia i certyfikaty
- Sekcja III Egzaminacje sprawdzające wiedzę teoretyczną.

W sekcji I wchodzącej w skład podczęści FCL określono ogólne wymagania i zawarto przepisy dotyczące prowadzenia przez kompetentną władzę rejestrów licencjonowania.

W sekcji II określono dodatkowe przepisy dotyczące licencji, uprawnień i certyfikatów. Sekcja ta zawiera wymagania dotyczące procedur wydawania, przedłużania i wznawiania licencji, monitorowania egzaminatorów, a także udzielania konkretnych informacji egzaminatorom, okresu ważności licencji, procedury ponownego wydawania licencji, a także przepisy dotyczące ograniczania, zawieszania, cofania licencji, uprawnień lub certyfikatów.

Sekcja III zawiera przepisy dotyczące procedur przeprowadzania egzaminów sprawdzających wiedzę teoretyczną.

58. Podczęść AR.FCL opiera się przede wszystkim na obowiązujących wymaganiach dotyczących władz odnoszących się do licencjonowania organizacji szkoleniowych i załogi lotniczej oraz zawartych w JAR-FCL. Na podstawie otrzymanych uwag i w wyniku dalszych dyskusji z państwami członkowskimi najistotniejszą zmianą była zmiana systemu monitorowania egzaminatorów.

59. W podczęści FCL dokonano tylko kilka ważnych zmian. Wymóg dotyczący procedur wydawania i przedłużania licencji (AR.FCL.200) zmieniono w celu uwzględnienia możliwości zatwierdzania licencji przez egzaminatorów. Lepiej odzwierciedla to zmiany, które zostały już uwzględnione w części FCL, a także umożliwi kompetentnym władzom upoważnianie określonych egzaminatorów do wykonania tego zadania.

Większość otrzymanych uwag i reakcji dotyczyła punktu AR.FCL.205 (w sekcji II), który odnosi się do monitorowania egzaminatorów. W celu wsparcia władz w sprawowaniu nadzoru Agencja przedstawiła w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi listę egzaminatorów, jaką mają sporządzić władze. Biorąc pod uwagę otrzymane uwagi i dyskusje z państwami członkowskimi, Agencja narzuciła na władze dodatkowy obowiązek uwzględnienia egzaminatorów certyfikowanych przez inne państwo członkowskie, lecz korzystających z przywilejów na swoim terytorium. Agencja przewidziała ponadto wymóg (określony już w JAR-FCL) opracowania przez władze procedur wyznaczania egzaminatorów do przeprowadzania określonych testów umiejętności.

60. Należy podkreślić, że w związku z obowiązkiem sporządzenia i opublikowania listy egzaminatorów oraz potrzebą organizacji odpraw dla egzaminatorów certyfikowanych w innych państwach członkowskich, a także związanymi z tym zadaniami administracyjnymi kompetentne władze otrzymają kilka dodatkowych zadań.

Przepis dotyczący ustanowienia obowiązku przestrzegania przez egzaminatorów kryteriów bezpieczeństwa podczas testów i kontroli umiejętności został przeredagowany w celu uwzględnienia również egzaminatorów certyfikowanych w innym państwie członkowskim. Podczas przyszłego tworzenia regulacji kwestia ta zostanie ponownie podjęta, ponieważ określone elementy tych kryteriów bezpieczeństwa w wyniku obecnego tworzenia regulacji staną się częścią podręcznika dla egzaminatorów.

61. Najważniejszą kwestią, jaka została podjęta w odniesieniu do wymagań zawartych w sekcji III, była potrzeba stworzenia wspólnego Europejskiego Centralnego Banku Pytań wraz z tabelą podziału pytań i wskazaniem czasu rozpatrywania określonych tematów.

Dokonano drobnej zmiany punktu AR.FCL.300 w celu poprawienia kilku błędów redakcyjnych i wyjaśnienia kwestii związanych z Europejskim Centralnym Bankiem Pytań.

62. W oparciu o otrzymane uwagi zrewidowano również standardowy format licencji, formularz 141 EASA, znajdujący się obecnie w załączniku I do części AR, oraz na etapie konsultacji wprowadzono kilka zmian w porównaniu z formatem licencji określonym w JAR-FCL. Do niektórych najważniejszych zmian zalicza się:

- ujednoczenie formatu licencji w stosunku do innych europejskich licencji;
- dodanie poziomu biegłości językowej i daty ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej;
- wydzielenie większej ilości miejsca na przedłużenie uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej;
- wydzielenie miejsca na szczególne uwagi dotyczące licencji LAPL (niezgodnie z ICAO);
- dodanie dodatkowej kolumny na datę przeprowadzenia testu umiejętności instrumentalnej; oraz
- dodanie dodatkowego rzędu IVa na datę urodzenia (w celu zapewnienia zgodności z art. 5.1.1.2 ICAO).

Na późniejszym etapie zainicjowane zostanie przyszłe zadanie w zakresie tworzenia regulacji w celu sporządzenia listy znormalizowanych skrótów (np. uprawnień, kategorii statków powietrznych) i ich możliwych kombinacji. Taka lista powinna być stosowana w odniesieniu do wpisów dokonywanych w licencji oraz jako zalecenie dla kompetentnych władz i egzaminatorów odnośnie do sposobu wydawania/przedłużania/wznawiania uprawnień wskazanych w licencji.

Część AR, podczęść CC

63. Podczęść CC uzupełnia wymagania określone w podczęści GEN w odniesieniu do świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego i ich posiadaczy. Podczęść CC została rozszerzona o kilka wymagań w celu uwzględnienia specyfiki świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, przewidzianej w art. 8 ust. 4 i art. 8 ust. 5 lit. e) rozporządzenia podstawowego. Na podczęść CC składają się następujące sekcje:
- Sekcja I ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO
 - Sekcja II Organizacje prowadzące szkolenia personelu pokładowego lub wydające świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego.
64. *Sekcja I* skupia się na aspektach bezpośrednio związanych z samymi świadectwami dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, takich jak dwie opcje wydawania takich świadectw dostępne dla państw członkowskich, stosowanie standardowego formatu EASA oraz sytuacje mogące wymagać od kompetentnej władzy podjęcia działań w ramach swoich zadań wykonawczych mających zastosowanie do ludzi.
- Sekcja II* odnosi się do organizacji podlegających określonym warunkom ogólnym, które to organizacje kompetentna władza może zatwierdzić w celu umożliwienia szkolenia personelu pokładowego lub wydania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego. Należy zaznaczyć to, że inaczej niż w przypadku organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia załogi lotniczej rozporządzenie podstawowe nie zawiera jasnej podstawy prawnej, w oparciu o którą Agencja miałaby określać kryteria mające zastosowanie do organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia personelu pokładowego. Z tego właśnie względu odpowiednie wymagania krajowe będą miały zastosowanie dopóty, dopóki tego typu kryteria będzie można określić na szczeblu UE.
65. Świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego różni się od zaświadczenia odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa wymaganego obecnie na mocy UE-OPS. Zgodnie z UE-OPS każdy członek personelu pokładowego uczestniczący w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym musi posiadać świadectwo dopuszczenia do pracy. Niemniej jednak, inaczej niż w przypadku świadectwa UE-OPS, świadectwo dopuszczenia do pracy należy utrzymać; ponadto istnieją okoliczności, w których takie świadectwo może wymagać zmiany, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia. Wymagania mające zastosowanie do posiadaczy zostały określone w oddzielnej części CC.
66. Zgodnie z załącznikami 1 i 6 ICAO członkowie personelu pokładowego nie muszą posiadać świadectwa, certyfikatu ani licencji. Tego typu system opracowało jednak więcej niż kilka państw członkowskich ICAO. Na przykład w kilku państwach członkowskich UE obowiązują krajowe wymagania dotyczące licencjonowania lub certyfikacji członków personelu pokładowego, które uzupełniają minimalne wymagania UE-OPS; FAA wydaje amerykańskim stewardessom i stewardom uczestniczącym w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym certyfikat potwierdzenia biegłości; organ lotnictwa cywilnego RPA (SACAA) wymaga od personelu pokładowego posiadania licencji i wydaje tego typu licencje.
67. Do głównych kwestii, które zostały poruszone w uwagach dotyczących dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi, oraz związanych z nimi odpowiedzi Agencji zalicza się, co następuje:
- *Wymóg wydawania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego w nowym formacie EASA:* początkowo zaproponowany 18-miesięczny okres przejściowy zostaje wydłużony do 60 miesięcy zgodnie z licencjami pilotów zgodnymi z JAR, wydanymi przez państwo członkowskie przed dniem 8 kwietnia 2012 r. (por. opinia „Przepisy wykonawcze dotyczące kwalifikacji personelu

pokładowego uczestniczącego w operacjach zarobkowych” – art. 9 lit. b) rozporządzenia ramowego).

- *Upoważnienie organizacji do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego w imieniu kompetentnej władzy:* o ile państwo członkowskie na to zezwoli, organizacja może wydawać świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego na podstawie upoważnienia do wydawania tego typu świadectw.
- *Wymogiem wydania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego jest ukończenie szkolenia przewidzianego dla konkretnego typu statku powietrznego: ten wymóg skreślono.* ten wymóg skreślono. Niemniej jednak ważne kwalifikacje dla konkretnego typu statku powietrznego pozostają w części CC jako warunek korzystania ze świadectw przez ich posiadaczy.
- *Brak wspólnych kryteriów lub standardów na szczeblu UE w zakresie zatwierdzania organizacji szkolących personel pokładowy, kwalifikacji instruktorów i egzaminatorów oraz urzędzeń szkoleniowych:* w świetle ogólnego porozumienia i zgody prawodawcy co do podstawy prawnej Agencja proponuje zająć się tymi kwestiami podczas przyszłego tworzenia regulacji.

Część AR, podczęść ATO

68. W podczęści AR.ATO określono szczegółowe wymagania dotyczące władzy odnoszące się do zatwierdzonych organizacji szkolenia udzielających licencji załodze lotniczej. Na podczęść ATO składa się jedna sekcja:

- Sekcja I Informacje ogólne

W podczęści AR.ATO określono wymagania uzupełniające wymagania ogólne, takie jak wymagania odnoszące się do programów sprawowania nadzoru nad zatwierdzonymi organizacjami szkolenia (ATO) i systemu prowadzenia rejestrów związanych z ATO. Podczęść AR.ATO opiera się przede wszystkim na obowiązujących wymaganiach dotyczących władz odnoszących się do licencjonowania organizacji szkoleniowych i załogi lotniczej oraz zawartych w JAR-FCL. W odpowiedzi na reakcje niektórych interesariuszy Agencja pragnie podkreślić, że zgodnie z zaproponowanymi przepisami zatwierdzone organizacje szkolenia jako operatorzy w rozumieniu art. 3 lit. h) rozporządzenia podstawowego nie muszą posiadać certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

69. Dokonano tylko kilku ważnych zmian. Główna kwestia podniesiona przez interesariuszy na etapie konsultacji w odniesieniu do AR.ATO.105 dotyczyła tego, że w przypadku eksploatacji szkoleniowego statku powietrznego wyposażonego wyłącznie w dwa miejsca siedzące nie zezwala się na kontrolowanie lotów szkoleniowych. Kwestia ta została uwzględniona, a tekst został przeformułowany w celu jej wyjaśnienia.

Przepisy dotyczące prowadzenia rejestrów, zawarte w AR.ATO.120, zmieniono w celu wyjaśnienia terminologii stosowanej w odniesieniu do eksploatacji FSTD. Należy przypomnieć, że w odniesieniu do FSTD Agencja postanowiła ustanowić nowe zadanie w zakresie tworzenia regulacji w celu dostosowania wszystkich przepisów wykonawczych, warunków certyfikacji i akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań do 3. wydania dokumentu 9625 ICAO.

W dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi Agencja poinformowała interesariuszy, że wobec niezachowania standardowego certyfikatu zatwierdzenia organizacji EASA opracowany zostanie oddzielny certyfikat zatwierdzenia ATO. Podstawę tego certyfikatu stanowi formularz 153 JAA FTO/certyfikat zatwierdzenia TRTO oraz certyfikat zatwierdzenia EASA 147 wraz z załączonym harmonogramem zatwierdzenia, nazywany obecnie „zatwierdzeniem odbycia kursu szkoleniowego”.

W odpowiedzi na uwagi dotyczące harmonogramu zatwierdzenia odbycia kursu szkoleniowego do formularza zatwierdzenia odbycia kursu załączonego do certyfikatu

ATO włączono zatwierdzenie stosowania przez ATO urządzeń FSTD (wcześniej zwane „zatwierdzeniem użytkownika”). Takie zatwierdzenie odbycia kursu wymaga wyszczególnienia kursu szkoleniowego i odpowiednich FSTD.

Część AR, podczęść FSTD

70. W podczęści AR.FSTD określono szczególne wymagania dotyczące władzy odnoszące się do kwalifikacji FSTD. Na podczęść ATO składa się jedna sekcja:

- Sekcja I Informacje ogólne

W podczęści AR.FSTD opisano główne obowiązki kompetentnej władzy odpowiedzialnego za kwalifikację i monitorowanie eksploatacji FSTD. Opisano ponadto proces oceniania prowadzący do wydania certyfikatu kwalifikacji FSTD, łącznie z procedurą oceny wstępnej i okresowej, składem zespołu oceniającego, oceną systemu monitorowania zgodności operatora FSTD i wydaniem certyfikatu kwalifikacji. W tej sekcji przedstawiono również procedury, jakie należy stosować w przypadku zmian odnośnie do kwalifikowanych FSTD lub w przypadku niemożności utrzymania przez operatora wymaganego standardu kwalifikacji.

Podczęść AR.FSTD opiera się na JAR-FSTD A i H oraz wspólnych procedurach wykonawczych dla JAR-STD (zawartych w materiałach zawierających wytyczne i materiałach administracyjnych wspólnych władz lotniczych, sekcja szósta: Symulatory *treningowe* (STD), część druga: Procedury). W porównaniu z poprzednimi regulacjami nie występują w niej żadne istotne zmiany ani nie wynikają z niej nowe zadania dla kompetentnych władz.

Do „Certyfikatu kwalifikacji szkoleniowego urządzenia symulacji lotu” dodano tabelę wyszczególniającą rodzaj szkolenia i uwagi dotyczące testowania i kontroli w celu umożliwienia posiadaczowi certyfikatu przekazania użytkownikowi urządzenia informacji zatwierdzonych przez kwalifikującą kompetentną władzę.

Część AR, podczęść AeMC i MED

71. W podczęściach AR.MED i AR.AeMC określono szczególne wymagania dotyczące certyfikacji w zakresie medycyny lotniczej, które uzupełniają ogólne wymagania zawarte w podczęści GEN części AR. Podczęści AR.AeMC i AR.MED wraz z OR.AeMC tworzą system regulacji w zakresie certyfikacji centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie, powiadamiania lekarzy medycyny ogólnej oraz poświadczania stanu zdrowia pilotów.

Podczęść AR.AeMC składa się tylko z jednej sekcji – „Informacje ogólne”.

Na podczęść AR.MED składają się trzy sekcje:

- Sekcja I Informacje ogólne
- Sekcja II Centra medycyny lotniczej
- Sekcja III Poświadczanie stanu zdrowia.

Podczęść AR.AeMC zostaje uzupełniona standardowym formatem harmonogramu zatwierdzania centrów medycyny lotniczej. W podczęści AR.MED wprowadzono również odpowiednio certyfikat dla centrów medycyny lotniczej (AeMC) oraz standardowe świadectwo zdrowia pilotów EASA.

72. Co do AeMC nie podniesiono żadnych istotnych kwestii. Najważniejsze obawy dotyczyły punktu AR.MED.150 „Prowadzenie rejestrów” zawartego w podczęści MED: kompetentne władze (władze uprawnione do licencjonowania) znacznej większości państw członkowskich będą przechowywały dokumentację medyczną wszystkich pilotów, którym wydały licencję. Dyrektywa europejska dotycząca ochrony danych jest wdrażana w państwach członkowskich bardzo różnie i dlatego też wydawanie dokumentacji medycznej jest odrębnie regulowane w różnych państwach europejskich. Z tego względu uwagi, w których apelowano o wydawanie dokumentacji medycznej z nieusuniętymi danymi osobowymi pilota instytutom badawczym, kierownictwu kompetentnych władz i organom odpowiedzialnym za dochodzenie (organom ds. badania wypadków, organom bezpieczeństwa, policji), a także wydawanie jej „we wszystkich innych okolicznościach przewidzianych w prawie krajowym”, nie zostały co prawda uwzględnione w przepisach wykonawczych, lecz zostaną wzięte pod uwagę w ramach akceptowalnego sposobu spełnienia wymagań. W wystarczającym stopniu umożliwi to państwom członkowskim stosowanie prawa krajowego w dziedzinie ochrony danych. Niemniej jednak punkt, o którym mowa, został zmieniony; uwzględniono w nim uwagi dotyczące wydawania dokumentacji medycznej z badań lekarskich na potrzeby wydania świadectwa zdrowia (komisji ds. rewizji dokumentacji medycznej, specjalistom medycznym zaangażowanym w proces oceny). Takie zapisy są niezbędne w celu podjęcia decyzji o kondycji zdrowotnej; jest to główny powód, dla którego kompetentne władze przechowują dokumentację medyczną.
73. Uwagi jednego z państw członkowskich odnoszące się do kilku punktów (120, 125, 150, 315 i 325 AR.MED) skupiały się na zaangażowaniu kompetentnej władzy/doradcy medycznego w proces poświadczania stanu zdrowia pilota oraz na tym, że po przeprowadzeniu badania lotniczo-lekarskiego i oceny w zakresie medycyny lotniczej lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie muszą przesłać władzy, która wydała pilotowi licencję (władzy uprawnionej do licencjonowania), pełną dokumentację medyczną wszystkich pilotów. Tego typu uwagi wynikają ze stanowiska tego państwa członkowskiego, zgodnie z którym dokumentacja medyczna powinna być przesyłana kompetentnej władzy, kondycji zdrowotnej nie powinien zaś oceniać doradca medyczny kompetentnej władzy, która wydała pilotowi licencję (władza uprawniona do licencjonowania), lecz wyłącznie lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie lub centrum medycyny lotniczej. W tekście nie wprowadzono żadnych zmian, ponieważ kwestia ta została rozstrzygnięta w części MED oraz potrzebne są przepisy dla pozostałych państw członkowskich.

74. W załączniku VI do części AR przedstawiono format świadectwa zdrowia pilota i jego opis. Zmieniono punkt 13 opisu oraz pole X w formacie certyfikatu, ponieważ nie we wszystkich państwach członkowskich lekarz medycyny ogólnej lub doradca medyczny mogą podpisywać świadectwo zdrowia. Pole na stronie 4 certyfikatu zawierające informacje dla lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie o terminach „poprzednich” i „następnych” badań (EKG, audiogram i badanie okulistyczne) zostało wyczyszczone na wniosek jednego z państw członkowskich i w tym miejscu wstawiono MED.A.020. Kilka państw członkowskich wnioskowało o wpisanie na świadectwie zdrowia „MED.A.020 Pogorszenie kondycji zdrowotnej”. Agencja jest zdania, że świadectwo zdrowia ma na celu potwierdzenie tego, że pilot przeszedł odpowiednie badanie lotniczo-lekarskie i został poddany ocenie w zakresie medycyny lotniczej oraz że stwierdzono jego zdolność do prowadzenia statku powietrznego, a nie informowanie pilota o jego obowiązkach w przypadku pogorszenia się jego kondycji zdrowotnej. Uwaga ta została jednak zaakceptowana, ponieważ nie dotyczy ona kwestii bezpieczeństwa i zdaje się mieć istotne znaczenie dla kilku państw członkowskich.
75. Uwagi dotyczące przeniesienia pozycji z AR.MED do AR.GEN oraz z OR.AeMC do OR.GEN nie zostały zaakceptowane ze względu na ponowną wertykalizację struktury przepisów. W ramach nowej struktury konieczne będzie tak naprawdę przeniesienie lub skopiowanie ustępów z AR.GEN do AR.MED.

VII. Memorandum wyjaśniające – część OR

Informacje ogólne

76. Na część OR zaproponowaną w niniejszej opinii składają się cztery podczęści podzielone na sekcje, które zawierają zarówno wymagania ogólne, jak i wymagania dotyczące konkretnych obszarów mające zastosowanie do różnych rodzajów organizacji:

- Część OR, podczęść GEN, wymagania ogólne uzupełnione o:
 - Część OR, podczęść ATO, szczególne wymagania odnoszące się do zatwierdzonych organizacji szkolenia;
 - Część OR, podczęść FSTD, szczególne wymagania dotyczące organizacji korzystających ze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) i kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD); oraz
 - Część OR, podczęść AeMC, szczególne wymagania odnoszące się do centrów medycyny lotniczej.

Do podczęści OR.FSTD, która nie została uwzględniona w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi, wprowadzono przepisy wykonawcze ujęte uprzednio jako sekcja III podczęści ATO. Ta zmiana struktury uwzględnia to, że nie wszyscy operatorzy FSTD są zatwierdzonymi organizacjami szkolenia.

Na podczęść GEN części OR zaproponowaną w niniejszej opinii składają się dwie sekcje:

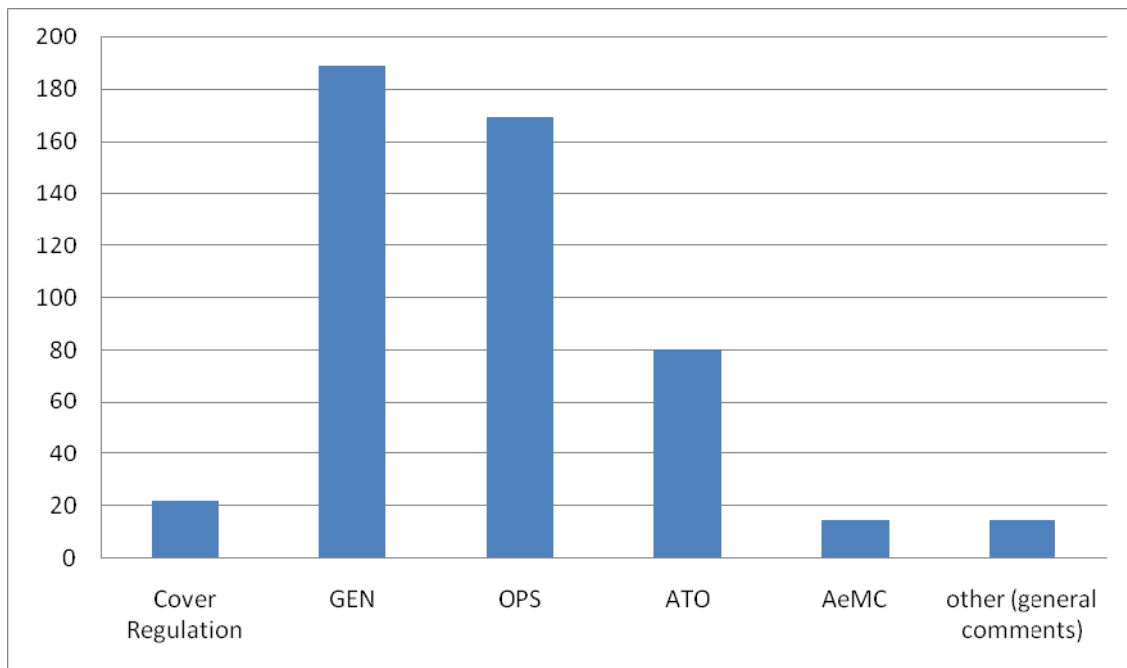
- Sekcja I Informacje ogólne
- Sekcja II System zarządzania

W podczęści GEN części OR określono wspólne wymagania mające zastosowanie do wszystkich organizacji w dziedzinie załogi lotniczej i operacji lotniczych. Wymagania te opierają się na głównych zaleceniach COrA i normach ICAO dotyczących SZB. Uzupełniają one wymagania dotyczące władzy określające warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów i zatwierdzeń.

77. Tekst zaproponowany w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany dokonane we wniosku wstępnym Agencji (opublikowanym w NPA 2008-22cd), a także dalsze zmiany dokonane na podstawie analizy i oceny uwag zgłoszonych odnośnie do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD). W NPA 2009-02c uwzględniono wymagania dotyczące organizacji, odnoszące się do konkretnych operacji (podczęść OPS części OR). Zostaną one uwzględnione w pierwszej opinii, jaka zostanie opublikowana na temat operacji lotniczych.

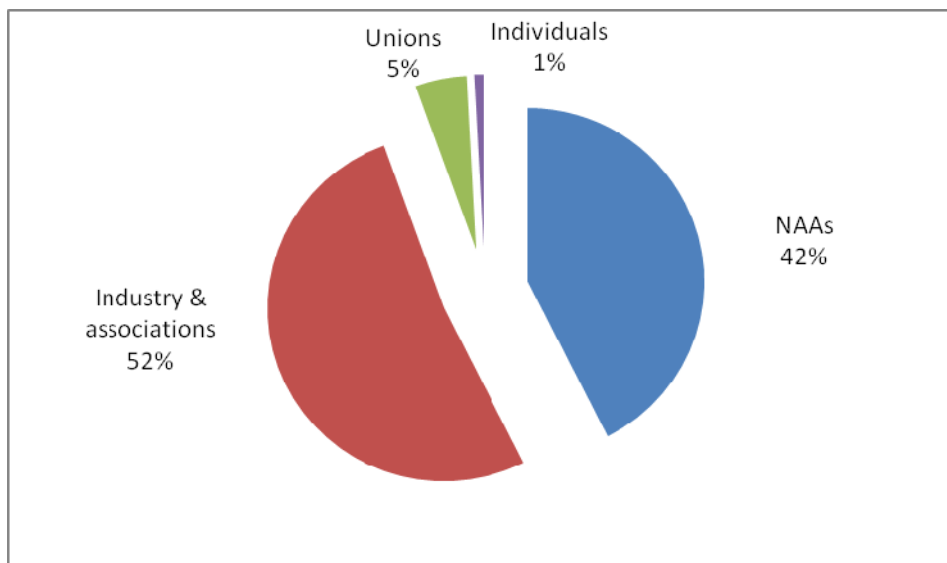
Konsultacje

78. W punkcie 23 noty objaśniającej zawartej w niniejszej opinii przedstawiono ogólne informacje na temat uwag zgłoszonych do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi do części AR i OR. Poniższy wykres przedstawia rozkład 490 uwag zgłoszonych do części OR (dokumenty zawierające odpowiedź na uwagi 2008-22c i 2009-02c), z czego 1/3 uwag dotyczyło akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne, zaś 2/3 dotyczyło przepisów wykonawczych.



Wykres 3: Uwagi dotyczące części OR – rozkład

79. Poniższy wykres przedstawia pochodzenie uwag. Biorąc pod uwagę to, że uwagi pochodzące od stowarzyszeń zrzeszających przedstawicieli przemysłu zazwyczaj są przekazywane w imieniu ich członków, można założyć, że ogólny udział przemysłu jest na tym wykresie niedostatecznie reprezentowany.



Wykres 4: Uwagi dotyczące części OR – pochodzenie

Główne kwestie podniesione w uwagach na temat dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi omówiono w kolejnych punktach.

Zakres i stosowalność

80. Część OR zaproponowana w niniejszej opinii ma zastosowanie do zatwierdzania zatwierdzonych organizacji szkolenia i centrów medycyny lotniczej oraz sprawowania nad nimi stałego nadzoru, kwalifikacji FSTD i stałej zgodności z wymaganiami mającymi zastosowanie do certyfikowanych organizacji i posiadaczy certyfikatu kwalifikacji FSTD. W podczęści GEN części OR określono powszechnie obowiązujące wymagania dotyczące organizacji mające zastosowanie do wszystkich certyfikowanych organizacji i posiadaczy certyfikatu kwalifikacji FSTD²⁸ w zakresie licencjonowania załogi lotniczej i operacji. Uzupełniają one przepisy zawarte w części AR dotyczące wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów i zatwierdzeń. W części OR określono wspólne wymagania dotyczące systemu zarządzania, obejmujące monitorowanie zgodności i zarządzanie bezpieczeństwem.

Rozporządzenie ramowe – elementy mające znaczenie dla części OR

81. Rozporządzenie ramowe obejmuje wniosek dotyczący przepisów przejściowych i mechanizmów opt-out; jego celem jest szczególne rozpatrzenie nowych przepisów dotyczących systemów zarządzania stosowanych przez regulowane organizacje, jak to określono w OR.GEN.200. Te przepisy zawierają zasady zarządzania bezpieczeństwem propagowane przez ICAO, która nadaje im status nowych wymagań, mimo że wymagania obowiązujące obecnie w państwach członkowskich EASA już wdrażają niektóre z tych przepisów. Konkretnie systemy zarządzania jakością i programy zapewniania jakości od wielu lat są wdrażane przez operatorów podlegających UE-OPS i organizacje szkoleniowe zatwierdzone zgodnie z przepisami JAR-FCL. Na przykład operatorzy prowadzący zarobkowy transport lotniczy, stosownie do 1.037 UE-OPS, wykonują już pewne czynności, które są niezbędne w kontekście zarządzania bezpieczeństwem.
82. Mając to na względzie, Agencja uważa, że organizacje spełniające wymagania określone w UE-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL lub JAR-STD powinny odnieść korzyści z przedłużonej ważności swoich certyfikatów dla organizacji po rozpoczęciu obowiązywania nowego rozporządzenia („historyczny przydział uprawnień”), ponieważ organizacje te powinny móc wdrożyć pozostałe wymagania dotyczące systemu zarządzania bez znacznych dodatkowych obciążeń. Należy zauważyć, że zgodność z tymi elementami nadal będzie wymagała zastosowania odpowiednich obowiązków, funkcji i procedur, gdy tylko zaczną obowiązywać nowe przepisy. Niemniej jednak skuteczność wszystkich tych procesów można wykazać dopiero po pewnym czasie, kiedy to zostaną zgromadzone dostateczne dane umożliwiające skuteczne zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa.
83. W NPA 2008-22 przedstawiony został plan wdrożenia SZB. Plan ten wycofano z ostatecznej wersji zaproponowanego przepisu, ponieważ miał on niestały charakter. Sugerował on, że SZB można by wdrażać przez okres 2 lat. Propozycja ta nie została skomentowana w procesie konsultacji. Agencja przyjmuje zatem, że okres 2 lat uznano za odpowiednie ramy czasowe, i proponuje przyznanie 2 lat na zlikwidowanie nieprawidłowości poziomu 2 wynikających z różnic w stosunku do nowych przepisów. Biorąc pod uwagę obawy wyrażone przez niektóre państwa członkowskie, Agencja usunęła propozycję przedstawioną w art.7 części OR rozporządzenia ramowego opublikowanego razem z dokumentem zawierającym odpowiedź na uwagi, którego celem było uzgodnienie planu wdrożenia systemu zarządzania pomiędzy organizacją i kompetentną władzą. Można przyjąć, że promowanie wdrożenia SZB przez państwa członkowskie jest elementem wdrożenia ich krajowych programów bezpieczeństwa.
84. Wraz z rozpoczęciem obowiązywania rozporządzenia ramowego należy zapewnić zgodność z przepisami. Niemniej jednak należy przeznaczyć odpowiednią ilość czasu na wdrożenie systemu służącego monitorowaniu zgodności i dokumentowaniu obowiązujących procedur, łącznie z wyznaczeniem niezbędnego personelu. Dlatego też

²⁸ Posiadacze certyfikatu kwalifikacji FSTD muszą wdrożyć system zarządzania zgodnie z częścią OR w celu utrzymania ważności swojego (swoich) certyfikatu(-ów) kwalifikacji FSTD.

organizacjom, które nie mają możliwości wykorzystania już istniejącego systemu zarządzania jakością, zwłaszcza jeśli będą one podlegały obowiązkowi certyfikacji, należy początkowo zapewnić wystarczającą ilość czasu na wdrożenie nowych wymagań dotyczących systemu zarządzania. W związku z tym Agencja proponuje, aby państwa członkowskie mogły przesunąć stosowalność dla organizacji nieobjętych wcześniej obowiązującymi wspólnymi wymaganiami lotniczymi. W ten sposób stosowanie przepisów w odniesieniu do organizacji szkoleniowych, które obecnie nie podlegają obowiązkowi certyfikacji zgodnie z JAR-FCL („zarejestrowane obiekty”), może się opóźnić do 3 lat.

85. Ponadto Agencja proponuje wprowadzenie ogólnego okresu opt-out wynoszącego 6 miesięcy dla zatwierdzonych organizacji szkolenia i centrów medycyny lotniczej zgodnych z JAR w celu uwzględnienia skutków decyzji dotyczącej zmiany struktury przepisów. Ta zmiana struktury przepisów wywoła zmiany w poszczególnych odnośnikach do przepisów oraz określone modyfikacje treści przepisów wynikające z podziału części AR i OR na poszczególne regulacje techniczne.
86. Środki przejściowe zaproponowane w art. 10 zostały podsumowane w tabeli przedstawionej poniżej:

Artykuł	Przedmiot	Opis
Art. 10 ust. 2 lit. a)	zatwierdzone organizacje szkolenia i centra medycyny lotniczej zgodne z JAR	Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów zawartych w częściach AR i OR nie później niż do dnia 08.10.13 r.
Art. 10 ust. 2 lit. b)	organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji pilota lekkiego statku powietrznego, licencji pilota turystycznego, licencji pilota balonu lub licencji pilota szybowca	Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów zawartych w częściach AR i OR nie później niż do dnia 08.04.15 r.
Art. 10 ust. 2 lit. c)	organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenia kwalifikujące do uzyskania uprawnień do prowadzenia prób w locie zgodnie z FCL.820	Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów zawartych w częściach AR i OR nie później niż do dnia 08.04.15 r. (w celu dostosowania do części FCL)
Art. 10 ust. 2 lit. d)	posiadacze certyfikatów kwalifikacji FSTD niebędący zatwierdzoną organizacją szkolenia	Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów zawartych w OR.GEN.200 lit. a) pkt 3 nie później niż do dnia 8 kwietnia 2015 r.

Tabela 3: Przegląd zaproponowanych mechanizmów opt-out

Definicje odnoszące się do części OR

87. Definicja „głównego miejsca prowadzenia działalności” służąca określeniu kompetentnej władzy pokrywa się teraz z definicją zawartą w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona)²⁹, która to definicja została również przyjęta na potrzeby

²⁹ Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG) *Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3–20.*

rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 127/2010³⁰. Oznacza to, że licencjonowani przewoźnicy lotniczy muszą zostać zatwierdzeni zgodnie z podczęścią G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, co jest warunkiem wydania im certyfikatu przewoźnika lotniczego. Zgodnie z tą definicją zarówno wykonywanie głównych czynności finansowych, jak i prowadzenie kontroli działalności organizacji odbywa się w tym samym państwie członkowskim. Uznając korzyści płynące z przyjęcia wspólnych definicji dla różnych rozporządzeń, Agencja jest zdania, że definicja przejęta z rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 stworzy problemy wdrożeniowe. W związku z tym Agencja zaleca przegląd tej definicji w odniesieniu do wszystkich rozporządzeń EASA, w tym rozporządzeń dotyczących zdatności do lotu. W przeglądzie tym należy uwzględnić siedzibę jednostki zajmującej się zarządzaniem technicznym organizacji dotyczącym czynności zatwierdzonych na mocy rozporządzenia podstawowego oraz przepisów wykonawczych do niego jako nadrzędne kryterium ustalenia głównego miejsca prowadzenia działalności organizacji w celu określenia kompetentnej władzy.

Część OR, podczęść GEN, sekcja I – Informacje ogólne

88. Przepisy wykonawcze określone w sekcji I zawierają ogólne wymagania dotyczące organizacji zarówno w zakresie operacji, jak i licencjonowania załogi lotniczej, w szczególności w odniesieniu wstępnej certyfikacji i sprawowania nadzoru. Te wymagania są odpowiednikiem analogicznych wymagań dotyczących władzy określonych w sekcjach I i III podczęści GEN części AR. Opierają się one na wysokich wymaganiach określonych w rozporządzeniu podstawowym. Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi do AR.GEN do sekcji I dodano dwa nowe punkty w celu uwzględnienia wymagań dotyczących organizacji odnoszących się do natychmiastowego reagowania na problem z zakresu bezpieczeństwa (OR.GEN.155) oraz do zgłaszania zdarzeń (OR.GEN.160). W nowym punkcie OR.GEN.155 wprowadzono wymaganie dotyczące organizacji w celu zapewnienia zgodności z wytycznymi w sprawie zdatności do lotu i bezpieczeństwa wydanymi przez Agencję, przy czym wytyczne w sprawie bezpieczeństwa wynikają z zadania w zakresie tworzenia regulacji 21.039 „Dane przydatne w użytkowaniu”.

³⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 40 z 13.2.2010, s. 4–50.

części OR	Tytuł	Analogiczne odniesienie w części AR
OR.GEN.105	Kompetentna władza	Nie dotyczy
OR.GEN.115	Ubieganie się o certyfikat dla organizacji	AR.GEN.310 lit. a)
OR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Warunki zatwierdzania organizacji i korzystania przez organizację z przywilejów	AR.GEN.310 lit. b)
OR.GEN.130	Zmiany w organizacji	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Ważność	AR.GEN.310 lit. b)
OR.GEN.140	Dostęp	Rozporządzenie ramowe rozporządzenia ramowego
OR.GEN.150	Nieprawidłowości	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń	AR.GEN.135

Tabela 4: Zgodność pomiędzy AR.GEN a OR.GEN

89. W pkt OR.GEN.115 zdefiniowano proces ubiegania się o certyfikat dla organizacji. Uwzględniając uwagi interesariuszy przedstawione w opinii na temat proponowanej zmiany, odrzucono wniosek dotyczący pojedynczego certyfikatu dla organizacji, przedstawiony w NPA 2008-22c; w części OR nie zaproponowano przy tym żadnego standardowego formularza wniosku. Państwa członkowskie wyraziły obawy związane z wpływem wprowadzenia standardowego formularza wniosku na różne systemy administracyjne, które są już stosowane zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami. Jeśli chodzi o koncepcję „pojedynczego certyfikatu”, Agencja uważa, że jej główne cele można osiągnąć bez nakładania obowiązku wydawania pojedynczego certyfikatu dla organizacji: certyfikat, który jest jedynie „potwierdzeniem” procesu certyfikacji, może mieć formę pojedynczego dokumentu lub różnych dokumentów. Najważniejszym założeniem jest zapewnienie kompetentnym władzom możliwości jak najskuteczniejszego sprawowania nadzoru nad organizacjami posiadającymi wielorakie zatwierdzenia³¹. Pod tym względem wspólne wymagania dotyczące systemu zarządzania mające zastosowanie do wszystkich rodzajów organizacji mają istotne znaczenie.
90. W pkt OR.GEN.120 zdefiniowano proces zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań mający zastosowanie do organizacji mających certyfikat zgodnie z częścią OR, w tym do zatwierdzonych organizacji i posiadaczy certyfikatu kwalifikacji FSTD. Na etapie konsultacji wyrażono obawy co do alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez organizacje podlegające wyłącznie obowiązkowi deklaracji. Agencja zauważa, że rozporządzenie podstawowe nie zawiera żadnej podstawy prawnej dla nakładania na tego typu organizacje obowiązku stosowania takiego samego procesu zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań jak na organizacje certyfikowane. Zatwierdzenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań można uznać za ważne, jeśli jest załączone do certyfikatu lub zatwierdzenia; wówczas tego typu sposoby spełnienia wymagań uznaje się za element podstawy udzielenia zatwierdzenia.

³¹ Kryteria „uznawania” jednostek audytowych sprawujących nadzór nad organizacjami mającymi więcej niż jedno zatwierdzenie zostaną uwzględnione w ramach akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań zawartych w AR.GEN.305.

Niemniej jednak w przypadku organizacji podlegających obowiązkowi deklaracji proces zatwierdzania nie ma zastosowania do sposobów spełnienia wymagań będących alternatywą dla akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań bezpośrednio związanych z wszelkimi zatwierdzeniami, jakie tego typu organizacje mogą posiadać zgodnie z częścią SPA. Jeśli chodzi o możliwość stosowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań przez organizacje zawodowe lub organy przedstawicielskie interesariuszy nieposiadające certyfikatu dla organizacji zgodnie z rozporządzeniem podstawowym i przepisami wykonawczymi od niego, nie ma potrzeby, aby tego typu organizacje zwracały się o zatwierdzenie tego typu alternatywnych sposobów, jeśli nie podlegają one obowiązkowi zgodności określonego w rozporządzeniu podstawowym i przepisach wykonawczych do niego.

W odpowiedzi na reakcje ze strony podmiotów branżowych Agencja uruchomi dodatkowe zadanie w zakresie tworzenia regulacji w celu poinformowania, jak należy wykazać zgodność z celem przepisu wykonawczego w zakresie bezpieczeństwa, ubiegając się o zatwierdzenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań.

91. W pkt OR.GEN.130 „Zmiany w organizacjach podlegających certyfikacji” sprecyzowano rodzaj zmian wymagających wcześniejszego zatwierdzenia w odniesieniu do systemu zarządzania stosowanego przez organizację w celu zmniejszenia obciążeń nakładanych na organizacje i władze: jeśli chodzi o system zarządzania, zmiany wymagające wcześniejszego zatwierdzenia są teraz zdefiniowane bardziej szczegółowo jako zmiany wpływające na zakres obowiązków i odpowiedzialności lub politykę bezpieczeństwa. Propozycja Agencji dotycząca pkt OR.GEN.130 wraz z analogicznymi przepisami AR, nie różniąc się od koncepcji „zatwierdzenia pośredniego” lub „zmian możliwych do zaakceptowania przez kompetentną władzę”, przewiduje pewną elastyczność: podczas wstępnej certyfikacji organizacja może uzgodnić wspólnie ze swoją kompetentną władzą zakres zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia w ramach ograniczeń ustalonych w pkt OR.GEN.130. Wraz z „dojrzwaniem” organizacji zakres tego typu zmian można rozszerzyć, pod warunkiem, że zmiany te nie przekroczą ograniczeń określonych na poziomie przepisów wykonawczych.
92. Kilka kompetentnych władz państw członkowskich zgłosiło uwagi na temat koncepcji nieograniczonej ważności certyfikatów i wyraziło obawy co do możliwego braku skutecznej kontroli nad niewygasającymi certyfikatami. Agencja zauważa, że nieograniczona ważność certyfikatów jest obecnie powszechnie akceptowana w obszarze zdatowności do lotu. Zachowanie ważności certyfikatów dla organizacji podlega stałemu nadzorowi sprawowanemu przez kompetentną władzę. Propozycja Agencji wspiera proces stałego monitorowania za pośrednictwem audytów, przeglądów i inspekcji przeprowadzanych w odstępach czasowych ustalonych na podstawie wyników poprzedniego nadzoru i z uwzględnieniem elementów ryzyka. Gdyby certyfikaty miały ograniczoną ważność, kompetentne władze mogłyby skłaniać się ku opóźnieniu audytów i inspekcji i przeprowadzać je tuż przed wygaśnięciem certyfikatów. W części AR przedstawiono elementy niezbędne dla kompetentnych władz do podjęcia w dowolnym momencie działań odnośnie do certyfikatu, o ile takie działania są wymagane, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, które są poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa. Ponadto państwa członkowskie mogą podejmować działania mające na celu egzekwowanie prawa, stosując kary określone w swoich przepisach krajowych wdrażających art. 68 rozporządzenia podstawowego.
93. Nowy przepis wykonawczy OR.GEN.160 „Zgłaszanie zdarzeń” został włączony w celu zdefiniowania wymogów sprawozdawczych, w tym powiadamiania organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego, które to wymogi mają zastosowanie do wszystkich organizacji podlegających części OR. Tekst tego przepisu opiera się na obowiązujących wymaganiach określonych w przepisach dotyczących zdatowności do lotu. Do zdarzeń, o których należy powiadamiać, zalicza się zdarzenia, które faktycznie zagrażają bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w odróżnieniu od zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego, którymi należy zarządzać w ramach wewnętrznego programu powiadamiania o zdarzeniach, o którym mowa w OR.GEN.200 lit. a) pkt 3. W celu

uwzględnienia reakcji przedstawionych w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi dokonano przeglądu wymagań: sprawozdania wstępne, które muszą zostać przedłożone w ciągu 72 godzin przez organizację, która zidentyfikowała dane zdarzenie, nie muszą zawierać szczegółowych informacji na temat czynności, jakie organizacja zamierza podjąć w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu zdarzenia, ponieważ ustalenie tego typu czynności może wymagać więcej czasu.

Część OR, podczęść GEN, sekcja II – System zarządzania

94. Agencja proponuje poświęcić określoną sekcję zawierającą ogólne wymagania dotyczące organizacji wymaganiom odnoszącym się do systemów zarządzania stosowanych przez organizacje. Wymagania te w głównej mierze opierają się na wymaganiach już istniejących w obowiązujących normach, takich jak JAR. Obejmują one potrzebę dysponowania wykwalifikowanym personelem, a w szczególności konkretnymi osobami odpowiedzialnymi za zapewnienie przestrzegania przez organizację obowiązujących wymagań. Istniejące wymagania obejmują ponadto potrzebę dysponowania odpowiednimi środkami niezbędnymi do wykonywania wymaganych zadań oraz potrzebę prowadzenia rejestrów wszystkich czynności wykonywanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
95. Ta konkretna sekcja jest również właściwym miejscem na wdrożenie norm ICAO dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem (SZB)³². Agencja uważa, że norm tych nie powinno się wdrażać poprzez włączenie dodatkowego wymagania dotyczącego systemu zarządzania do już istniejących przepisów, czy to odnoszących się do finansowania, jakości, czy to wszelkich innych kwestii leżących w zakresie obowiązków kierownika organizacji. Wprowadzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem oddzielnie od innych systemów można by postrzegać jako nic innego jak dodatkowe wymaganie normatywne; istnieje jednak przy tym ryzyko, że organizacje dążyłyby do usatysfakcjonowania swojej kompetentnej władzy poprzez wykazanie, że w ramach swojej organizacji uwzględniły wszystkie wymagane elementy normatywne. Nie sprzyjałoby to jednak wdrożeniu skutecznych przepisów, co ICAO popiera w celu ułatwienia wdrożenia zasad SZB.
96. Zamiast tego Agencja proponuje wyszczególnienie elementów, jakimi organizacje muszą się zająć. Zaproponowane wymagania opierają się zatem na poglądzie, że bezpieczeństwo oraz zgodność z przepisami powinny mieć istotne znaczenie dla całego personelu i w odniesieniu do całej działalności organizacji. W związku z tym wymagania zostały zaprezentowane w sposób umożliwiający organizacji ich stosowanie według własnego uznania, z uwzględnieniem własnego modelu biznesowego. Wymagania te umożliwiłyby zwłaszcza wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania tam, gdzie bezpieczeństwo jest elementem uwzględnianym podczas podejmowania każdej decyzji, a nie zestawieniem systemów zarządzania. Zintegrowane zarządzanie umożliwia kierownikom uznawanie i uwzględnianie wszystkich ważnych wpływów na ich organizację, takich jak strategicznie kierowanie organizacją, odpowiednie przepisy i normy, wewnętrzne strategie polityczne i kultura, ryzyko i zagrożenia, wymagania dotyczące zasobów i potrzeby tych, na których może mieć wpływ jakikolwiek aspekt działalności organizacji.
97. Jeśli chodzi o systemy zarządzania, Agencja proponuje zachować to, czym organ regulacyjny jest faktycznie zainteresowany, gdy wymaga od organizacji wdrożenia systemu jakości: zgodność z przepisami. System jakości można faktycznie stosować w celu spełnienia różnych grup wymagań. Agencja uważa, że należy po prostu wymagać monitorowania zgodności jako elementu wymagań dotyczących systemu zarządzania. Zaproponowane wymagania stwarzają zatem możliwość wdrożenia norm ICAO dotyczących SZB bez wymagania od organizacji zmiany ich modelu biznesowego.
98. Pomimo różnic w sformułowaniu zaproponowane wymagania nie tylko są zgodne z ICAO, lecz także mogą posłużyć ICAO za wzór. Na 37. Zgromadzeniu ICAO, które odbyło się na przełomie września i października 2010 r., potwierdzono stworzenie nowego załącznika poświęconego zarządzaniu bezpieczeństwem. Nowy załącznik będzie zawierał normy

³² Załącznik 1 ICAO do załącznika 4 / załącznik 6 ICAO do załącznika 7 „Ramy systemów zarządzania bezpieczeństwem”.

odnoszące się do programu bezpieczeństwa wymaganego od władz, a także może zawierać ogólne normy dotyczące SZB mające zastosowanie do wszystkich organizacji, co jest tym samym zgodne z kompleksowym podejściem systemowym zaproponowanym przez EASA w opinii na temat proponowanej zmiany wymagań dotyczących władzy i organizacji. Zaproponowane wymagania dotyczące systemu zarządzania są dostosowane do różnych organizacji, niezależnie od ich rozmiaru, charakteru czy złożoności ich działalności, a także niezależnie od modelu biznesowego, jaki chciałyby one wdrożyć, co zapewnia ich odpowiednie stosowanie.

99. Agencja proponuje ponadto, aby w przypadku wycofania się z części działań podlegających obecnie zaproponowanym wymaganiom organizacja zachowywała swoje obowiązki w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami. Jest to niezbędne w celu zapewnienia pełnej odpowiedzialności organizacji za działania podlegające certyfikacji.
100. Wymagania dotyczące systemu zarządzania zostały zaproponowane w celu ich zastosowania do wszystkich organizacji objętych tymi zaproponowanymi wymaganiami dotyczącymi organizacji. Opracowując wymagania dotyczące systemu zarządzania, Agencja sprawdziła, jakie wymagania miały już zastosowanie do organizacji zapewniających wstępną i nieprzerwaną zdadność do lotu, tak aby w miarę możliwości sprawdzić zgodność z tymi wymaganiami, których treść jest zbieżna z treścią już obowiązujących przepisów. Agencja zamierza jednak zaproponować w przyszłości przepisy wdrażające normy ICAO dotyczące SZB dla innych rodzajów organizacji. W miarę możliwości Agencja będzie się starała zachować jak największą zgodność tych wymagań z wymaganiami zaproponowanymi w wymaganiach dotyczących organizacji. To z kolei ułatwi uproszczone wdrożenie norm ICAO, w szczególności dla tych organizacji, które działają w kilku sektorach lotniczych.
101. W stosownych przypadkach wymagania dotyczące systemu zarządzania są uzupełnione analogicznymi wymaganiami dotyczącymi konkretnych rodzajów organizacji; ma to na celu niezmiennienie wymagań, jakich obecnie przestrzegają te konkretne rodzaje organizacji (np. w odniesieniu do już ustalonego czasu trwania prowadzenia rejestrów).
102. Opracowując te zaproponowane wymagania, Agencja dążyła do zapewnienia spójności pomiędzy wymaganiami mającymi zastosowanie do różnych rodzajów organizacji. W tym celu Agencja przeanalizowała wymagania określone w JAR-FCL 1, 2 i 3, UE-OPS, akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań i materiałach zawierających wytyczne do JAR-OPS 1 oraz JAR-OPS 3. Te normy zawierały wymagania, jakich organizacje muszą przestrzegać w zakresie zaproponowanych wymagań dotyczących organizacji. W celu zapewnienia ogólnej spójności Agencja przeanalizowała następnie odpowiednie wymagania określone w przepisach wykonawczych mających już zastosowanie do organizacji działających w zakresie zapewnienia zdadności do lotu. W opinii na temat proponowanej zmiany Agencja zaproponowała następnie sformułowanie, które wydawało się najlepiej pasować do wszystkich organizacji; w razie konieczności sformułowanie to uzupełniają wymagania dotyczące konkretnych rodzajów organizacji.
103. Agencja uzupełniła te zaproponowane przepisy innymi przepisami opierającymi się na normach ICAO, które nie zostały włączone do norm wyszczególnionych w poprzednim punkcie. Taka sytuacja zachodzi na przykład w przypadku wymagań ICAO dotyczących SZB.
104. Na etapie konsultacji Agencja obszernie wyjaśniła proces, jaki należy stosować w celu spełnienia zaproponowanych wymagań dotyczących systemu zarządzania. Z pierwszych uwag interesariuszy wynikało, że zaproponowane przepisy nie są w pełni zrozumiałe. W związku z tym Agencja, wspomagana przez grupę kontrolującą, dokonała przeglądu zaproponowanego tekstu w celu zwiększenia jego przejrzystości.
105. W dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi Agencja podała w tym zakresie szczegółowe informacje dotyczące tego, w jaki sposób normy ICAO dotyczące SZB zostały przeniesione na grunt tych przepisów. Celem tego przeniesienia było zareagowanie na uwagi związane z tym, że Agencja zaproponowała wymagania różniące się od norm ICAO. Na podstawie otrzymanych reakcji Agencja zdała sobie sprawę z tego,

że zostało to docenione i powszechnie zrozumiane. Interesariusze zdali sobie sprawę przede wszystkim z tego, że Agencja zamierza zaproponować w przyszłości nowe akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, aby pomóc im w stosowaniu niezbędnych procesów mających służyć zarządzaniu bezpieczeństwem. Ponieważ na przykład Agencja wspólnie z najważniejszymi władzami i ICAO pracuje nad sposobem pomiaru wyników w zakresie bezpieczeństwa, proponuje ona akceptowalne sposoby spełnienia wymagań lub materiały zawierające wytyczne w celu zweryfikowania skuteczności działań podejmowanych w celu złagodzenia ryzyka zgodnie z odpowiednim wymogiem.

106. Agencja uznała również za interesujące to, że niektórzy interesariusze zwrócili się o poczynienie dalszych kroków w kierunku przepisów opartych na wynikach. Niemniej jednak Agencja uważa, że nierozsądne byłoby proponowanie na tym etapie wszystkich przepisów opartych na wynikach oraz że stała poprawa przepisów, odpowiadająca postępowi dokonywanym na szczeblu organizacji, ułatwi przejście w kierunku przepisów opartych na wynikach.
107. Agencja ma też świadomość tego, że niektóre kwestie będą wymagały dalszej analizy, zarówno ze strony Agencji, jak i ICAO. Tak jest na przykład w przypadku powiązań pomiędzy systemami zarządzania bezpieczeństwem. Agencja zgadza się z interesariuszami co do tego, że organizacje nie powinny zarządzać bezpieczeństwem oddzielnie, lecz we współpracy z innymi organizacjami, z którymi są powiązane. Na przykład skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem przez operatora lotniska pociąga za sobą konieczność odpowiedniej współpracy z operatorami lotniczymi i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, które korzystają z usług lotniskowych. W związku z tym Agencja zamierza zaproponować w przyszłości przepis poświęcony tej kwestii. W tym celu Agencja wykorzysta fachową wiedzę grup ds. procedury legislacyjnej pracujących nad przepisami wykonawczymi dla lotnisk.

Część OR, podczęść ATO

108. W podczęści OR.ATO określono szczególne wymagania dotyczące organizacji odnoszące się do zatwierdzonych organizacji szkolenia w dziedzinie licencjonowania załogi lotniczej, które to wymagania uzupełniają wymagania określone w podczęści GEN.

Sekcja I Informacje ogólne

Sekcja II Dodatkowe wymagania dotyczące zatwierdzonych organizacji szkolenia kwalifikujące do uzyskania licencji CPL (licencja pilota zawodowego), MPL (licencja pilota wykonującego loty w załogach wieloosobowych) i ATPL (licencja pilota liniowego) oraz związanych z nimi uprawnień i certyfikatów.

Sekcja III Dodatkowe wymagania dotyczące zatwierdzonych organizacji szkolenia prowadzących określone rodzaje szkolenia.

Rozdział 1: Kursy kształcenia na odległość;

Rozdział 2: Szkolenie niewymagające lotów na samolocie;

Rozdział 3: Kursy MPL; oraz

Rozdział 4: Szkolenie w zakresie prób w locie.

109. W sekcji I podczęści OR.ATO określono ogólne wymagania dotyczące organizacji prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania licencji pilotów, uprawnień i certyfikatów. Sekcja ta zawiera przepisy dotyczące ubiegania się o wydanie certyfikatu, wymagania odnoszące się do personelu zatwierdzonej organizacji szkolenia, program szkolenia, instrukcje szkoleniowe i operacyjne, wykaz statków powietrznych i lotnisk wykorzystywanych do szkolenia oraz niektóre dodatkowe wymagania dotyczące szkolenia realizowanego w państwach trzecich.

W sekcji II określono dodatkowe przepisy dla organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania licencji pilota zawodowego. Sekcja ta zawiera niektóre dodatkowe wymagania odnoszące się do personelu oraz program szkolenia, a także bardziej szczegółowo opisuje dodatkowe wymagania dotyczące instrukcji szkoleniowych i operacyjnych.

Sekcja III zawiera wymagania dotyczące organizacji szkoleniowych prowadzących określone rodzaje szkolenia, takie jak kursy kształcenia na odległość, szkolenia niewymagające lotów na samolocie, kursy na licencje dla pilotów wykonujących loty w załogach wieloosobowych (MPL) oraz szkolenia w zakresie prób w locie.

110. Zaproponowane przepisy wykonawcze określone w sekcjach I, II i III opierają się na obowiązujących wymaganiach dla organizacji szkoleniowych zawartych w załączniku 1 ICAO (załącznik 2) i JAR-FCL. Celem różnicowania w stosunku do poprzednich regulacji jest przede wszystkim zwiększenie przejrzystości. W oparciu o informacje uzyskane od interesariuszy określone kwestie zostały wyjaśnione i zmienione. Biorąc pod uwagę to, że większość organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji LAPL (licencja pilota lekkich statków powietrznych), PPL (licencja pilota turystycznego), SPL (licencja pilota szybowcowego) i BPL (licencja pilota balonowego) oraz związanych z nimi uprawnień i certyfikatów do tej pory jest albo sklasyfikowana jako organizacje zarejestrowane zgodnie z systemem JAR, albo uregulowana zgodnie z przepisami krajowymi, w sekcji I określono ogólniej i w sposób bardziej uproszczony pewne wymagania wynikające z JAR-FCL. Dodatkowe wymagania dotyczące zatwierdzonych organizacji szkolenia prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania licencji pilota zawodowego zawarte w sekcji II opierają się na załączniku 1a do JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. W dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi wprowadzono pewne zmiany do tekstu opinii na temat proponowanej zmiany tej sekcji, łącznie z opracowaniem kilku

dotychczasowych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, wyjaśniających, w jaki sposób należy zapewnić zgodność z przepisami w przypadku organizacji szkoleniowych prowadzących niekompleksowe szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji LAPL, PPL, SPL, BPL oraz związanych z nimi uprawnień i certyfikatów. Wstępnie zaproponowane wymagania dotyczące organizacji szkoleniowych, które miałyby zostać zarejestrowane jako podmioty prawne i wykazać posiadane środki finansowe, zostały usunięte. Ponadto zdecydowano o przeniesieniu wymagania dotyczącego instrukcji szkoleniowych i operacyjnych z sekcji II do sekcji I oraz o nałożeniu na wszystkie organizacje szkoleniowe obowiązku spełnienia tego wymagania. Należy wyjaśnić, że jeśli chodzi o organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji pilotów turystycznych (w tym LAPL), takie instrukcje muszą być ustalone jedynie na bardzo podstawowym poziomie (instrukcje szkoleniowe i operacyjne można połączyć w formie jednego podręcznika).

112. Na etapie konsultacji organizacje interesariuszy wyraziły obawy co do poziomu szczegółowości wymaganego od organizacji szkoleniowych działających w sektorze nienastawionym na zysk i prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania głównie LAPL i innych licencji turystycznych lub związanych z nimi uprawnień i certyfikatów. Agencja próbowała uwzględnić na te obawy, upraszczając niektóre wymagania zawarte w tej sekcji. Zdecydowano również, że dodatkowe akceptowalne sposoby spełnienia wymagań/materiały zawierające wytyczne dla tego rodzaju organizacji szkoleniowych zostaną opracowane w ramach przyszłego tworzenia regulacji (np. treść instrukcji szkoleniowych i operacyjnych).
113. W oparciu o otrzymane uwagi dotyczące szczególnych wymagań wobec organizacji szkoleniowych prowadzących kursy kwalifikujące do uzyskania wyłącznie uprawnień do prowadzenia prób w locie Agencja zdecydowała się nie opracowywać konkretnego zestawu przepisów dla tego typu organizacji szkoleniowych. W celu zajęcia się tą kwestią do kilku wymagań dodano szczególne dodatkowe przepisy lub odpowiednie złagodzenia.
114. Tytuł tej sekcji został zmieniony w celu uwzględnienia uwag interesariuszy na temat zakresu działalności organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie LAPL, PPL, SPL lub BPL. Ze zmienionego tytułu powinno jasno wynikać, że organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenia kwalifikujące do uzyskania LAPL i licencji turystycznych będą również mogły prowadzić kursy szkoleniowe kwalifikujące do uzyskania powiązanych uprawnień i certyfikatów do tych licencji.
115. W odniesieniu do wymaganego doświadczenia głównego instruktora szkolenia praktycznego zgłoszono wiele rozbieżnych opinii. Agencja zdecydowała się zmienić sformułowanie zaproponowane w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi i zbliżyć je do sformułowania już zawartego w JAR-FCL. Wymóg, zgodnie z którym główny instruktor szkolenia praktycznego zobowiązany jest posiadać najwyższą licencję dla pilota zawodowego i związane z nią uprawnienia odnoszące się do przebytych kursów szkolenia lotniczego, został przeniesiony z powrotem do przepisów wykonawczych. Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań również zostaną zmienione w celu dalszego wyjaśnienia tego wymogu.
116. Kilku interesariuszy zgłosiło podobną uwagę i zaproponowało, aby kursy kształcenia na odległość były dostępne w ramach szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień w zakresie lotów w załodze z więcej niż jednym pilotem i miały takie same ograniczenia jak te wymienione w odniesieniu do uprawnień w zakresie lotów w załodze z jednym pilotem. Agencja zdaje sobie sprawę z tego, że internetowe kształcenie na odległość staje się coraz dostępnejsze w przypadku szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień dla typu, i uznaje płynącą z tego korzyść pedagogiczną. Agencja zmieniła tekst w celu zezwolenia na prowadzenie kursów kształcenia na odległość kwalifikujących do uzyskania uprawnień dla wszystkich klas i typów.
117. Większość reakcji i uwag na temat dodatkowych wymagań wobec organizacji szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych nie dotyczyła treści propozycji Agencji, lecz ich

struktury. Kilku interesariuszy zwróciło się o opracowanie oddzielnej podczęści dla organizacji szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych. Po dokonaniu szczegółowego przeglądu uwag i wymagań we współpracy z grupą kontrolującą obloty doświadczalne Agencja doszła do wniosku, że chociaż szkolenie w zakresie prób w locie jest niezwykle specyficzne, nie ma potrzeby opracowywania dla niego oddzielnej podczęści. Tak naprawdę znaczną większość ogólnych wymagań dotyczących zatwierdzonych organizacji szkolenia (ATO) można by zastosować do organizacji szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych. Niemniej jednak zidentyfikowano kilka elementów specyficznych dla organizacji szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych; elementy te zostały odzwierciedlone w tekście albo poprzez wyłączenie tych organizacji z niektórych ogólnych wymagań, albo poprzez zmianę wstępnego tekstu OR.ATO.355.

118. Zatwierdzenia organizacji szkoleniowych wydane lub uznawane przez państwo członkowskie zgodnie z obowiązującymi wymaganiami JAR-FCL, które to zatwierdzenia wdrażają JAR-FCL i których wzajemne uznawanie się zaleca, uważane są za wydane zgodnie z częścią OR. W takim przypadku termin na usunięcie niezgodności poziomu drugiego nie przekroczy dwóch lat, jeżeli niezgodności te wynikają z różnic w stosunku do uprzednio obowiązujących przepisów krajowych, które odzwierciedlają wymagania JAR-FCL dla organizacji szkoleniowych.
119. W odniesieniu do organizacji szkoleniowych niepodlegających zakresowi systemu JAR-FCL i prowadzących szkolenia kwalifikujące do uzyskania wyłącznie licencji turystycznych i związanych z nimi uprawnień i certyfikatów proponuje się, aby państwa członkowskie mogły opóźnić stosowanie przepisów zawartych w częściach AR i OR do 3 lat po rozpoczęciu obowiązywania nowego rozporządzenia. Ten okres przejściowy powinien być odpowiedzią na obawy wyrażone głównie przez małe organizacje szkoleniowe i organizacje interesariuszy, które podkreśliły to, że zarejestrowane organizacje lub inne organizacje szkoleniowe podlegające systemowi krajowemu będą potrzebowały większej ilości czasu na przygotowanie się do stosowania nowego rozporządzenia. Kilka organizacji interesariuszy i kilka państw członkowskich zaproponowało w odniesieniu do zarejestrowanych organizacji swego rodzaju „historyczny przydział uprawnień”. Agencja szczegółowo przeanalizowała tę kwestię, lecz ze względu na istotne różnice pomiędzy wymaganiami, jakie organizacja musi spełnić w celu uzyskania zatwierdzenia, oraz ze względu na zatwierdzenie systemu ATO w przyszłości nie będzie można wprowadzić dla tego rodzaju organizacji szkoleniowych żadnej konkretnej klauzuli uznania lub historycznego przydziału uprawnień. Niemniej jednak Agencja przyjmuje, że w większości przypadków przeniesienie istniejącej zarejestrowanej organizacji do przyszłego systemu ATO będzie się opierało na analizie porównawczej luk występujących w dwóch rozporządzeniach. Umożliwi to przyznanie organizacjom szkoleniowym swego rodzaju kredytu w odniesieniu do elementów już określonych i zatwierdzonych przez kompetentną władzę (np. instrukcje szkoleniowe i operacyjne / elementy SZB).

Część OR, podczęść FSTD

120. W podczęści OR.FSTD określono szczególne wymagania dotyczące organizacji korzystających ze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) i dla kwalifikacji FSTD. Na podczęść OR.ATO składają się dwie następujące sekcje:
- Sekcja I Wymagania dotyczące organizacji korzystających ze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD);
- Sekcja II Wymagania dotyczące kwalifikacji FSTD.
121. W podczęści OR.FSTD określono dodatkowe wymagania dotyczące organizacji korzystających ze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) i kwalifikacji FSTD. Wymagania te mają zastosowanie do organizacji takich jak operatorzy FSTD, którzy nie oferują programów szkolenia, a także do zatwierdzonych organizacji szkolenia i posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego korzystających z FSTD.

- W sekcji I opisano, jak organizacja korzystająca z FSTD może udowodnić kompetentnej władzy, że jest w stanie utrzymać poziom kwalifikacji FSTD zgodnie z certyfikacją, a także jak należy postępować w przypadku konieczności wprowadzenia jakichkolwiek modyfikacji lub w przypadku dodania do FSTD dodatkowych urządzeń. Ważnym elementem zapewnienia ciągłej zgodności z obowiązującymi wymaganiami jest program monitorowania zgodności.
 - W sekcji II uwzględniono wszystkie kroki, począwszy od złożenia wniosku o kwalifikację FSTD, poprzez wskazanie podstawy kwalifikacji, która uwzględnia specyfikacje certyfikacyjne, i omówienie szczególnego przypadku kwalifikacji tymczasowej, aż po wydanie certyfikatu kwalifikacji FSTD i jego ważność.
122. Podczęść OR.FSTD opiera się na JAR-FSTD A i H. Różnice względem poprzednich regulacji odnoszą się przede wszystkim do poprawy jasności. W odniesieniu do operatorów FSTD nie występują żadne istotne różnice.
123. Ponieważ nigdy nie obowiązywał wymóg przekazania użytkownikowi FSTD (w tym wypadku zatwierdzonym organizacjom szkolenia lub posiadaczom certyfikatu przewoźnika lotniczego) „zatwierdzenia użytkownika” w formie pojedynczego dokumentu, zezwolenie na użytkowanie FSTD stanie się częścią certyfikatu ATO (załącznik) lub instrukcji szkolenia (OM-D) posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego w połączeniu z zatwierdzonymi programami szkolenia. To zagwarantuje, że zawarty w programie szkolenia przepis dotyczący szczegółowych informacji na temat możliwości konkretnego urządzenia szkoleniowego – określonego za pomocą konkretnego kodu literowego – zostanie zachowany.
124. W celu uwzględnienia operatorów FSTD nieoferujących programów szkolenia zastosowano ogólny termin „organizacje korzystające z FSTD”. Termin ten obejmuje zarówno zatwierdzone organizacje szkolenia, jak i posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego korzystających z FSTD. Jeśli na przykład zatwierdzona organizacja szkolenia korzysta z FSTD, oprócz innych obowiązujących przepisów zawartych w podczęści OR.ATO zastosowanie do niej mają również przepisy zawarte w sekcji III.
- Wszystkie organizacje korzystające z FSTD zobowiązane są posiadać program skutecznego monitorowania zgodności. O posiadaniu takiego programu należy poinformować kompetentną władzę przed wydaniem certyfikatu kwalifikacji. Jako element programu monitorowania zgodności dodano również wymóg prowadzenia rejestrów.
- W celu uwzględnienia danych dowodowych dotyczących statku powietrznego zdefiniowanych za pośrednictwem danych przydatnych w użytkowaniu (OSD) do podstawy kwalifikacji określonego(-ych) typu(-ów) FSTD dodano odniesienie do części 21.
125. Dla posiadaczy certyfikatu FSTD zaproponowano okres przejściowy – jako dwuletni okres opt-out – w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami wyszczególnionymi w pkt OR.GEN.200 lit. a) pkt 3, ponieważ nie można przyjąć, że wszystkie elementy zostały już wdrożone w ramach obowiązujących przepisów (np. identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa).

Część OR, podczęść AeMC

Należy odnieść się do podczęści AeMC części AR.

Kolonia, 19 kwietnia 2011 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

ZAŁĄCZNIK I

Odniesienia do przepisów i tytuły przepisów – tabela porównawcza: dokument zawierający odpowiedź na uwagi / opinia (w kolejności występującej w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi)

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
ROZPORZĄDZENIE RAMOWE			
Artykuł 1, AR	Cel i zakres	Artykuł 1	Cel i zakres
Artykuł 2, AR	Definicje	Artykuł 2	Definicje
Artykuł 3, AR	Program bezpieczeństwa	Artykuł 3	Planowanie bezpieczeństwa
Artykuł 4, AR	Zdolności sprawowania nadzoru	Artykuł 4	Zdolności sprawowania nadzoru
Artykuł 5, AR	Zapewnienie elastyczności podejścia	Artykuł 5	Zapewnienie elastyczności podejścia
Artykuł 6, AR	Ustalenia przejściowe	Artykuł 6	Organizacje prowadzące szkolenie pilotów
Artykuł 7, AR	Wejście w życie	Artykuł 7	Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu
---	---	Artykuł 8	Centra medycyny lotniczej
---	---	Artykuł 9	Środki przejściowe
---	---	Artykuł 10	Wejście w życie
AR.GEN – WYMAGANIA OGÓLNE			
AR.GEN	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	AR.GEN	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE
AR.GEN.115	Dokumentacja nadzorcza	AR.GEN.115	Dokumentacja nadzorcza
AR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań	AR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań
AR.GEN.125	Udzielanie informacji Agencji	AR.GEN.125	Udzielanie informacji Agencji
AR.GEN.135	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa	AR.GEN.135	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa
AR.GEN	Sekcja II – ZARZĄDZANIE	AR.GEN	Sekcja II – ZARZĄDZANIE
AR.GEN.200	System zarządzania	AR.GEN.200	System zarządzania
AR.GEN.205	Wykorzystanie kwalifikowanych jednostek	AR.GEN.205	Przydział zadań
AR.GEN.210	Zmiany w systemie zarządzania	AR.GEN.210	Zmiany w systemie zarządzania
AR.GEN.220	Prowadzenie rejestrów	AR.GEN.220	Prowadzenie rejestrów
AR.GEN	Sekcja III – NADZÓR, CERTYFIKACJA I EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW	AR.GEN	Sekcja III – NADZÓR, CERTYFIKACJA I EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW
AR.GEN.300	Stały nadzór	AR.GEN.300	Nadzór
AR.GEN.305	Program sprawowania nadzoru	AR.GEN.305	Program sprawowania nadzoru
AR.GEN.310	Procedura wstępnej certyfikacji – organizacje	AR.GEN.310	Procedura wstępnej certyfikacji – organizacje
AR.GEN.315	Procedura wydawania, przedłużania, wznawiania lub zmieniania licencji, uprawnień lub certyfikatów – osoby	AR.GEN.315	Procedura wydawania, przedłużania, wznawiania lub zmieniania licencji, uprawnień, certyfikatów lub świadectw – osoby

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
AR.GEN.330	Zmiany – organizacje	AR.GEN.330	Zmiany – organizacje
AR.GEN.345	Deklaracja – organizacje	---	Przeznaczone do publikacji w opinii na temat rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych
AR.GEN.350	Nieprawidłowości i działania naprawcze – organizacje	AR.GEN.350	Nieprawidłowości i działania naprawcze
AR.GEN.355	Środki wykonawcze – osoby	AR.GEN.355	Środki wykonawcze – osoby
AR.GEN	Sekcja IV AR.GEN „Inspekcje na płycie”	AR.RAMP	Przeznaczone do publikacji w opinii na temat rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA ODNOŚĄCE SIĘ DO LICENCJONOWANIA ZAŁOGI LOTNICZEJ			
AR.FCL	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	AR.FCL	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE
AR.FCL.120	Prowadzenie rejestrów	AR.FCL.120	Prowadzenie rejestrów
AR.FCL	Sekcja II – LICENCJE, UPRAWNIENIA I CERTYFIKATY	AR.FCL	Sekcja II – LICENCJE, UPRAWNIENIA I CERTYFIKATY
AR.FCL.200	Procedury wydawania, przedłużania i wznowiania licencji, uprawnień lub certyfikatów	AR.FCL.200	Procedury wydawania, przedłużania lub wznowiania licencji, uprawnień lub certyfikatów
AR.FCL.205	Monitorowanie egzaminatorów	AR.FCL.205	Monitorowanie egzaminatorów
AR.FCL.210	Informacje dla egzaminatorów	AR.FCL.210	Informacje dla egzaminatorów
AR.FCL.215	Okres ważności	AR.FCL.215	Okres ważności
AR.FCL.220	Procedura ponownego wydawania licencji pilota	AR.FCL.220	Procedura ponownego wydawania licencji pilota
AR.FCL.250	Ograniczanie, zawieszanie i wycofywanie licencji, uprawnień i certyfikatów	AR.FCL.250	Ograniczanie, zawieszanie lub wycofywanie licencji, uprawnień i certyfikatów
AR.FCL	Sekcja III – EGZAMINY SPRAWDZAJĄCE WIEDZĘ TEORETYCZNĄ	AR.FCL	Sekcja III – EGZAMINY SPRAWDZAJĄCE WIEDZĘ TEORETYCZNĄ
AR.FCL.300	Procedury egzaminacyjne	AR.FCL.300	Procedury egzaminacyjne
Załącznik VII do załącznika 1 – formularz 141 EASA, część AR	Standardowy format licencji EASA	Załącznik I do załącznika II – formularz 141 EASA, część AR	Standardowy format licencji EASA
AR.CC – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA ODNOŚĄCE SIĘ DO PERSONELU POKŁADOWEGO			
AR.CC	Sekcja I – ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI PROWADZĄCYCH SZKOLENIA PERSONELU POKŁADOWEGO LUB WYDAJĄCYCH ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO	AR.CC	Sekcja II – ORGANIZACJE PROWADZĄCE SZKOLENIA PERSONELU POKŁADOWEGO LUB WYDAJĄCE ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO
AR.CC.100	Upoważnienie organizacji do prowadzenia szkolenia personelu pokładowego lub wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	AR.CC.200	Upoważnienie organizacji do prowadzenia szkolenia personelu pokładowego lub wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego
AR.CC	Sekcja II – ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO		Sekcja I – ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
AR.CC.200	Procedury wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	AR.CC.100	Procedury dotyczące świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego
AR.CC.205	Format i specyfikacja świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	---	[włączono do AR.CC.100]
AR.CC.215	Zawieszanie lub wycofywanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	AR.CC.105	Zawieszanie lub wycofywanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego
Załącznik VIII do załącznika 1 – formularz 142 EASA, część AR	Standardowy format EASA świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	Załącznik II do załącznika II – formularz 142 EASA, część AR	Standardowy format EASA świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego
AR.ATO – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA ODNOŚĄCE SIĘ DO ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (ATO)			
AR.ATO.105	Program sprawowania nadzoru	AR.ATO.105	Program sprawowania nadzoru
AR.ATO.120	Prowadzenie rejestrów	AR.ATO.120	Prowadzenie rejestrów
AR.FSTD – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA ODNOŚĄCE SIĘ DO KWALIFIKACJI SZKOLENIOWYCH URZĄDZEŃ SYMULACJI LOTU (FSTD)			
AR.ATO.200	Procedura wstępnej oceny	AR.FSTD.100	Procedura wstępnej oceny
AR.ATO.210	Wydawanie certyfikatu kwalifikacji FSTD	AR.FSTD.110	Wydawanie certyfikatu kwalifikacji FSTD
AR.ATO.220	Przedłużanie kwalifikacji FSTD	AR.FSTD.120	Przedłużanie kwalifikacji FSTD
AR.ATO.230	Zmiany	AR.FSTD.130	Zmiany
AR.ATO.235	Nieprawidłowości i działania naprawcze – certyfikat kwalifikacji FSTD	AR.FSTD.135	Nieprawidłowości i działania naprawcze – certyfikat kwalifikacji FSTD
Załącznik IX do załącznika 1 – formularz 143 EASA, część AR	Certyfikat dla zatwierdzonych organizacji szkolenia wraz z formularzem zatwierdzenia odbycia kursu szkoleniowego	Załącznik III do załącznika II – formularz 143 EASA, część AR	Certyfikat dla zatwierdzonych organizacji szkolenia wraz z formularzem zatwierdzenia odbycia kursu szkoleniowego
Załącznik X do załącznika 1 – formularz 145 EASA, część AR	Certyfikat kwalifikacji szkoleniowego urzędnika symulacji lotu	Załącznik IV do załącznika II – formularz 145 EASA, część AR	Certyfikat kwalifikacji szkoleniowego urzędnika symulacji lotu
AR.AeMC – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE CENTRÓW MEDYCZYNY LOTNICZEJ (AeMC)			
AR.AeMC.110	Procedura wstępnej certyfikacji	AR.AeMC.110	Procedura wstępnej certyfikacji
AR.AeMC.150	Nieprawidłowości i działania naprawcze – AeMC	AR.AeMC.150	Nieprawidłowości i działania naprawcze – AeMC
Załącznik XI do załącznika 1 – formularz 146 EASA, część AR	Certyfikat dla centrów medycyny lotniczej (AeMC)	Załącznik V do załącznika II – formularz 146 EASA, część AR	Certyfikat dla centrów medycyny lotniczej (AeMC)
AR.MED – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE CERTYFIKACJI W ZAKRESIE MEDYCZYNY LOTNICZEJ			
AR.MED	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	AR.MED	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE
AR.MED.120	Doradcy medyczni	AR.MED.120	Doradcy medyczni
AR.MED.125	Odesłanie do władzy uprawnionej do licencjonowania	AR.MED.125	Odesłanie do władzy uprawnionej do licencjonowania

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
AR.MED.130	Format świadectwa zdrowia	AR.MED.130	Format świadectwa zdrowia
AR.MED.135	Formularze lotniczo-lekarskie	AR.MED.135	Formularze lotniczo-lekarskie
AR.MED.145	Deklaracja lekarza medycyny ogólnej skierowana do kompetentnej władzy	AR.MED.145	Powiadomienie przez lekarza medycyny ogólnej kompetentnej władzy
AR.MED.150	Prowadzenie rejestrów	AR.MED.150	Prowadzenie rejestrów
AR.MED	Sekcja II – LEKARZE ORZECZNICY PRZEPROWADZAJĄCY BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE	AR.MED	Sekcja II – LEKARZE ORZECZNICY PRZEPROWADZAJĄCY BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE
AR.MED.200	AR.MED.200 Procedura wydawania certyfikatu dla lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie (AME)	AR.MED.200	Procedura wydawania certyfikatu AME
AR.MED.240	Lekarze medycyny ogólnej pełniący funkcję lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie	AR.MED.240	Lekarze medycyny ogólnej pełniący funkcję lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie
AR.MED.245	Sprawowanie stałego nadzoru nad lekarzami orzecznikami przeprowadzającymi badania lotniczo-lekarskie i lekarzami medycyny ogólnej	AR.MED.245	Sprawowanie stałego nadzoru nad lekarzami orzecznikami przeprowadzającymi badania lotniczo-lekarskie i lekarzami medycyny ogólnej
AR.MED.250	Ograniczanie, zawieszanie lub wycofywanie certyfikatu dla lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie (AME)	AR.MED.250	Ograniczanie, zawieszanie lub wycofywanie certyfikatu dla lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie (AME)
AR.MED.255	Środki wykonawcze	AR.MED.255	Środki wykonawcze
AR.MED	Sekcja III – POŚWIADCZANIE STANU ZDROWIA	AR.MED	Sekcja III – POŚWIADCZANIE STANU ZDROWIA
AR.MED.315	Przegląd dokumentacji medycznej	AR.MED.315	Przegląd dokumentacji medycznej
AR.MED.325	Procedura dodatkowego przeglądu	AR.MED.325	Procedura dodatkowego przeglądu
Załącznik XII do załącznika 1 – formularz 147 EASA, część AR	Standardowy format świadectwa zdrowia EASA	Załącznik VI do załącznika II – formularz 147 EASA, część AR	Standardowy format świadectwa zdrowia EASA
Rozporządzenie ramowe			
Artykuł 1, OR	Cel i zakres	Artykuł 1	Cel i zakres
Artykuł 2, OR	Definicje	Artykuł 2	Definicje
Artykuł 3, OR	Organizacje prowadzące szkolenie pilotów	Artykuł 6	Organizacje prowadzące szkolenie pilotów
Artykuł 4, OR	Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu	Artykuł 7	Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu
Artykuł 5, OR	Centra medycyny lotniczej	Artykuł 8	Centra medycyny lotniczej
Artykuł 6, OR	Operatorzy lotniczy	---	---
Artykuł 8, OR	Wejście w życie	Artykuł 10	Wejście w życie
OR.GEN – WYMAGANIA OGÓLNE			
OR.GEN	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	OR.GEN	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
OR.GEN.105	Kompetentna władza	OR.GEN.105	Kompetentna władza
OR.GEN.115	Ubieganie się o certyfikat dla organizacji	OR.GEN.115	Ubieganie się o certyfikat dla organizacji
OR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań	OR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań
OR.GEN.125	Warunki zatwierdzania organizacji i korzystania przez organizację z przywilejów	OR.GEN.125	Warunki zatwierdzania organizacji i korzystania przez organizację z przywilejów
OR.GEN.130	Zmiany w organizacjach podlegających certyfikacji	OR.GEN.130	Zmiany w organizacjach podlegających certyfikacji
OR.GEN.135	Ważność	OR.GEN.135	Ważność
OR.GEN.140	Dostęp	OR.GEN.140	Dostęp
OR.GEN.145	Deklaracja	---	Przeznaczone do publikacji w opinii na temat rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych
OR.GEN.150	Nieprawidłowości	OR.GEN.150	Nieprawidłowości
OR.GEN.155	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa	OR.GEN.155	Bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa
OR.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń	OR.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń
OR.GEN	Sekcja II – SYSTEM ZARZĄDZANIA	OR.GEN	Sekcja II – SYSTEM ZARZĄDZANIA
OR.GEN.200	System zarządzania	OR.GEN.200	System zarządzania
OR.GEN.205	Zawieranie umów i nabywanie	OR.GEN.205	Zleczone czynności
OR.GEN.210	Wymagania odnoszące się do personelu	OR.GEN.210	Wymagania odnoszące się do personelu
OR.GEN.215	Wymagania dotyczące zaplecza	OR.GEN.215	Wymagania dotyczące zaplecza
OR.GEN.220	Prowadzenie rejestrów	OR.GEN.220	Prowadzenie rejestrów
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	Przeznaczone do publikacji w opinii na temat rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO – ZATWIERDZONE ORGANIZACJE SZKOLENIA			
OR.ATO	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	OR.ATO	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE
OR.ATO.100	Zakres	OR.ATO.100	Zakres
OR.ATO.105	Wniosek	OR.ATO.105	Wniosek
OR.ATO.110	Wymagania odnoszące się do personelu	OR.ATO.110	Wymagania odnoszące się do personelu
OR.ATO.120	Prowadzenie rejestrów	OR.ATO.120	Prowadzenie rejestrów
OR.ATO.125	Program szkolenia	OR.ATO.125	Program szkolenia
OR.ATO.130	Instrukcje szkoleniowe i operacyjne	OR.ATO.130	Instrukcje szkoleniowe i operacyjne

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
OR.ATO.135	Szkoleniowy statek powietrzny i szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD)	OR.ATO.135	Szkoleniowy statek powietrzny i szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD)
OR.ATO.140	Lotniska i miejsca operacji lotniczej	OR.ATO.140	Lotniska i miejsca operacji lotniczej
OR.ATO.145	Warunki wstępne szkolenia	OR.ATO.145	Warunki wstępne szkolenia
OR.ATO.150	Szkolenie w państwach trzecich	OR.ATO.150	Szkolenie w państwach trzecich
OR.ATO	Sekcja II – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (ATO) PROWADZĄCYCH SZKOLENIA KWALIFIKUJĄCE DO UZYSKANIA LICENCJI I UPRAWNIENÍ INNYCH NIŻ LAPL, PPL, SPL I BPL	OR.ATO	Sekcja II – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (ATO) PROWADZĄCYCH SZKOLENIA KWALIFIKUJĄCE DO UZYSKANIA LICENCJI CPL, MPL I ATPL ORAZ ZWIĄZANYCH Z NIMI UPRAWNIENÍ I CERTYFIKATÓW
OR.ATO.210	Wymagania odnoszące się do personelu	OR.ATO.210	Wymagania odnoszące się do personelu
OR.ATO.225	Program szkolenia	OR.ATO.225	Program szkolenia
OR.ATO.230	Instrukcje szkoleniowe i operacyjne	OR.ATO.230	Instrukcje szkoleniowe i operacyjne
OR.FSTD – WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI KORZYSTAJĄCYCH ZE SZKOLENIOWYCH URZĄDZEŃ SYMULACJI LOTU (FSTD) I KWALIFIKACJI FSTD			
OR.ATO	Sekcja III – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI KORZYSTAJĄCYCH Z FSTD I KWALIFIKACJI FSTD	OR.FSTD	Sekcja I – WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI KORZYSTAJĄCYCH Z FSTD
OR.ATO.300	Informacje ogólne	OR.FSTD.100	Informacje ogólne
OR.ATO.305	Utrzymanie kwalifikacji FSTD	OR.FSTD.105	Utrzymanie kwalifikacji FSTD
OR.ATO.310	Modyfikacje	OR.FSTD.110	Modyfikacje
OR.ATO.315	Montaż	OR.FSTD.115	Montaż
OR.ATO.320	Dodatkowy sprzęt	OR.FSTD.120	Dodatkowy sprzęt
OR.ATO	Sekcja III – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI KORZYSTAJĄCYCH Z FSTD I KWALIFIKACJI FSTD (CD.)	OR.FSTD	Sekcja II – WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI FSTD
OR.ATO.350	Wniosek o zatwierdzenie kwalifikacji FSTD	OR.FSTD.200	Wniosek o zatwierdzenie kwalifikacji FSTD
OR.ATO.355	Specyfikacje certyfikacyjne dotyczące FSTD	OR.FSTD.205	Specyfikacje certyfikacyjne dotyczące FSTD
OR.ATO.360	Podstawa kwalifikacji	OR.FSTD.210	Podstawa kwalifikacji
OR.ATO.365	Wydawanie certyfikatu kwalifikacji FSTD	OR.FSTD.215	Wydawanie certyfikatu kwalifikacji FSTD
OR.ATO.370	Przejęciowe kwalifikacje FSTD	OR.FSTD.220	Przejęciowe kwalifikacje FSTD
OR.ATO.375	Termin i ciągłość ważności	OR.FSTD.225	Termin i ciągłość ważności
OR.ATO.380	Zmiany w kwalifikowanych FSTD	OR.FSTD.230	Zmiany w kwalifikowanych FSTD
OR.ATO.385	Zbywalność kwalifikacji FSTD	OR.FSTD.235	Zbywalność kwalifikacji FSTD
OR.ATO.390	Prowadzenie rejestrów	OR.FSTD.240	Prowadzenie rejestrów
OR.ATO	SEKcja IV – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI	OR.ATO	SEKcja III – DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (ATO)

Odniesienie do przepisów, o których mowa w CRD	Tytuł przepisów, o których mowa w CRD	Odniesienie do przepisów, o których mowa opinii	Tytuł przepisów, o których mowa opinii
	SZKOLENIA (ATO) PROWADZĄCYCH OKREŚLONE RODZAJE SZKOLENIA		PROWADZĄCYCH OKREŚLONE RODZAJE SZKOLENIA
OR.ATO.400	Informacje ogólne	OR.ATO.300	Informacje ogólne
OR.ATO.405	Nauczanie stacjonarne	OR.ATO.305	Nauczanie stacjonarne
OR.ATO.410	Instruktorzy	OR.ATO.310	Instruktorzy
OR.ATO.430	Informacje ogólne	OR.ATO.330	Informacje ogólne
OR.ATO.435	Pełny symulator lotu	OR.ATO.335	Pełny symulator lotu
OR.ATO.450	Informacje ogólne	OR.ATO.350	Informacje ogólne
OR.ATO.455	Organizacje szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych	OR.ATO.355	Organizacje szkolenia w zakresie oblotów doświadczalnych
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	CENTRA MEDYCYNY LOTNICZEJ
OR.AeMC	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE	OR.ATO	Sekcja I – INFORMACJE OGÓLNE
OR.AeMC.105	Zakres	OR.AeMC.105	Zakres
OR.AeMC.115	Wniosek	OR.AeMC.115	Wniosek
OR.AeMC.135	Ważność	OR.AeMC.135	Ważność
OR.AeMC	Sekcja II – ZARZĄDZANIE	OR.AeMC	Sekcja II – ZARZĄDZANIE
OR.AeMC.200	System zarządzania	OR.AeMC.200	System zarządzania
OR.AeMC.210	Wymagania odnoszące się do personelu	OR.AeMC.210	Wymagania odnoszące się do personelu
OR.AeMC.215	Wymagania dotyczące zaplecza	OR.AeMC.215	Wymagania dotyczące zaplecza
OR.AeMC.220	Prowadzenie rejestrów	OR.AeMC.220	Prowadzenie rejestrów