

PL

PL

PL

Projekt

ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia ()

zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulowanie operacji lotniczych, licencjonowania pilotów i statków powietrznych państw trzecich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

po zasięgnięciu opinii Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Drugie zdanie wprowadzające rozporządzenia (WE) nr 1592/2002⁵ stwierdza, między innymi, że należy opracować stosowne podstawowe wymogi obejmujące eksploatację statków powietrznych i licencjonowanie załóg lotniczych oraz stosowanie niniejszego rozporządzenia do statków powietrznych państw trzecich. Art. 7 rozporządzenia zobowiązuje Komisję do niezwłocznego przedstawienia wniosków Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie podstawowych zasad, wymogów podstawowych dotyczących regulacji osób i instytucji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych oraz stosowania regulacji.
- (2) Zakres działania Wspólnoty powinien zostać jasno określony, tak by osoby, instytucje oraz produkty podlegające rozporządzeniu i jego przepisom wykonawczym mogły być zidentyfikowane jednoznacznie. Zakres ten łatwiej jest określić odnosząc się do wykazu statków powietrznych, których eksploatacja jest wyłączona z działania Wspólnoty. Do tego celu należy stosować wykaz wyłączonych statków powietrznych

¹ W przygotowaniu

² W przygotowaniu

³ W przygotowaniu

⁴ W przygotowaniu

⁵ Dz. U. 240 z 7.09.2002, str.1.

przedstawiony w Załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, z uwzględnieniem zmian wprowadzanych w celu ułatwienia jego zrozumienia.

- (3) Obywatele Europy powinni zawsze mieć zapewniony wysoki i jednolity poziom ochrony, a statki powietrzne państw trzecich eksploatowane na terytorium podlegającym Traktatowi, przylatujące na to terytorium lub z niego wylatujące, powinny podlegać stosownemu nadzorowi na szczeblu Wspólnoty.
- (4) Wspólnota powinna ustalić, w zgodzie z normami określonymi w Konwencji Chicagowskiej, podstawowe wymogi mające zastosowanie do osób i instytucji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, jak również osób i produktów zaangażowanych w szkolenie i badania lekarskie pilotów. W stosownych przypadkach wymagania takie powinny zostać opracowane dla regulacji inżynierów lotniczych. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.
- (5) Skuteczne funkcjonowanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Wspólnoty w obszarach objętych tym rozporządzeniem wymaga wzmocnienia współpracy pomiędzy Wspólnotą, Państwami Członkowskimi i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego w celu wykrywania niebezpiecznych warunków i podejmowania stosownych środków naprawczych.
- (6) Promowanie kultury bezpieczeństwa i prawidłowe funkcjonowanie systemu regulacyjnego w dziedzinach objętych tym rozporządzeniem wymaga dobrowolnego zgłaszania incydentów i zdarzeń przez ich świadków. Zgłaszania takie można by ułatwić poprzez stworzenie bezsankcyjnego środowiska. Należy wprowadzić stosowne środki na szczeblu Państw Członkowskich, by zapewnić ochronę tego rodzaju informacji oraz osób je zgłaszających.
- (7) Zgodnie z zasadą dobrego rządzenia stosownie akredytowane organy oceniające powinny mieć prawo do wydawania licencji pilotom zaangażowanym w działalność rekreacyjną.
- (8) W celu odpowiedniego wsparcia Wspólnoty, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powinna móc sama wydawać certyfikaty osobom, instytucjom i produktom podlegającym rozporządzeniu, gdy scentralizowane działanie jest skuteczniejsze niż certyfikowanie na poziomie Państw Członkowskich. Z tego samego względu należy pozwolić Agencji na podejmowanie decyzji dotyczących eksploatacji statków powietrznych, kwalifikacji załogi oraz bezpieczeństwa statków powietrznych państw trzecich, jeśli w ten sposób można najlepiej zapewnić jednolitość i sprzyjać funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Aby spełnić te zadania Agencja powinna otrzymać odpowiednie kompetencje.
- (9) Do kilku artykułów rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 należy wprowadzić zmiany dające osobom podlegającym regulacji prawo odwołania się od decyzji, które ich dotyczą, a które Agencja ma prawo podejmować na mocy rozporządzenia. Należy wprowadzić nowe definicje ułatwiające zrozumienie artykułów dodanych do rozporządzenia.
- (10) Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności określonymi w art. 5 Traktatu, cele proponowanego działania, a mianowicie stworzenie i jednolite stosowanie wspólnych zasad w zakresie regulacji licencjonowania załóg lotniczych, operacji lotniczych i statków powietrznych państw trzecich nie mogą zostać dostatecznie

osiągnięte przez Państwa Członkowskie, a ze względu na ogólnoeuropejski zasięg rozporządzenia, mogą być skuteczniej osiągnięte przez Wspólnotę. Niniejsze rozporządzenie ogranicza się do minimum wymaganego do osiągnięcia tych celów i nie wykracza w tym celu poza to, co jest konieczne.

- (11) Niniejsze rozporządzenie tworzy stosowne i kompletne ramy dla nadzoru statków powietrznych państw trzecich eksploatowanych na terytorium podlegającym Traktatowi, przylatujących na to terytorium lub z niego wylatujących. Dyrektywa 2004/36/WE⁶ w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty powinna zostać w stosownym czasie uchylona.
- (12) Środki przewidziane niniejszym rozporządzeniem oparto na opinii wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego⁷ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (13) Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 powinno zostać stosownie zmienione,

PRZYJĘŁY NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

– W rozporządzeniu (WE) nr 1592/2002 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 3 dodaje się następujące lit. od h) do n) w brzmieniu:

- „h) „operator” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować jeden lub więcej statków powietrznych.
- i) „działalność komercyjna” oznacza działalność lotniczą za wynagrodzeniem objętą umową pomiędzy operatorem a klientem, w sytuacji gdy klient nie jest, bezpośrednio lub pośrednio, właścicielem statku powietrznego wykorzystywanego dla celu tej umowy, a operator nie jest, bezpośrednio lub pośrednio, pracownikiem klienta.
- j) „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:
 - i) samolot:
 - o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub;
 - o maksymalnej dopuszczalnej liczbie miejsc pasażerskich powyżej 9 lub;
 - certyfikowany do eksploatacji z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów lub;
 - wyposażony a) w silnik(i) turbodrutowy/e; lub
 - ii) śmigłowiec:

⁶ Dz. U. 143 z 30.04.2004, str. 76.

⁷ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 3/2004, XXXX

- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 3 175 kg lub;
 - o maksymalnej dopuszczalnej liczbie miejsc pasażerskich powyżej 5 lub;
 - certyfikowany do eksploatacji z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów; lub
- (iii) wiropląt o zmiennym położeniu osi wirników.

- k) „działalność rekreacyjna” oznacza wszelką niekomercyjną działalność z wykorzystaniem niezłozonego statku powietrznego z napędem silnikowym.
- l) „organ oceniający” oznacza organ, który może stwierdzić zgodność osób prawnych lub fizycznych z przepisami ustanowionymi dla zapewnienia przestrzegania podstawowych wymogów, i który może wydawać stosowne certyfikaty.
- m) „symulator lotów” oznacza wszelkie urządzenie, które na ziemi symuluje warunki lotu. Są to symulatory lotu, urządzenia do szkolenia w zakresie pilotażu, urządzenia do szkolenia w zakresie nawigacji i procedur lotniczych oraz do podstawowego szkolenia w zakresie obsługi instrumentów.
- n) „uprawnienia” oznacza adnotację w licencji pilota określającą specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia dotyczące tej licencji”.

2. W art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) zarejestrowany w Państwie Członkowskim, chyba że nadzór ustawowy nad jego bezpieczeństwem został przeniesiony na państwo trzecie i jest on eksploatowany przez operatora spoza Wspólnoty; lub

(c) zarejestrowany w państwie trzecim i używany na terytorium Wspólnoty przez operatora mającego siedzibę lub zamieszkałego na terenie Wspólnoty”.

- b) w ust. 1 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

“d) zarejestrowany w państwie trzecim i wykorzystywany przez operatora państwa trzeciego na terytorium Państwa Członkowskiego”.

- c) w ust. 1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„powinien spełniać postanowienia niniejszego rozporządzenia”.

- d) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Personel zaangażowany w eksploatację statku powietrznego, o których mowa w ust. 1 lit. b) lub c) powinien spełniać postanowienia niniejszego rozporządzenia.

3. Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) lub d) powinna spełniać postanowienia niniejszego rozporządzenia”.

- e) dodaje się art. 4 w brzmieniu:

„4. Ust. 1, 2 i 3 nie stosuje się do statku powietrznego, o którym mowa w załączniku II”.

(f) ust. 3 otrzymuje nr 5.

3. W art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zgodność statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) oraz produktów, części i wyposażenia na nim zamontowanych powinna być stwierdzana na następującej podstawie”.

b) w ust. 2 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„(d) Instytucje odpowiedzialne za obsługę produktów, części i wyposażenia powinny wykazać się możliwościami i środkami do wywiązania się z obowiązków związanych ze swoimi uprawnieniami. Jeśli nie przyjęto inaczej, takie możliwości i środki powinny zostać stwierdzone wydaniem takiej instytucji zezwolenia. Uprawnienia nadane instytucji, która otrzymała zezwolenie oraz zakres zezwolenia powinny zostać ujęte w warunkach zezwolenia”.

c) w ust. 2 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Instytucje odpowiedzialne za projektowanie i produkcję produktów, części i wyposażenia powinny wykazać się możliwościami i środkami do wywiązania się z obowiązków związanych ze swoimi uprawnieniami. Jeśli nie przyjęto inaczej, takie możliwości i środki powinny zostać stwierdzone wydaniem takiej instytucji zezwolenia. Uprawnienia nadane instytucji, która otrzymała zezwolenie oraz zakres zezwolenia powinny zostać ujęte w warunkach zezwolenia”.

d) w ust. 2 lit. e) i f) zostają przemianowane na f) i g);

e) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Statek powietrzny, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. a) oraz produkty, części i wyposażenie na nim zamontowane powinny spełniać postanowienia ust. 2 lit. a), b) i e)”.

f) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

g) w ust. 4 dodaje się lit. j) w brzmieniu:

„j) w jaki sposób statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) mają wykazać zgodność z podstawowymi wymogami”.

h) w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja, ustanawiając przepisy wykonawcze określone w ust. 5 dopilnuje, by przepisy te:

- i) w ust. 5 dodaje się lit. d) w brzmieniu:
„d) nie nakładać na statek powietrzny, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) wymogów, które byłyby niezgodne z zobowiązaniami Państw Członkowskich wobec ICAO”.
- j) ust. 3, 4 i 5 otrzymują odpowiednio numery 4, 5 i 6.

4. Art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Licencjonowanie załóg lotniczych

1. Członkowie załogi lotniczej zaangażowani w eksploatację statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz instytucje, symulatory lotów oraz osoby zaangażowane w ich szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie powinny spełniać podstawowe wymogi określone w załączniku III.

2. Statek powietrzny może prowadzić tylko pilot posiadający licencję i świadectwo lekarskie stosowne do wykonywanych czynności:

- a) pilotowi wydaje się licencję, gdy wykaże się, że spełnia on przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi podstawowymi wymogami związanymi z wiedzą teoretyczną, umiejętnościami praktycznymi oraz kompetencją językową. Licencję taką może wydać organ oceniający, gdy wynikające z niej przywileje są ograniczone do działalności rekreacyjnej.
- b) pilotowi wydaje się świadectwo lekarskie, gdy wykaże się, że spełnia on przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi podstawowymi wymogami dotyczącymi sprawności psychofizycznej. Świadectwo lekarskie wydają lekarze medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej z wyjątkiem świadectw dla pilotów zaangażowanych w działania rekreacyjne, które mogą być wydawane przez lekarza pierwszego kontaktu.
- c) przywileje nadane pilotowi oraz zakres licencji i świadectwa lekarskiego powinny być określone w tych dokumentach;
- d) w odniesieniu do członków załogi lotniczej zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego określonego w art. 4 ust. 1 lit. c), wymogi lit. a) i b) powyżej można spełnić uznając licencje i świadectwa lekarskie wydane przez państwo trzecie lub w jego imieniu.

3. Zdolność organów oceniających, instytucji szkolących pilotów oraz instytucji odpowiedzialnych za stwierdzanie sprawności psychofizycznej pilotów do wywiązania się z obowiązków związanych z uprawnieniami dotyczącymi wydawania licencji oraz świadectw lekarskich powinna być stwierdzona wydaniem zezwolenia:

- a) instytucji wydaje się zezwolenie, gdy wykaże się, że spełnia ona przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi podstawowymi wymogami;

- b) uprawnienia przyznane na podstawie zezwoleń powinny być określone w tych dokumentach;
4. Symulatory lotów stosowane w szkoleniu pilotów powinny posiadać certyfikat wydawany, gdy wykaże się, że spełniają one przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi podstawowymi wymogami.
5. Osoby odpowiedzialne za szkolenie pilotów, ocenianie ich kompetencji oraz sprawności psychofizycznej winni posiadać odpowiedni certyfikat:
- a) certyfikat będzie wydawany, gdy wykaże się, że ubiegająca się o niego osoba spełnia przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi podstawowymi wymogami;
 - b) uprawnienia przyznane na podstawie certyfikatu powinny być określone w tym dokumencie;
6. Komisja przyjmie, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu, określając w szczególności:
- a) różne uprawnienia dla licencji pilota i świadectw lekarskich stosownie do różnych rodzajów wykonywanej działalności;
 - b) warunki udzielenia, zachowywania, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień licencyjnych, świadectw lekarskich, zezwoleń dla instytucji, organów oceniających oraz certyfikatów personelu;
 - c) przywileje, uprawnienia i obowiązki posiadaczy licencji, uprawnień licencyjnych, świadectw lekarskich, zezwoleń dla instytucji oraz certyfikatów personelu.
7. Komisja, ustanawiając przepisy wykonawcze określone w ust. 6 dopilnuje, by przepisy te:
- a) odzwierciedlały najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie szkolenia personelu latającego;
 - b) umożliwiały niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów”.
5. Dodaje się art. 7² w brzmieniu:

„Artykuł 7²

Eksplatacja statku powietrznego

1. Eksploatacja statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), c) i d), powinna spełniać podstawowe wymogi ustanowione w załączniku IV.
2. Operatorzy zaangażowani w komercyjną działalność lotniczą powinni wykazać się możliwościami i środkami do wywiązania się z obowiązków związanych ze swoimi uprawnieniami;
 - a) możliwości i środki te powinny być stwierdzone wydaniem certyfikatu;

- b) uprawnienia przyznane operatorowi oraz zakres jego działalności powinny zostać określone w certyfikacie.
- c) wymogi niniejszego ustępu mogą być spełnione odpowiednio poprzez uznanie certyfikatu wydanego przez państwo trzecie lub w jego imieniu w odniesieniu do operatorów zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. d).

3. Operatorzy zaangażowani w niekomercyjną eksploatację złożonego statku powietrznego powinni zadeklarować swoje możliwości i środki do wywiązania się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego.

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

- a) warunki eksploatacji statku powietrznego zgodnie z podstawowymi wymogami określonymi w załączniku IV;
- b) warunki udzielenia, zachowywania, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatu operatora, o którym mowa w ust. 2;
- c) przywileje, uprawnienia i obowiązki operatorów oraz posiadaczy certyfikatów.

5. Komisja, ustanawiając przepisy wykonawcze określone w ust. 4, dopilnuje, by przepisy te:

- a) odzwierciedlały najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie operacji lotniczych;
- b) uwzględniały światowe doświadczenia w zakresie eksploatacji statków powietrznych oraz postęp naukowo-techniczny;
- c) umożliwiały niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów;
- d) nie nakładać na statek powietrzny, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) wymogów, które byłyby niezgodne z zobowiązaniami Państw Członkowskich wobec ICAO”.

6. Dodaje się art. 7³ w brzmieniu:

„Artykuł 7³

Inżynierowie lotniczy

W odniesieniu do podstawowych zasad, Komisja - tak szybko jak to będzie możliwe - przedłoży wnioski Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie stosowania i podstawowych wymogów w zakresie licencjonowania inżynierów lotniczych”.

7. Dodaje się art. 7⁴ w brzmieniu:

„Artykuł 7⁴

Wspólny nadzór

1. Państwa Członkowskie oraz Agencja powinny współpracować poprzez zbieranie informacji, również w drodze kontroli doraźnych, a także wymianę informacji w celu zapewnienia faktycznej realizacji postanowień niniejszego rozporządzenia i jego przepisów wykonawczych.

2. Komisja przyjmie, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu, określając w szczególności:

- a) warunki zbierania i wymiany informacji;
- b) warunki przeprowadzania kontroli doraźnych;
- c) warunki, na jakich statek powietrzny, który nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem oraz nie spełnia jego przepisów wykonawczych powinien zostać uziemiony”.

8. W art. 8, ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do czasu przyjęcia przepisów wykonawczych określonych w art. 5 ust. 4 , art. 7 ust. 5 oraz art. 7² ust. 3, i bez uszczerbku dla postanowień art. 57 ust. 2, certyfikaty, które nie mogą zostać wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych”.

9. W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku, gdy poziom ochrony równoważny z poziomem wynikającym z zastosowania przepisów wykonawczych do art. 5, 6, 7 i 7² może być osiągnięty innymi środkami, Państwa Członkowskie mogą, w sposób niedyskryminujący ze względu na przynależność państwową, udzielić zezwolenia, które odstępuje od takich przepisów wykonawczych. W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o zamiarze udzielenia takiego zezwolenia oraz wskazuje powody uzasadniające konieczność odstąpienia od odnośnego przepisu, jak też warunki określone w celu zapewnienia, że zostanie osiągnięty równoważny poziom ochrony.

b) dodaje się nowy ust. 7:

7. Agencja może także udzielić zwolnienia lub zezwolenia zgodnie z ust. 3 i 5 tam, gdzie działa jako właściwa władza. W takim przypadku Państwo Członkowskie oraz Komisją zostaną powiadomione przez Agencję, a decyzja, o której mowa w ust. 4 i 6, zostanie podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 54 ust. 3”.

10. Dodaje się art. 11² w brzmieniu:

„Artykuł 11²

Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa

1. Gdy informacje, o których mowa w art. 11 zostały przekazane z własnej woli przez osobę fizyczną, odnośne sprawozdania nie powinny ujawniać danych identyfikujących źródło informacji.

2. Z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów prawa karnego, Państwa Członkowskie powinny powstrzymać się od wszczynania postępowania w związku z niezamierzonymi lub nieumyślnymi naruszeniami prawa, na które zwróciły uwagę wyłącznie w następstwie zgłoszenia dokonanego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi, z wyłączeniem przypadków rażącego niedbalstwa.

3. Zgodnie z procedurami określonymi przez ich krajowe ustawy i obowiązującą praktykę, Państwa Członkowskie powinny zagwarantować, że pracownicy, którzy udzielają informacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi, nie będą szykanowani przez swoich pracodawców, z wyłączeniem przypadków rażącego niedbalstwa.

11. Art. 13 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) podejmuje właściwe decyzje, dotyczące stosowania art. 15, 15², 15³, 45 oraz 46”.

12. W art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do produktów, części i wyposażenia określonych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b) Agencja, w przypadku, gdy jest to stosowne i określone w Konwencji Chicagowskiej lub jej załącznikach, pełni w imieniu Państw Członkowskich funkcje i realizuje zadania Państwa Członkowskiego, w którym je zaprojektowano, wyprodukowano lub zarejestrowano, jeśli wiążą się one z dopuszczeniem konstrukcji. W tym celu Agencja w szczególności:„

b) w ust. 1 dodaje się lit. k) i l) w brzmieniu:

„k) ustanawia stosowne ograniczenia dla każdego statku powietrznego, dla którego wystąpiono z wnioskiem o pozwolenie na jednorazowy przelot;

l) wydaje statkom powietrznym pozwolenia na lot, gdy są one wymagane do wykonania serii lotów”.

c) dodaje się nowy ust. 3:

„3. W odniesieniu do statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust.1 lit. b), Agencja określi, stosownie do sytuacji, wymogi szkoleniowe dotyczące wydawania uprawnień, które mają być wpisane w certyfikacie personelu osób odpowiedzialnych za dopuszczenie produktu, części lub wyposażenia po obsłudze”.

13. Dodaje się art. 15² w brzmieniu:

„Artykuł 15²

Certyfikacja personelu

1. W odniesieniu do statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust.1 lit. a), b) i c) Agencja określi, stosownie do sytuacji, wymogi szkoleniowe dla wydawania indywidualnych uprawnień wymaganych do jego eksploatacji.

2. W odniesieniu do personelu, o którym mowa w art. 4 ust.2 oraz instytucji Agencja:

- a) przeprowadza, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych organów, inspekcje i rewizje instytucji i organów oceniających, którym wydaje certyfikaty;
- b) wydaje i odnawia certyfikaty:
 - i) instytucjom szkolenia personelu i centrom medycyny lotniczej znajdującym się na terytorium Państwa Członkowskiego, na wniosek zainteresowanego Państwa Członkowskiego; lub
 - ii) instytucjom szkolenia personelu i centrom medycyny lotniczej znajdującym się poza terytorium Państw Członkowskich.
 - iii) organom oceniającym, na ich wniosek.
- c) uzupełnia, ogranicza, zawiesza lub cofa certyfikat instytucjom, gdy warunki, na których został wydany, nie są już spełniane lub gdy osoba prawna lub fizyczna posiadająca certyfikat nie dopełnia obowiązków nałożonych przez niniejsze rozporządzenia lub jego przepisy wykonawcze.

3. Odnośnie do symulatorów lotu, Agencja:

- a) przeprowadza, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych organów, inspekcje techniczne urządzeń przez nią certyfikowanych;
- b) wydaje i odnawia certyfikaty dla:
 - i) symulatorów lotu znajdujących się na terytorium Państwa Członkowskiego, na wniosek zainteresowanego Państwa Członkowskiego; lub
 - ii) symulatorów lotu stosowanych przez instytucje szkolące certyfikowane przez Agencję lub zlokalizowanych poza terytorium Państw Członkowskich;
- c) uzupełnia, ogranicza, zawiesza lub cofa certyfikat instytucjom, gdy warunki, na których zostały wydane, nie są już spełniane lub gdy osoba prawna lub fizyczna posiadająca certyfikat nie dopełnia obowiązków nałożonych przez niniejsze rozporządzenia lub jego przepisy wykonawcze”.

14. Dodaje się art. 15³ w brzmieniu:

„Artykuł 15³

Działalność

1. W odniesieniu do statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust.1 lit. a) i b) Agencja określa wzorcowe wykazy minimalnego wyposażenia zawierające elementy wyposażenia wymaganego dla każdego typu statku powietrznego, który mimo tymczasowej niesprawności zachowa zadowalający poziom bezpieczeństwa.

2. W odniesieniu do operatorów zaangażowanych w działalność komercyjną, Agencja:

- a) przeprowadza, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych organów, inspekcje i rewizje operatorów, którym wydaje certyfikaty;
- b) wydaje i odnawia certyfikaty:
 - i) operatorom zlokalizowanym na terytorium Państw Członkowskich na wniosek zainteresowanego Państwa Członkowskiego; lub
 - ii) operatorom zlokalizowanym poza terytorium Państw Członkowskich;
- c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa certyfikat operatora, gdy warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane lub instytucja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub jego przepisy wykonawcze.

3. Agencja może przy pomocy dyrektywy operacyjnej zakazać, ograniczyć lub podporządkować operacje określonym warunkom kierując się względami bezpieczeństwa operacji.

4. W odniesieniu do limitów czasów lotu Agencja:

- a) ustanawia i poinformuje o obowiązujących warunkach technicznych certyfikacji w celu zapewnienia zgodności z podstawowymi wymogami.
- b) zatwierdza indywidualne programy określające czas lotu operatorów, gdy nie mogą one być zatwierdzone na podstawie obowiązujących warunków technicznych certyfikacji”.

15. W art. 29, lit. a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„a) zatwierdza środki Agencji, określone w art. 13, 15, 15² oraz 15³ w granicach określonych przez niniejsze rozporządzenie, jego przepisy wykonawcze i wszelkie obowiązujące przepisy”;

16. W art. 35, ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od decyzji Agencji podjętych na mocy art. 15, 15², 15³, 46 lub 53 można wnieść odwołanie.

17. W art. 46 zdanie pierwsze ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu stosowania postanowień art. 15, 15², 15³, Agencja może przeprowadzać wszelkie niezbędne kontrole przedsiębiorstw samodzielnie lub powierzyć to krajowym władzom lotniczym lub uprawnionym podmiotom. Kontrole przeprowadza się zgodnie z przepisami prawa Państw Członkowskich, w których kontrola się odbędzie. W tym celu osoby upoważnione na mocy tego rozporządzenia są uprawnione do:”

18. W art. 57 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dyrektywa 2004/36/WE traci ważność z dniem.....”

19. W art. 58 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Art. 5 oraz 6, 7, 7², 7³, 7⁴ stosuje się od dat podanych w przepisach wykonawczych”.

Artykuł 2

Załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 zostaje zmieniony załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

W rozporządzeniu (WE) nr 1592/2002 dodaje się nowy załącznik III, którego treść jest zgodna z treścią załącznika II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

W rozporządzeniu (WE) nr 1592/2002 dodaje się nowy załącznik IV, którego treść jest zgodna z treścią załącznika III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwadzieścia dni po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli, XX XX XXX

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

Załącznik I

“Załącznik II

Statek powietrzny powołany w art. 4 ust. 4

Statki powietrzne, do których nie stosuje się postanowień art. 4 ust. 1, 2 i 3 to statki powietrzne objęte jedną lub większą liczbą kategorii określonych poniżej w niniejszym załączniku:

a) zabytkowe statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:

- (i) niezłożone statki powietrzne, których
 - pierwotny projekt został stworzony przed 1 stycznia 1955 r. oraz
 - produkcja została zaprzestana przed 1 stycznia 1975 r.

lub

- (ii) statki powietrzne, posiadające wyraźne odniesienie historyczne, związane z:
 - udziałem w znaczącym wydarzeniu historycznym; lub
 - istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa; lub
 - istotną rolą odgrywaną w siłach zbrojnych Państwa Członkowskiego;

b) statki powietrzne, specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów próbnych, eksperymentalnych lub naukowych, i w przeważającej mierze produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, które w co najmniej 51% zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, do swoich własnych celów i bez żadnego celu komercyjnego;

d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że taki statek powietrzny to typ, dla którego standard konstrukcyjny został przyjęty przez Agencję;

e) samoloty, śmigłowce i motoparalotnie posiadające nie więcej niż dwa miejsca, maksymalną masę startową – zgodnie z rejestracją przez Państwa Członkowskie – nie większą niż:

- (i) 300 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, jednomiejscowego; lub
- (ii) 450 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, dwumiejscowego; lub
- (iii) 330 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, jednomiejscowego; lub
- (iv) 495 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, dwumiejscowego, pod warunkiem, że, jeżeli statek taki eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot/śmigłowiec, jak i samolot lądowy/śmigłowiec, to jego masa wynosi, stosownie do przypadku, poniżej każdego z obu limitów maksymalnej masy startowej;
- (v) 472,5 kg dla samolotu lądowego, dwumiejscowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatownia;

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

oraz, w przypadku samolotów – posiadające prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości wzorcowanej (CAS)

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

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

h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) i d) powyżej, których konstrukcja jest podobna do konstrukcji oryginalnego statku powietrznego;

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

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

Załącznik II

„Załącznik III

Podstawowe wymogi dotyczące licencjonowania pilotów

1. Szkolenia
 - 1.a. Uwagi ogólne
 - 1.a.1. Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby być w stanie nabyć i zachować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne oraz móc taką wiedzę i umiejętnościami się wykazać.
 - 1.b. Wiedza teoretyczna
 - 1.b.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy stosowny do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego i ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:
 - (i) prawo lotnicze;
 - (ii) ogólna wiedza o statkach powietrznych;
 - (iii) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;
 - (iv) wykonywanie i planowanie lotu;
 - (v) możliwości i ograniczenia człowieka;
 - (vi) meteorologia;
 - (vii) nawigacja;
 - (viii) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;
 - (ix) zasady lotu; oraz
 - (x) łączność.
 - 1.c. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej
 - 1.c.1. Fakt nabycia i utrzymywania wiedzy teoretycznej podlega stwierdzeniu poprzez ciągłą oceną w trakcie szkolenia, a w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.
 - 1.c.2. Należy utrzymywać odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Wypełnienie tego obowiązku powinna podlegać stwierdzeniu w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.
 - 1.d. Umiejętności praktyczne

1.d.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i muszą obejmować, tam gdzie jest to konieczne w związku z pełnionymi funkcjami na pokładzie statku powietrznego, następujące umiejętności:

- (i) czynności wykonywane przed i w trakcie lotu, w tym obliczanie osiąarów, masy i wyważenia statku powietrznego, kontrola i obsługa techniczna statku powietrznego, planowanie zapotrzebowania na paliwo, ocena warunków pogodowych, planowanie trasy, ograniczenia przestrzeni powietrznej oraz dostępność pasów startowych;
- (ii) operacje na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;
- (iii) środki ostrożności i procedury w zakresie unikania kolizji;
- (iv) pilotowanie statku powietrznego wg zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością;
- (v) manewry w locie, w tym manewry w sytuacjach krytycznych, oraz związane z tym manewry „przechyłowe”, w miarę możliwości technicznych;
- (vi) starty i lądowania normalne i z bocznym wiatrem;
- (vii) lot wyłącznie wg wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;
- (viii) procedury operacyjne, w tym umiejętność pracy w zespole i zarządzanie zasobami stosownie do wykonywanych operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;
- (ix) nawigacja i stosowanie zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, korzystając, stosownie do przypadku, z zewnętrznych punktów oceny położenia lub wskazań przyrządów nawigacyjnych;
- (x) postępowanie w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;
- (xi) przestrzeganie procedur służb ruchu lotniczego i łączności;
- (xii) aspekty specyficzne dla danego typu lub klasy statku powietrznego; i
- (xiii) dodatkowe szkolenie praktyczne, które może być wymagane w celu minimalizacji zagrożeń związanych z określonym rodzajem działalności.

1.e. Wykazanie i utrzymywanie umiejętności praktycznych

1.e.1. Pilot powinien być w stanie wykazać zdolność do wykonywania procedur i manewrów z biegłością właściwą dla funkcji realizowanych na pokładzie statku powietrznego poprzez:

- (i) pilotowanie statku powietrznego w granicach możliwości statku;
- (ii) płynne i dokładne wykonywanie wszystkich manewrów;

- (iii) właściwą ocenę sytuacji i wykazywanie fachowości pilotażowej;
- (iv) stosowanie wiedzy lotniczej; i
- (v) zachowywanie kontroli nad samolotem przez cały czas w sposób zapewniający udane wykonanie procedury lub manewru.

1.e.2. Pilot powinien utrzymywać swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnianie tego warunku podlega stwierdzeniu w drodze regularnie dokonywanych ocen, przeprowadzanych egzaminów, testów lub kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

1.f. Kompetencje językowe

Z wyjątkiem przypadków, gdy odnośne zagrożenie dla bezpieczeństwa można zminimalizować w inny sposób, pilot musi wykazać się biegłą znajomością języka angielskiego, która powinna obejmować m.in.:

- (i) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;
- (ii) umiejętność posługiwania się wykresami lotniczymi dotyczącymi przelotu, wylotu i podejścia oraz związanych z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; i
- (iii) umiejętność porozumiewania się z pozostałymi członkami załogi i kontrolą ruchu lotniczego w języku angielskim we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu.

1.g. Symulatory lotów

W przypadku wykorzystywania symulatorów lotu do szkolenia lub stwierdzenia nabycia lub posiadania umiejętności praktycznych, takie urządzenie musi spełniać warunki dla danego poziomu osiągnięć w obszarach niezbędnych do realizacji odnośnych zadań. Przede wszystkim, odtworzona konfiguracja, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie systemów muszą odpowiednio odzwierciedlać dany statek powietrzny.

1.h. Kurs szkoleniowy

1.h.1. Szkolenie powinno przebiegać w formie kursu szkoleniowego.

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

- (i) dla każdego typu kursu należy opracować program nauczania, i
- (ii) kurs szkoleniowy powinien obejmować zarówno wiedzę teoretyczną, jak i, w stosownym przypadku, praktyczny instruktaż pilotażu (w tym szkolenie na symulatorach lotu).

1.i. Instruktorzy

1.i.1. Instruktaż teoretyczny.

Instruktaż teoretyczny powinni prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:

- (i) posiadać odpowiednią wiedzę z zakresu dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; i
- (ii) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe.

1.i.2. Instruktaż pilotażu wykonywany na samolocie i symulatorze.

Instruktaż pilotażu na samolocie i symulatorze powinien być prowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

- (i) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego instruktazu;
- (ii) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe;
- (iii) przećwiczyli techniki instruktazu w zakresie manewrów i procedur w locie, będących przedmiotem planowanego instruktazu pilotażu;
- (iv) wykazują umiejętność nauczania w zakresie dziedzin, których ma dotyczyć planowany instruktaz pilotażu, w tym w zakresie instruktazu czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotem, po jego zakończeniu oraz na ziemi; i
- (v) przechodzą regularnie szkolenia utrwalające w celu utrzymania odpowiedniego, aktualnego poziomu standardów instruktażowych.

Instruktorzy pilotażu powinni również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego, którego dotyczy prowadzony instruktaz, z wyjątkiem szkolenia na statkach powietrznych nowego typu.

1.j. Egzaminatorzy

1.j.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę kwalifikacji pilotów powinny:

- (i) spełniać, obecnie lub w przeszłości, wymagania dla instruktorów pilotażu;
- (ii) potrafić oceniać wyniki pilota i przeprowadzać testy i kontrole w locie.

2. Instytucje szkoleniowe

2.a. Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych

2.a.1. Instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów powinna spełniać następujące wymagania:

- (i) instytucja powinna posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków wynikających z prowadzonej przez nią działalności. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz dokumentacji;

- (ii) instytucja powinna wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów szkoleniowych oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu; i
- (iii) instytucja powinna w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

3. Sprawność psychofizyczna

3.a. Kryteria medyczne

- 3.a.1. Wszyscy piloci muszą podlegać okresowemu stwierdzeniu sprawności psychicznej i fizycznej niezbędnej do zadawalającego wypełniania swoich funkcji, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Stwierdzenie takiej sprawności powinno następować w drodze odpowiednich badań stanu zdrowia, w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Sprawność psychofizyczna oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiałyby pilotowi:

- (i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego, lub
- (ii) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań, lub
- (iii) właściwą percepcję swojego otoczenia.

- 3.a.2. W przypadku gdy nie można w pełni stwierdzić sprawności psychicznej i fizycznej, można zastosować środki zmniejszające zagrożenie, które zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

3.b. Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

3.b.1 Lekarz orzecznik medycyny lotniczej powinien:

- (i) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo do wykonywania zawodu lekarza;
- (ii) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia utrwalające z zakresu medycyny lotniczej w celu utrzymania standardów orzekania;
- (iii) posiadać już praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich piloci wykonują swoje obowiązki.

3.c Centra medycyny lotniczej

3.c.1 Centra medycyny lotniczej powinny spełniać następujące warunki:

- (i) powinny posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków związanych z ich uprawnieniami. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i dokumentacji;

- (ii) powinny wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów oceny medycznej oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu;
- (iii) powinny w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami”.

Załącznik III

„Załącznik IV

Podstawowe wymogi dotyczące operacji lotniczych

1. Uwagi ogólne
 - 1.a. Zabrania się wykonywania lotu, jeśli członkowie załogi oraz, stosownie do przypadku, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w jego przygotowaniu i wykonaniu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, lotnisk, które planuje się wykorzystać i związanych z nimi urządzeń nawigacji lotniczej.
 - 1.b. Lot należy wykonywać w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu określonych w instrukcji użytkownika w locie lub, w stosownych przypadkach, w instrukcji operacyjnej. Należy w tym celu stworzyć system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi podczas wszystkich faz lotu statkiem powietrznym w warunkach i sytuacjach normalnych, nienormalnych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury na wypadek wszelkich możliwych sytuacji awaryjnych.
 - 1.c. Przed każdym lotem, należy określić role i zadania każdego członka załogi. Dowódca statku powietrznego odpowiada za prowadzenie i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunku znajdującego się na pokładzie.
 - 1.d. Zabrania się przewożenia w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zminimalizowania odnośnych zagrożeń.
 - 1.e. Dla każdego lotu należy zachować i przechowywać, przez minimalny okres czasu odpowiadający danemu rodzajowi czynności, dane, dokumenty, rejestry i informacje rejestrujące przestrzeganie warunków wyszczególnionych w pkt. 2.c.
2. Przygotowanie lotu
 - 2.a. Zabrania się rozpoczynania lotu, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą wszelkich możliwych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:
 - 2.a.1. Odpowiednie urządzenia bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są dostępne na potrzeby wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji lotniczej służby informacyjnej (AIS).
 - 2.a.2. Załoga powinna znać umiejscowienie i przeznaczenie odpowiedniego sprzętu ratunkowego, a pasażerowie zostać o takim umiejscowieniu i przeznaczeniu poinformowani. Członkom załogi i pasażerom należy udostępnić dostateczne

informacje dotyczące procedur awaryjnych i użycia sprzętu awaryjnego znajdującego się na pokładzie w precyzyjny sposób.

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

- (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu zgodnie z postanowieniami pkt. 6;
- (ii) tam gdzie to konieczne, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie certyfikaty dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;
- (iii) instrumenty i wyposażenie określone w pkt. 5 konieczne do wykonania lotu są zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i funkcjonują, o ile statek nie został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie odpowiedniego wykazu minimalnego wyposażenia (MEL) lub równoważnego dokumentu;
- (iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem limitów określonych w dokumentacji zdalności do lotu,
- (v) cały bagaż kabinowy, bagaż znajdujący się w luku bagażowym oraz ładunek został odpowiednio załadowany i zabezpieczony; i
- (vi) ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego wyszczególnione w pkt. 4 nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu.

2.a.4. Załoga powinna mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotnisku wylotu, docelowym i zapasowym, a także na trasie przelotu. Szczególną uwagę należy zwrócić na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.

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

2.a.6. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta muszą umożliwiać zachowanie zgodności z ww. przepisami. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, należy wybrać lotnisko(a) docelowe, a w stosownych przypadkach, zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, biorąc w szczególności pod uwagę prognozowane warunki meteorologiczne, dostępność urządzeń nawigacyjnych i obiektów naziemnych oraz procedury dla lotów wg wskazań przyrządów zatwierdzone przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe i/lub zapasowe.

2.a.7. Ilość paliwa i oleju na pokładzie powinna być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągi statku powietrznego i wszelkich przewidywanych podczas lotu opóźnień. Ponadto, samolot powinien dysponować rezerwową paliwa na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach należy określić procedury zarządzania paliwem w czasie lotu.

3. Czynności podczas lotu
 - 3.a. W odniesieniu do czynności podczas lotu, należy spełnić wszystkie następujące wymogi:
 - 3.a.1. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, podczas startu i lądowania oraz kiedy tylko dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi powinien pozostawać na swoim stanowisku i używać znajdujących się tam urządzeń ograniczających swobodę ruchu.
 - 3.a.2. Wszyscy członkowie załogi lotniczej zobowiązani do pełnienia służby w kokpicie powinni być stale obecni na swoich stanowiskach, z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, za wyjątkiem przerw – podczas lotu po trasie – na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne.
 - 3.a.3. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, dowódca powinien dopilnować, aby każdy pasażer zajmował miejsce siedzące lub leżące z odpowiednio zapiętymi pasami bezpieczeństwa przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i każdorazowo, gdy zostanie to uznane za konieczne ze względów bezpieczeństwa.
 - 3.a.4. Lot należy wykonywać w taki sposób, aby zachowany był właściwy odstęp od innych statków powietrznych i zapewniona była właściwa wysokość względem przeszkód podczas wszystkich faz lotu. Odstęp taki powinien wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują odnośne zasady ruchu powietrznego.
 - 3.a.5. Nie należy kontynuować lotu, chyba że znane warunki są przynajmniej równorzędne warunkom określonym w pkt. 2. Ponadto, w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, nie należy kontynuować podejścia w kierunku lotniska poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeśli określone kryteria widoczności nie są spełnione.
 - 3.a.6. W sytuacji awaryjnej dowódca statku powietrznego powinien dopilnować, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje postępowania w sytuacji awaryjnej, stosownie do okoliczności.
 - 3.a.7. Dowódca statku powietrznego powinien podjąć wszelkie konieczne starania, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na przebieg lotu.
 - 3.a.8. Kołowanie statkiem powietrznym w polu ruchu naziemnego oraz uruchamianie jego śmigła jest możliwe wyłącznie w przypadku, gdy za sterami znajduje się odpowiednio wykwalifikowana osoba.
 - 3.a.9. Gdy jest to konieczne należy stosować obowiązujące procedury zarządzania paliwem w locie.
 4. Osiągi statku powietrznego i ograniczenia eksploatacyjne
 - 4.a. Statek powietrzny powinien być wykorzystywany w zależności od przypadku zgodnie z jego dokumentacją zdatowności do lotu oraz wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami eksploatacyjnymi ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji. Instrukcja użytkowania w locie lub równoważna

dokumentacja powinna być dostępna dla załogi i aktualizowana dla każdego statku powietrznego.

- 4.b. Statek powietrzny powinien być eksploatowany zgodnie z odpowiednią dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.
- 4.c. Zabrania się rozpoczynania lub kontynuowania lotu, jeśli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na ich poziom, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i wysokościach względem przeszkód przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania należą:
 - (i) procedury operacyjne;
 - (ii) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;
 - (iii) temperatura;
 - (iv) wiatr;
 - (v) powierzchnia, nachylenie i stan pola wzlotów; i
 - (vi) stan płatowca, zespołu silnikowego albo systemów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.
- 4.c.1. Ww. czynniki należy uwzględniać bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio na zasadzie limitów lub rezerw, które można uwzględnić planując osiągi, stosownie do danego typu operacji.
- 5. Instrumenty, dane i wyposażenie
 - 5.a. Statek powietrzny powinien być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, komunikacyjne i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów ruchu lotniczego i zasad ruchu powietrznego mających zastosowanie podczas jakiegokolwiek fazy danego lotu.
 - 5.b. W stosownych przypadkach statek powietrzny powinien być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny i wyposażenie dla przetrwania, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.
 - 5.c. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę powinny być aktualizowane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów ruchu lotniczego, zasad ruchu powietrznego, wysokości przelotu i obszarów operacji.
- 6. Ciągła zdatność do lotu
 - 6.a. Statek powietrzny może być eksploatowany wyłącznie gdy:
 - (i) jest zdalny do lotu;

- (ii) sprzęt operacyjny i awaryjny niezbędny podczas zamierzonego lotu jest sprawny;
 - (iii) dokument stwierdzający zdatność statku powietrznego do lotu jest ważny; i
 - (iv) obsługa statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z jego programem obsługi.
- 6.b. Przed każdym lotem należy skontrolować statek powietrzny, stosując procedurę kontrolną przed lotem w celu ustalenia czy jest on zdatny do zamierzonego lotu.
- 6.c. Program obsługi powinien obejmować w szczególności czynności obsługi oraz ich częstotliwość, szczególnie te, które w instrukcji ciągłej zdatności do lotu określono jako obowiązkowe.
- 6.d. Zabrania się eksploatacji statku powietrznego, jeśli nie jest on obsługiwany i dopuszczony do eksploatacji przez osoby lub instytucje uprawnione do wykonywania takich zadań. Podpisane zaświadczenie o dopuszczeniu do eksploatacji powinno zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi.
- 6.e. Wszystkie dokumenty stwierdzające zdatność statku powietrznego do lotu należy przechowywać dopóki dane w nich zawarte nie zostaną zastąpione nowymi danymi równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż przez jeden rok w przypadku szczegółowej dokumentacji obsługi. W przypadku wycofania statku powietrznego z eksploatacji, taki minimalny okres wynosi 90 dni. W przypadku dzierżawionego statku powietrznego, wszystkie dokumenty stwierdzające jego zdatność do lotu powinny być przechowywane przez okres trwania dzierżawy.
- 6.f. Wszelkie modyfikacje i naprawy powinny być zgodne z podstawowymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu. Należy zachowywać dane stwierdzające przestrzeganie wymogów dotyczących zdatności do lotu.
- 7. Członkowie załogi
- 7.a. Liczba członków i skład załogi powinny być ustalane z uwzględnieniem:
 - (i) ograniczeń zawartych w certyfikacie statku powietrznego oraz, w stosownym przypadku, stosownej demonstracji procedur ewakuacyjnych w sytuacjach awaryjnych;
 - (ii) konfiguracji statku powietrznego; i
 - (iii) typu i czasu trwania operacji.
- 7.b. Członkowie personelu pokładowego powinni:
 - (i) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągnięcia i zachowania odpowiedniego poziomu fachowości potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; i
 - (ii) przechodzić okresowe badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby móc bezpiecznie wykonywać wyznaczone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa.

Stwierdzenie sprawności powinno następować w drodze badań w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej.

- 7.c. Dowódca statku powietrznego powinien być upoważniony do wydawania wszystkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia eksploatacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i/lub przedmiotów przewożonych na jego pokładzie.
- 7.d. W sytuacji awaryjnej, zagrażającej właściwej eksploatacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego i/lub osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uznane są za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odnośne lokalne władze.
- 7.e. Nie wolno symulować nienormalnych sytuacji awaryjnych podczas przewożenia pasażerów i ładunku.
- 7.f. Żaden członek załogi nie może dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się pod wpływem zmęczenia, z powodu przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby przekroczonych sektorów, godzin nocnych, itp. do takiego stopnia, że zagraża to bezpieczeństwu lotu. Okresy odpoczynku powinny zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na przezwyciężenie skutków wykonanych zadań i dobry wypoczynek przed rozpoczęciem następnego okresu służby na pokładzie.
- 7.g. Członek załogi nie może wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem środków psychotropowych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.
- 8. Dodatkowe wymogi dotyczące eksploatacji statków powietrznych w celach komercyjnych i eksploatacji złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym.
 - 8.a. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
 - 8.a.1. operator powinien posiadać, bezpośrednio lub pośrednio na podstawie zawartych umów, środki niezbędne do wykonywania operacji w danej skali i zakresie. Ww. środki obejmują między innymi: statki powietrzne, obiekty, personel, wyposażenie, dokumentację zadań, opis funkcji i procedur, dostęp do właściwych informacji oraz dokumentacji.
 - 8.a.2. operator powinien korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrożyć i realizować programy szkoleniowe i kontrolne w odniesieniu do członków załogi oraz innego właściwego personelu.
 - 8.a.3. operator powinien określić wykaz minimalnego wyposażenia (MEL) lub dokument równoważny, uwzględniając następujące kwestie:

- (i) wykaz powinien umożliwiać eksploatację statku powietrznego w określonych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają;
 - (ii) wykaz powinien zostać sporządzony dla każdego statku powietrznego z osobna, z uwzględnieniem istotnych warunków operacyjnych i obsługi dla danego operatora; i
 - (iii) wykaz minimalnego wyposażenia powinien opierać się na wzorcowym wykazie minimalnego wyposażenia, jeśli ten istnieje, i nie może być mniej restrykcyjny niż wykaz wzorcowy;
- 8.a.4. operator musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania, zapewniający zgodność z niniejszymi podstawowymi wymogami dotyczącymi operacji i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; i
- 8.a.5. operator powinien stworzyć i realizować program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń, z którego system zarządzania powinien korzystać, w celu przyczyniania się do realizacji celu jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa operacji.
- 8.b. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora. Taka instrukcja powinna zawierać wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i procedury dla wszystkich eksploatowanych statków powietrznych i personelu operacyjnego, umożliwiające członkom personelu wykonywanie przypisanych im obowiązków. Dla członków załogi należy określić ograniczenia dotyczące czasu lotu, okresów pełnienia obowiązków służbowych i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje powinny być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkownika w locie i być zmieniane w miarę potrzeb.
- 8.c. Operator zobowiązany jest określić procedury, stosownie do przypadku, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na bezpieczny przebieg lotu.
- 8.d. Operator zobowiązany jest stworzyć i realizować programy w zakresie zabezpieczenia dostosowane do statku powietrznego i typu operacji, obejmujące w szczególności:
- (i) zabezpieczenie przedziału dla załogi lotniczej;
 - (ii) lista kontrolna dla procedury przeszukania statku powietrznego;
 - (iii) programy szkoleniowe;
 - (iv) zabezpieczenie systemów elektronicznych i komputerowych przed celowym zakłóceniem pracy systemu lub jego uszkodzeniem; i
 - (v) zgłaszanie przypadków bezprawnego zakłócania.

W przypadku gdy środki bezpieczeństwa mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, aby zminimalizować zagrożenie dla bezpieczeństwa należy zagrożenie ocenić oraz stworzyć stosowne procedury, co może rodzić konieczność użycia specjalistycznego sprzętu.

- 8.e. Operator powinien wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na dowódcę statku powietrznego.
- 8.f. Aby zapobiec zmęczeniu, należy opracować system dyżurów. Taki system dla lotu lub serii lotów powinien uwzględniać czas trwania lotu, okresy pełnienia służby w czasie lotu, okres służby ogólnej i dostosowane okresu odpoczynku. Ograniczenia przyjęte w systemie dyżurów powinny uwzględniać wszystkie istotne czynniki przyczyniające się do zmęczenia, w szczególności takie jak liczba przebytych sektorów, przekraczanie stref czasu, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, pozycja, sumaryczny czas służby dla danych okresów czasu, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także wykorzystanie załogi w poszerzonym składzie.
- 8.g. Zadania określone w pkt. 6.a oraz w pkt. 6.d i 6.e powinny podlegać kontroli ze strony instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, która, oprócz wymogów zawartych w załączniku I pkt. 3.a, musi spełniać następujące warunki:
- (i) instytucja powinna posiadać uprawnienia do obsługi produktów, części i urządzeń, za które jest odpowiedzialna lub w odniesieniu do takich wyrobów, części i urządzeń, zawrzeć stosowną umowę z uprawnioną do tego instytucją; i
 - (ii) instytucja powinna stworzyć podręcznik organizacyjny – do stosowania przez dany personel i stanowiący dla niego wskazówki – zawierający opis wszystkich procedur dotyczących ciągłej zdadności do lotu obowiązujących w instytucji, w tym, w stosownych przypadkach, opis uzgodnień administracyjnych pomiędzy taką instytucją a instytucją uprawnioną do obsługi”.