



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r.

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR .../2010

z dnia [...] r.

**ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej
w odniesieniu do metod działania i procedur postępowania**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PROJEKT – ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR .../...

z dnia [...] r.

ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do metod działania i procedur postępowania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającą dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE¹, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE², w szczególności jego art. 8b,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej³ (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb), zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa⁴, a w szczególności jego art. 4 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja, przy pomocy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”), musi przyjąć przepisy wykonawcze dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej w całej Unii. Zgodnie z art. 8b rozporządzenia nr 216/2008 podstawą tych przepisów wykonawczych winny być rozporządzenia przyjęte na mocy prawodawstwa odnoszącego się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES I). Podstawę niniejszego rozporządzenia stanowi rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej⁵.
- (2) Zapewnianie służb żeglugi powietrznej w Unii powinno podlegać certyfikacji państw członkowskich lub Agencji. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz

¹ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

² Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51.

³ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

⁴ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

⁵ Dz.U. L 335 z 21.12.2005, s. 13.

art. 8b ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, spełniające wspólne wymogi, powinny otrzymać certyfikację.

- (3) Stosowanie wspólnych wymogów, które zostaną ustanowione zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008, nie powinno naruszać suwerenności państw członkowskich w ich przestrzeni powietrznej ani wymogów państw członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i spraw obronnych określonych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej⁶ (rozporządzenia ramowego) zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009. Wspólne wymogi nie obejmują operacji wojskowych ani szkoleń, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (4) Definicja wspólnych wymogów dotyczących zapewniania służb żeglugi powietrznej powinna w należyty sposób uwzględniać status prawny instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w państwach członkowskich. Ponadto, jeśli dana organizacja prowadzi działalność inną niż zapewnianie służb żeglugi powietrznej, wspólne wymogi, które zostaną ustanowione zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 8b ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, nie powinny mieć zastosowania do tego rodzaju działalności ani do środków przyznanych na działalność nie dotyczącą zapewniania służb żeglugi powietrznej, o ile przepisy nie stanowią inaczej.
- (5) Stosowanie wspólnych wymogów dotyczących instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej powinno być proporcjonalne do ryzyka związanego ze specyfiką każdego rodzaju służb, np. liczbą lub rodzajem oraz właściwościami wykonywanych lotów. Jeśli niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej postanowią, że nie będą korzystać z możliwości świadczenia usług transgranicznych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, właściwy organ powinien być uprawniony do zezwolenia tym instytucjom na spełnienie – z zachowaniem właściwych proporcji – odpowiednio, niektórych ogólnych wymogów dotyczących zapewnienia służb żeglugi powietrznej oraz niektórych szczególnych wymogów dotyczących zapewnienia służb ruchu lotniczego. W związku z tym warunki dołączone do certyfikatu powinny odzwierciedlać rodzaj i zakres odstępstwa.
- (6) W celu zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania systemu certyfikacji państwa członkowskie powinny przedłożyć Komisji i Agencji w rocznych sprawozdaniach wszelkie stosowne informacje dotyczące odstępstw przyznanych przez ich właściwy organ.
- (7) Różne rodzaje służb żeglugi powietrznej niekoniecznie podlegają tym samym wymogom. Z tego względu należy dostosować wspólne wymogi do szczególnych cech każdego rodzaju służb.
- (8) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny być odpowiedzialne za zapewnienie zgodności w czasie obowiązywania certyfikatu i w stosunku do wszystkich służb nim objętych.

⁶ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

- (9) W celu zapewnienia skutecznego stosowania wspólnych wymogów należy ustanowić system regularnego nadzoru i inspekcji zgodności ze wspomnianymi wspólnymi wymogami i warunkami określonymi w certyfikacie. Przed wydaniem certyfikatu właściwy organ powinien zbadać, czy instytucja spełnia odpowiednie kryteria, i dokonać w skali rocznej oceny zachowania zgodności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, którym przyznał certyfikat. W związku z tym właściwy organ powinien ustanowić i co roku aktualizować orientacyjny program inspekcji obejmujący wszystkie instytucje, którym przyznano certyfikat w oparciu o ocenę ryzyka. Program powinien umożliwiać dokonanie inspekcji wszystkich istotnych aspektów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w racjonalnym czasie. Podczas oceny zachowania zgodności przez określone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i służby meteorologiczne właściwy organ powinien być uprawniony do sprawdzenia odpowiednich wymogów wynikających ze zobowiązań międzynarodowych danego państwa członkowskiego.
- (10) Nie naruszając postanowień art. 24 i 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 wzajemne przeglądy krajowych organów nadzoru powinny prowadzić do wypracowania wspólnej koncepcji nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w całej Wspólnocie. Przeglądy te mogą być organizowane przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi oraz Agencją i powinny być koordynowane wraz z działaniami podjętymi w ramach art. 24 i 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz innych międzynarodowych programów monitorowania i nadzoru. Pozwoli to na uniknięcie powielania pracy. Eksperti powinni w miarę możliwości pochodzić z właściwego organu lub kwalifikowanej jednostki, aby w czasie trwania wzajemnego przeglądu możliwa była wymiana doświadczeń i najlepszych praktyk.
- (11) Eurocontrol opracował wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa („ESARR”), mające priorytetowe znaczenie dla bezpiecznego zapewniania służb ruchu lotniczego. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Komisja powinna określić i przyjąć odpowiednie przepisy ESARR w rozporządzeniach Unii. Podstawę niniejszych przepisów wykonawczych stanowią przetransponowane przepisy ESARR zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 2096/2005.
- (12) Przy przyjmowaniu rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 Komisja stwierdziła, że nie ma potrzeby powtarzania przepisów ESARR 2 dotyczących przedkładania zgłoszeń oraz rozpatrywania nieprawidłowości w ATM, które są objęte dyrektywą Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁷ oraz dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁸. Należy jednak wprowadzić nowe przepisy dotyczące nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa nakładające na właściwe organy obowiązek sprawdzenia, czy instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, a także instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub nadzoru przestrzegają uzgodnień odnoszących się do wymogów dokonywania zgłoszeń i oceny takich nieprawidłowości.

⁷ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

⁸ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

- (13) Należy uwzględnić zwłaszcza to, że, po pierwsze, zarządzanie bezpieczeństwem – jako jedna z funkcji służb ruchu lotniczego – gwarantuje określenie, ocenę i należyte ograniczenie wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz że, po drugie, formalne i systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania, zmierzające w kierunku kompleksowego podejścia systemowego, maksymalnie, w widoczny i sprawdzalny sposób zwiększy korzyści wynikające z bezpieczeństwa. Agencja powinna dodatkowo ocenić wymogi bezpieczeństwa zawarte w niniejszym rozporządzeniu i włączyć je do wspólnej struktury regulacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (14) Do czasu opracowania przez Agencję środków wykonawczych mających na celu transpozycję odpowiednich norm ICAO do środków wykonawczych Unii, akceptowalnych sposobów potwierdzania zgodności, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny działać zgodnie z odpowiednimi normami ICAO. W celu uproszczenia transgranicznego zapewniania służb do czasu ukończenia prac Agencji mających na celu transpozycję norm ICAO do odpowiednich środków państwa członkowskie oraz Komisja i Agencja, działając w odpowiednich przypadkach w ścisłej współpracy z Eurocontrole, powinny podjąć prace nad zminimalizowaniem zgłoszonych przez państwa członkowskie różnic w stosowaniu norm ICAO w zakresie służb żeglugi powietrznej w celu wypracowania wspólnego zestawu standardów dla państw członkowskich w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (15) Różne ustalenia krajowe odnoszące się do odpowiedzialności nie powinny powstrzymywać instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej przed zawieraniem porozumień dotyczących transgranicznego zapewniania służb, jeśli zawarła ona porozumienia w celu pokrycia strat z tytułu odszkodowań ze zobowiązań zgodnie z właściwymi przepisami. Stosowana metoda powinna odpowiadać krajowym wymogom prawnym. Państwa członkowskie powinny pokryć zobowiązania tych instytucji, którym na swoją własną odpowiedzialność zezwalają na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w części lub w całej swojej przestrzeni powietrznej bez certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004.
- (16) Agencja powinna dodatkowo ocenić przepisy niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisy odnoszące się do oceny bezpieczeństwa zmian oraz personelu technicznego i inżynierskiego, a także wydać opinię w celu dostosowania ich do kompleksowego podejścia systemowego, z uwzględnieniem włączenia tych przepisów do wspólnej struktury regulacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i biorąc pod uwagę doświadczenie uzyskane przez zainteresowane strony i właściwe organy w dziedzinie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej. Jednak o ile załącznik I lub II nie stanowią inaczej, powyższe wspólne wymogi nie mają zastosowania do:

- (a) działalności innej niż zapewnianie służb żeglugi powietrznej przez instytucję;
- (b) zasobów przyznanych na działalność, której przedmiotem nie jest zapewnianie służb żeglugi powietrznej.

Artykuł 2 **Definicje**

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje przyjęte w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 z wyjątkiem definicji zawartej w art. 2 pkt 15 rozporządzenia nr 549/2004.

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

- (a) „prace lotnicze” oznaczają operację lotniczą, podczas której statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza;
- (b) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza wszelkie operacje lotnicze obejmujące transport pasażerów, ładunku lub poczty realizowany za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- (c) „system funkcjonalny” oznacza połączenie systemów, procedur i zasobów ludzkich dokonane w celu spełnienia danej funkcji w kontekście zarządzania ruchem lotniczym;
- (d) „lotnictwo ogólne” oznacza wszelkie operacje lotnictwa cywilnego oprócz zarobkowego transportu lotniczego oraz prac lotniczych;
- (e) „krajowy organ nadzoru” oznacza organ lub organy wyznaczone lub ustanowione przez państwa członkowskie jako ich organ krajowy zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- (f) „zagrożenie” oznacza wszelkie warunki, zdarzenia lub okoliczności mogące prowadzić do wypadku;
- (g) „organizacja operująca” oznacza organizację odpowiedzialną za zapewnianie służb technicznych i inżynierskich wspomagających służby ruchu lotniczego, łączności, nawigacji lub nadzoru;
- (h) „ryzyko” oznacza połączenie ogólnego prawdopodobieństwa lub częstotliwości występowania szkodliwych skutków spowodowanych zagrożeniem i ich rozmiaru;
- (i) „zapewnienie bezpieczeństwa” oznacza wszystkie planowe i systematyczne działania niezbędne w celu zapewnienia odpowiedniego zaufania, dzięki którym produkt, służba, organizacja lub system funkcjonalny osiągają akceptowalny lub dopuszczalny poziom bezpieczeństwa;

- (j) „cel bezpieczeństwa” oznacza zadeklarowaną jakość lub ilość, określającą najwyższą częstotliwość lub największe prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia;
 - (k) „wymóg bezpieczeństwa” oznacza środki ograniczania ryzyka, zdefiniowane w strategii ograniczania ryzyka służącej osiągnięciu szczególnego celu bezpieczeństwa, w tym wymogi organizacyjne, operacyjne, proceduralne, funkcjonalne, wykonawcze i interoperacyjne lub cechy środowiskowe;
 - (l) „służby” oznaczają służbę żeglugi powietrznej lub grupę służb żeglugi powietrznej;
 - (m) „służba o zasięgu ogólnoeuropejskim” oznacza służbę, która została zaprojektowana i utworzona dla użytkowników w większości państw członkowskich lub we wszystkich państwach członkowskich.
3. „Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” oznacza także organizację, która złożyła wniosek o certyfikat w celu zapewniania takich służb.

Artykuł 3 **Właściwy organ**

Do celów stosowania niniejszego rozporządzenia właściwy organ:

- (a) dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, których miejsce prowadzenia głównej działalności i ewentualnie siedziba znajdują się w państwie członkowskim – to krajowy organ nadzoru wyznaczony lub ustanowiony przez to państwo członkowskie;
- (b) dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oferujących służby w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, w którym na mocy umowy pomiędzy państwami zadania związane z nadzorem nad bezpieczeństwem zostały rozdzielone inaczej niż przewidziano w lit. a) – to krajowy organ nadzoru (lub organy nadzoru) wyznaczony lub ustanowiony na mocy tej umowy;
- (c) dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej terytorium, do którego zastosowanie mają postanowienia traktatu, i mających miejsce prowadzenia głównej działalności i ewentualne siedzibę poza terytorium podlegającym postanowieniom traktatu – to Agencja;
- (d) dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej o zasięgu ogólnoeuropejskim – to Agencja.

Artykuł 4 **Przyznawanie certyfikatów**

1. W celu otrzymania certyfikatu niezbędnego przy zapewnianiu służb żeglugi powietrznej instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej spełniają ogólne wspólne wymogi określone w załączniku I oraz dodatkowe szczególne wymogi określone w załącznikach II–V do niniejszego rozporządzenia, w zależności od rodzaju zapewnianych służb.

2. Przed wydaniem certyfikatu dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej właściwy organ sprawdza, czy instytucja ta spełnia wspólne wymogi.

3. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wspólne wymogi najpóźniej do czasu wydania certyfikatu zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 8b ust. 2, art. 22a lit. b) i art. 22a lit. c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 5 **Odstępstwa**

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

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

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

- (a) lotnictwo ogólne;
- (b) prace lotnicze;
- (c) zarobkowy transport lotniczy ograniczony do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 10 ton lub statków powietrznych z mniej niż 20 miejscami pasażerskimi;
- (d) zarobkowy transport lotniczy przy mniej niż 10 000 lotów rocznie, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby wykorzystanych miejsc pasażerskich w statku powietrznym, przy lotach liczonych jako suma startów i lądowań oraz obliczanych jako średnia z ubiegłych trzech lat.

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

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

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

2. Właściwy organ może przyznać szczególne odstępstwa wnioskodawcom spełniającym kryteria zawarte w ust. 1, proporcjonalnie do ich wkładu w zarządzanie ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej podlegającej państwu członkowskiemu.

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

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

3. Oprócz odstępstw, o których mowa w ust. 2, właściwy organ może przyznać odstępstwa wnioskodawcom zapewniającym lotniskowe służby informacji powietrznej, regularnie obsługującym nie więcej niż jedno stanowisko pracy na jakimkolwiek lotnisku. Odstępstwa te przyznawane są proporcjonalnie do wkładu wnioskodawcy w zarządzanie ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej podlegającej państwu członkowskiemu.

Mogą one dotyczyć wyłącznie następujących wymogów załącznika II, część 3:

- (a) odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem oraz służby i dostawy zewnętrzne (w części 3.1.2);
- (b) przeglądy bezpieczeństwa (w części 3.1.3);
- (c) wymogi bezpieczeństwa dla oceny i ograniczania ryzyka w odniesieniu do zmian (część 3.2).

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

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

- (a) określa charakter i zakres odstępstwa zgodnie z warunkami dołączonymi do certyfikatu, podając podstawę prawną;
- (b) ogranicza okres ważności certyfikatu; oraz
- (c) monitoruje, czy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej kwalifikują się do utrzymania odstępstwa.

Artykuł 6

Wykazanie zgodności

1. Na wniosek właściwego organu instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia wszystkie odnośne dowody w celu udokumentowania zgodności z mającymi zastosowanie wspólnymi wymogami. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej może w pełni wykorzystać istniejące dane.

2. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej mająca certyfikat zgłasza właściwemu organowi planowane zmiany w zapewnianiu służb, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na przestrzeganie zgodności z właściwymi wspólnymi wymogami lub warunkami dołączonymi do certyfikatu.

3. Jeśli certyfikowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przestała spełniać mające zastosowanie wspólne wymogi lub warunki dołączone do certyfikatu, właściwy organ podejmuje decyzję w okresie nieprzekraczającym jednego miesiąca. Przy wydawaniu tej decyzji właściwy organ nakłada na instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązek podjęcia działań naprawczych.

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

Właściwy organ sprawdza, czy działania naprawcze zostały wdrożone przed zawiadomieniem odnośnej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej o pozytywnej decyzji. Jeśli właściwy organ uważa, że działania naprawcze nie zostały właściwie wdrożone w ramach ustalonego harmonogramu, przedsięwzięcie stosowne środki wykonawcze odpowiednio zgodnie z art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz art. 10, art. 22a lit. d), art. 25 i art. 68 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, uwzględniając potrzebę zapewnienia ciągłości służb.

Artykuł 7

Ułatwianie monitorowania zgodności

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają inspekcje oraz nadzór właściwego organu lub działającej w jego imieniu kwalifikowanej jednostki, w tym inspekcje przeprowadzane na miejscu i inspekcje bez uprzedniego zawiadomienia.

Upoważnione osoby są uprawnione do podjęcia następujących działań:

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

Jeśli wspomniane inspekcje i nadzór są przeprowadzane przez krajowy organ nadzoru, są one prowadzone zgodnie z przepisami prawa państwa członkowskiego, w którym będą dokonywane.

Artykuł 8
Zachowanie zgodności

Właściwy organ co roku monitoruje, na podstawie posiadanych dowodów, zachowanie zgodności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, którym przyznał certyfikat.

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

W programie orientacyjnie określa się planowane okresy inspekcji różnych miejsc.

Artykuł 9
Przepisy bezpieczeństwa dotyczące personelu technicznego i inżynierskiego

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

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

Artykuł 10
Procedura wzajemnego przeglądu

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

2. Wzajemny przegląd jest dokonywany przez zespół ekspertów krajowych oraz, w stosownych przypadkach, przez ekspertów z Agencji. W skład zespołu ekspertów wchodzi eksperci pochodzący z przynajmniej trzech różnych państw członkowskich oraz z Agencji. Eksperti nie uczestniczą we wzajemnych przeglądach w państwie członkowskim, w którym

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

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

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

4. W ciągu trzech miesięcy po dokonaniu przeglądu odnośny zespół ekspertów sporządza sprawozdanie w drodze porozumienia; sprawozdanie to może zawierać zalecenia. W celu omówienia sprawozdania Komisja zwołuje posiedzenie z udziałem Agencji, ekspertów i krajowego organu nadzoru.

5. Komisja przekazuje sprawozdanie zainteresowanemu państwu członkowskiemu. Zainteresowane państwo członkowskie może przedstawić swoje uwagi w terminie trzech miesięcy od otrzymania sprawozdania. W przypadkach, których to dotyczy, uwagi te obejmują środki, które państwo to przedsięwzięło lub zamierza przedsięwziąć w danym okresie w odpowiedzi na przegląd.

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

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

Artykuł 11

Przepisy przejściowe

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

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

3. Organ państwa członkowskiego, do którego organizacje, dla których Agencja jest właściwym organem zgodnie z art. 3, wystąpiły o wydanie certyfikatu przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, finalizuje proces certyfikacji w porozumieniu z Agencją i przekazuje dokumentację Agencji po wydaniu certyfikatu.

Artykuł 12

Uchylenia

1. Niniejszym uchyla się rozporządzenie (WE) nr 2096/2005.

2. Niniejszym uchyla się rozporządzenie (WE) nr 668/2008.
3. Niniejszym uchyla się art. 6 rozporządzenia (WE) nr 482/2008.

Artykuł 13
Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie zapewniać służby w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony w odniesieniu do racjonalnego poziomu ogólnego zapotrzebowania w danej przestrzeni powietrznej. W tym celu dysponuje odpowiednią wiedzą i odpowiednim potencjałem technicznym i operacyjnym.

2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I ZARZĄDZANIE

2.1. Struktura organizacyjna

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

Struktura organizacyjna określa:

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

2.2. Zarządzanie organizacyjne

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

- (a) określa ogólne cele instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i strategię służącą ich osiągnięciu zgodnie z ogólnym długoterminowym planem instytucji i wymogami unijnymi dotyczącymi rozwoju infrastruktury lub innej technologii;
- (b) zawiera odpowiednie założenia dotyczące wydajności w odniesieniu do jakości i poziomu służby, bezpieczeństwa i efektywności kosztowej.

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

Plan roczny obejmuje następujące wymogi dotyczące poziomu i jakości służby, w dziedzinach takich jak przewidywany potencjał, bezpieczeństwo i zaistniałe opóźnienia lotów oraz warunki finansowe:

- (a) informacje na temat wdrożenia nowej infrastruktury lub innych działań wraz z ich zadeklarowanym znaczeniem dla poprawy poziomu i jakości służb;
- (b) wskaźniki wydajności umożliwiające należytą ocenę poziomu i jakości służby;
- (c) przewidywaną pozycję finansową instytucji zapewniającej służby w okresie krótkoterminowym i wszelkie zmiany w planie biznesowym lub czynniki mające na niego wpływ.

3. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM I JAKOŚCIĄ

3.1. Zarządzanie bezpieczeństwem

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

3.2. System zarządzania jakością

Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej dysponuje systemem zarządzania jakością obejmującym wszystkie zapewniane przez nią służby żeglugi powietrznej zgodnie z poniższymi zasadami. System ten:

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

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

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

3.3. Instrukcje operacyjne

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej posiada i stale aktualizuje instrukcje operacyjne dotyczące zapewnianych przez nią służb na użytek personelu operacyjnego i jako pomoc dla tego personelu. Instytucja dopilnowuje, aby:

- (a) instrukcje operacyjne zawierały pouczenie i informacje dla personelu operacyjnego, niezbędne do wykonania jego obowiązków;
- (b) odnośny personel miał dostęp do odpowiednich części instrukcji operacyjnych;
- (c) personel operacyjny był w szybkim trybie informowany o zmianach wprowadzonych do instrukcji operacyjnych mających zastosowanie do jego obowiązków i o ich wejściu w życie.

4. OCHRONA

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

- (a) ochrony mienia i personelu w celu zapobiegania bezprawnemu zakłócaniu zapewniania służb;
- (b) ochrony uzyskanych lub w inny sposób wykorzystywanych danych operacyjnych. Dostęp do tych danych jest ograniczony i mają go wyłącznie upoważnione osoby.

System zarządzania ochroną określa:

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

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

5. ZASOBY LUDZKIE

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zatrudnia odpowiednio wykwalifikowany personel i gwarantuje zapewnianie swoich służb w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony. W tym kontekście ustanawia politykę w zakresie rekrutacji i szkolenia personelu.

6. SIŁA FINANSOWA

6.1. Zdolność gospodarcza i finansowa

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie wypełnić swoje zobowiązania finansowe, np. w obszarze stałych i zmiennych kosztów działalności lub kosztów inwestycji kapitałowych. Instytucja stosuje odpowiedni system księgowania kosztów. Wykazuje swoją zdolność gospodarczą w oparciu o plan roczny, o którym mowa w części 2.2 niniejszego załącznika, oraz zestawienia bilansowe i rachunki zgodnie z jej statutem prawnym, jeśli jest to wykonalne w praktyce.

6.2. Audyt finansowy

Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykazuje, że regularnie przechodzi niezależny audyt.

7. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I ZAKRES UBEZPIECZENIA

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

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

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

8. JAKOŚĆ SŁUŻB

8.1. Otwartość i przejrzystość zapewniania służb

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

Zgodnie z właściwym prawem unijnym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie dyskryminuje użytkownika lub grupy użytkowników ze względu na przynależność państwową lub tożsamość.

8.2. Plany interwencyjne

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

9. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia właściwemu organowi roczne sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie obejmuje wyniki finansowe bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz wyniki

operacyjne i wszelkie inne znaczące działania i zmiany, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

Sprawozdanie roczne musi zawierać:

- ocenę poziomu i jakości dostarczonych służb oraz ocenę zapewnionego poziomu bezpieczeństwa,
- informacje na temat wydajności instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z założeniami dotyczącymi wydajności ustanowionymi w planie biznesowym oraz dostosowanie faktycznej wydajności do planu rocznego za pomocą wskaźników wydajności ustalonych w planie rocznym,
- zmiany w operacjach i infrastrukturze,
- wyniki finansowe, jeśli nie są osobno publikowane zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004,
- informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb tej instytucji,
- informacje na temat polityki kadrowej.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podaje treść sprawozdania rocznego do wiadomości publicznej na warunkach określonych przez właściwy organ zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

ZAŁĄCZNIK II

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

1. WŁASNOŚĆ

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wyraźnie informuje właściwy organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, o:

- swoim statusie prawnym, swojej strukturze własności i wszelkich innych uzgodnieniach mających znaczący wpływ na kontrolę jej aktywów,
- wszelkich powiązaniach z organizacjami nieuczestniczącymi w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, wraz z działalnością komercyjną, w którą jest zaangażowana bezpośrednio lub poprzez przedsiębiorstwa powiązane, stanowiącą ponad 1% jej spodziewanego przychodu. Instytucja zgłasza wszelkie zmiany własności pojedynczych udziałów stanowiących 10% lub więcej jej łącznych udziałów.

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przedsięwzię wszelkie niezbędne środki w celu zapobieżenia zaistnieniu konfliktu interesów, który mógłby zagrozić bezstronnemu i obiektywnemu zapewnianiu służb.

2. OTWARTOŚĆ I PRZEJRZYSTOŚĆ ZAPEWNIANIA SŁUŻB

W uzupełnieniu do przepisów załącznika I część 8.1 oraz w przypadku gdy państwo członkowskie postanowi zorganizować zapewnianie szczególnych usług związanych ze służbami ruchu lotniczego na zasadzie konkurencji, może ono przedsięwziąć wszelkie odpowiednie środki w celu zapewnienia tego, by instytucje świadczące takie szczególne usługi nie działały w sposób zmierzający do zapobieżenia, ograniczenia lub zakłócenia konkurencji albo powodujący nadużycie pozycji dominującej zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym i prawodawstwem unijnym.

3. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

3.1. System zarządzania bezpieczeństwem

3.1.1. *Ogólne wymogi bezpieczeństwa*

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ma system zarządzania bezpieczeństwem (SZB) jako integralną część zarządzania swoimi służbami. System ten:

- zapewnia systematyczne zarządzanie bezpieczeństwem w sposób sformalizowany, wyraźnie określony i proaktywny, dzięki wypełnianiu zadań w zakresie bezpieczeństwa w ramach świadczenia usług; funkcjonuje w odniesieniu do wszystkich świadczonych usług oraz uzgodnień dodatkowych pozostających pod jego nadzorem kierowniczym; opiera się na zadeklarowanej polityce bezpieczeństwa, określającej podstawowe podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem (zarządzanie bezpieczeństwem),

- zapewnia, że każda osoba zaangażowana w kwestie bezpieczeństwa zapewniania służb ruchu lotniczego ponosi indywidualną odpowiedzialność za swoje działania, menedżerowie są odpowiedzialni za zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ramach podległych im departamentów lub działów, a menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez instytucję ponoszą całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo (odpowiedzialność za bezpieczeństwo),
- zapewnia, że osiągnięcie zadowalającego poziomu bezpieczeństwa służb ruchu lotniczego będzie ustanowione jako najwyższy priorytet (priorytet bezpieczeństwa),
- zapewnia, że podczas zapewniania służb ruchu lotniczego głównym celem bezpieczeństwa jest zmniejszenie ryzyka wypadku lotniczego z winy służb w stopniu wykonalnym w praktyce (cel bezpieczeństwa).

3.1.2. *Wymogi dotyczące osiągnięcia bezpieczeństwa*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego:

- zapewnia odpowiednio wyszkolony personel, mający kwalifikacje zawodowe do wykonywanej pracy oraz – jeśli jest to wymagane – odpowiednie uprawnienia i spełniający odpowiednie wymogi dotyczące stanu zdrowia (kompetencje),
- zapewnia, że funkcja zarządzania bezpieczeństwem jest utożsamiana z odpowiedzialnością organizacyjną za rozwój i zapewnianie odpowiedniego poziomu systemu zarządzania bezpieczeństwem; zapewnia, że ten zakres odpowiedzialności jest niezależny od menedżerów niższego szczebla i podlega bezpośrednio pod najwyższy szczebel organizacyjny; jednak w przypadku małych organizacji, w których połączenie odpowiedzialności może powodować brak wystarczającej niezależności w tym zakresie, uzgodnienia odnoszące się do zapewnienia bezpieczeństwa będą uzupełnione dodatkowymi niezależnymi środkami; zapewnia, że menedżerowie najwyższego szczebla zatrudnieni przez organizację świadczącą usługi aktywnie uczestniczą w zapewnianiu zarządzania bezpieczeństwem (odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem),
- zapewnia, jeśli jest to wykonalne w praktyce, ustanowienie ilościowych poziomów bezpieczeństwa i ich stosowanie w odniesieniu do wszystkich systemów funkcjonalnych (ilościowe poziomy bezpieczeństwa),
- zapewnia, że dokumentacja odnosząca się do SZB jest systematycznie aktualizowana i zawiera wyraźne odniesienie do polityki bezpieczeństwa organizacji (dokumentacja SZB),
- zapewnia odpowiednie dowody w celu potwierdzenia bezpieczeństwa zewnętrznych usług i dostaw zapewnianych z uwzględnieniem znaczenia ich bezpieczeństwa dla świadczonych usług (usługi i dostawy zewnętrzne),
- zapewnia, że ocena i ograniczanie ryzyka są przeprowadzane na odpowiednim poziomie w celu należytego uwzględnienia wszystkich aspektów związanych

z zapewnianiem ATM (ocena i ograniczanie ryzyka); przepisy części 3.2 niniejszego załącznika mają zastosowanie do zmian we wspomnianym systemie funkcjonalnym ATM,

- zapewnia, że nieprawidłowości techniczne i operacyjne w ATM, które uważa się za mogące mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo, są badane w trybie natychmiastowym; zapewnia, że podejmowane są wszelkie niezbędne działania naprawcze (nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa); ponadto wykazuje, że wdrożyła wymogi dotyczące przedkładania zgłoszeń oraz rozpatrywania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym i prawodawstwem unijnym.

3.1.3. *Wymogi dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia:

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

3.1.4. *Wymogi dotyczące promowania bezpieczeństwa*

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

- cały personel ma świadomość potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z wykonywaniem powierzonych mu obowiązków (świadomość bezpieczeństwa),
- doświadczenia i informacje wynikające z badania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa i innych działań związanych z bezpieczeństwem są upowszechniane w organizacji na szczeblu zarządzenia i na szczeblu operacyjnym (upowszechnienie doświadczeń i informacji),
- personel jest aktywnie zachęcany do proponowania sposobów eliminowania zidentyfikowanych zagrożeń i wprowadzane są zmiany mające na celu

poprawę bezpieczeństwa w obszarach, w których zachodzi taka potrzeba (poprawa bezpieczeństwa).

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

3.2.1. *Sekcja 1*

W ramach funkcjonowania SZB instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia systematyczne wykrywanie zagrożeń oraz dokonywanie oceny i ograniczanie ryzyka pod kątem wszelkich zmian w częściach systemu funkcjonalnego ATM i mechanizmach wspierających pozostających pod jej nadzorem kierowniczym, uwzględniając:

- (a) cały okres funkcjonowania części składowej rozpatrywanego systemu funkcjonalnego ATM, od wstępnego planowania i definiowania do działań następczych związanych z wdrożeniem, utrzymywaniem w należytym stanie i likwidacją;
- (b) elementy powietrzne i naziemne oraz, w stosownych przypadkach, elementy przestrzenne systemu funkcjonalnego ATM – dzięki współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi; oraz
- (c) wyposażenie, procedury i zasoby ludzkie systemu funkcjonalnego ATM oraz oddziaływania pomiędzy tymi elementami, a także oddziaływania pomiędzy rozpatrywaną częścią składową a resztą systemu funkcjonalnego ATM.

3.2.2. *Sekcja 2*

Procesy identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka obejmują:

- (a) wyznaczenie zakresu, granic i powiązań rozpatrywanej części składowej, jak również określenie funkcji, które część składowa powinna spełniać, oraz środowisko operacyjne, w którym z założenia ma działać;
- (b) wyznaczenie celów bezpieczeństwa dla części składowej, które obejmuje:
 - identyfikację prawdopodobnych zagrożeń i okoliczności wystąpienia awarii związanych z systemem ATM wraz z ich połączonymi skutkami,
 - ocenę ich potencjalnych następstw w odniesieniu do bezpieczeństwa statku powietrznego oraz ocenę stopnia ciężkości następstw, dokonaną w oparciu o system klasyfikacji ciężkości zawarty w sekcji 4,
 - określenie ich dopuszczalnego poziomu w odniesieniu do największego prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia, określonego na podstawie ciężkości i największego prawdopodobieństwa wystąpienia następstw zagrożenia, z zachowaniem spójności z sekcją 4;
- (c) w stosownym przypadku opracowanie strategii ograniczania ryzyka, która:

- szczegółowo określa środki ochronne, które zostaną wdrożone w celu ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami,
 - w razie konieczności zawiera modyfikacje wymogów bezpieczeństwa, które mogą dotyczyć rozpatrywanej części składowej, innych części systemu funkcjonalnego ATM lub środowiska operacyjnego, oraz
 - zawiera potwierdzenie swojej wykonalności i skuteczności;
- (d) weryfikację odnoszącą się do osiągnięcia wszystkich zidentyfikowanych celów i spełnienia wymogów bezpieczeństwa:
- przed wdrożeniem odnośnych zmian,
 - podczas każdego okresu przejściowego w działaniu służby,
 - podczas eksploatacji, oraz
 - podczas każdego okresu przejściowego aż do zniesienia.

3.2.3. Sekcja 3

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

- na podstawie kompletnej dokumentacji można wykazać, że poziom bezpieczeństwa rozpatrywanej części składowej oraz całego systemu funkcjonalnego ATM są i będą dopuszczalne dzięki realizacji odnośnych celów bezpieczeństwa i przestrzeganiu odnośnych wymogów bezpieczeństwa; dokumentacja ta obejmuje odpowiednio specyfikacje wszystkich stosowanych technik prognozowania, monitorowania lub nadzoru,
- wszystkie wymogi bezpieczeństwa związane z wdrożeniem zmiany można odtworzyć w odniesieniu do planowanych operacji lub funkcji.

3.2.4. Sekcja 4

Identyfikacja zagrożeń i ocena ich stopnia

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

Stopień ciężkości	Wpływ następstw na działanie
1 (Najwyższy)	Wypadek (1)
2	Poważny incydent (1)

3	Więszy incydent związany z eksploatacją statku powietrznego, który mógł zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego lub doprowadzić niemal do kolizji statku powietrznego z innym statkiem powietrznym, podłożem lub przeszkodami
4	Znaczący incydent, który wystąpiłby w okolicznościach wskazujących na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku, poważnego lub większego incyduentu, gdyby nie zarządzano ryzykiem z marginesami bezpieczeństwa lub gdyby w pobliżu znajdował się inny statek powietrzny
5 (Najniższy)	Brak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14).

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

System klasyfikacji ryzyka

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

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

3.2.5. Sekcja 5

System zapewniania bezpieczeństwa oprogramowania

W ramach stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wdraża system zapewniania bezpieczeństwa oprogramowania zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 482/2008⁹.

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

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego gwarantuje, że personel techniczny i inżynierski – w tym personel organizacji operujących będących podwykonawcami,

⁹ Dz.U. L 141 z 31.5.2008, s. 5.

zarządzających wyposażeniem ATM o potwierdzonej zdolności operacyjnej lub utrzymujących to wyposażenie w należytym stanie – ma wystarczającą wiedzę na temat służb, dla których wykonuje pracę, i na temat rzeczywistych i potencjalnych skutków swojej pracy dla bezpieczeństwa służb ATM oraz na temat odpowiednio ograniczonego wymiaru czasu pracy.

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

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

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

4. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

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

- (a) załącznik 2, Przepisy ruchu lotniczego, wydanie dziesiąte z lipca 2005 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 40;
- (b) załącznik 10, Łączność lotnicza, tom II, Procedury telekomunikacyjne, z uwzględnieniem procedur mających status procedur służb żeglugi powietrznej (PANS), wydanie szóste z października 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82;
- (c) załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 45.

ZAŁĄCZNIK III

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB METEOROLOGICZNYCH

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

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

- podmiotom i członkom personelu lotniczego dla celów planowania przed lotem i podczas lotu,
- instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego i służby informacji powietrznej,
- służbom jednostek poszukiwawczych i ratunkowych, oraz
- lotniskom.

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

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

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

- (a) załącznik 3, Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, wydanie szesnaste z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 74;
- (b) załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 45;
- (c) załącznik 14, Lotniska, w następujących wersjach:
 - (i) tom I, Projektowanie i eksploatacja lotnisk, wydanie czwarte z lipca 2004 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 9,
 - (ii) tom II, Heliporty, wydanie drugie z lipca 1995 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 3.

ZAŁĄCZNIK IV

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

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

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

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

2. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

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

- (a) załącznik 3, Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, wydanie szesnaste z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 74;
- (b) załącznik 4, Mapy lotnicze, wydanie dziesiąte z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 54;
- (c) załącznik 15, Służby informacji lotniczej, wydanie dwunaste z lipca 2004 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 34.

ZAŁĄCZNIK V

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB ŁĄCZNOŚCI, NAWIGACJI LUB NADZORU

1. POTENCJAŁ I KOMPETENCJE TECHNICZNE I OPERACYJNE

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

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru potwierdza jakość zapewnianych przez nią służb i wykazuje, że jej sprzęt jest utrzymywany w należyтым stanie i, w stosownych przypadkach, wykalibrowany.

2. BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB

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

3. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY POSTĘPOWANIA

Instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji lub nadzoru jest w stanie wykazać, że jej metody działania i procedury postępowania są zgodne ze standardami zawartymi w załączniku 10 „Łączność lotnicza” do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w następujących wersjach, jeśli mają one znaczenie dla zapewniania służb łączności, nawigacji lub nadzoru w danej przestrzeni powietrznej:

- (a) tom I, Pomoce radionawigacyjne, wydanie szóste z lipca 2006 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82;
- (b) tom II, Procedury telekomunikacyjne, z uwzględnieniem procedur mających status procedur służb żeglugi powietrznej (PANS), wydanie szóste z października 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82;
- (c) tom III, na temat systemów łączności, wydanie drugie z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82;
- (d) tom IV, Radar dozoru i system zapobiegania kolizjom, wydanie czwarte z lipca 2007 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82;
- (e) tom V, Wykorzystanie zakresu radiowych częstotliwości lotniczych, wydanie drugie z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 82.