

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1315/2007****z dnia 8 listopada 2007 r.****w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Komisja zobowiązana jest określić i przyjąć odpowiednie przepisy dotyczące wymagań Eurocontrol w zakresie przepisów bezpieczeństwa (ESARR), z uwzględnieniem istniejącego prawa wspólnotowego. ESARR 1 określa zestaw wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa, którego celem jest wdrożenie skutecznej funkcji nadzorczej nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym (ATM).
- (2) Rola i funkcje krajowych organów nadzorczych określone w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(2)</sup>, rozporządzeniu (WE) nr 550/2004, rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) <sup>(3)</sup> oraz w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej <sup>(4)</sup>. Rozporządzenia te zawierają wymogi w zakresie bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej. Odpowiedzialność za to bezpieczeństwo leży po stronie instytucji zapewniającej służby, natomiast państwa członkowskie powinny zapewnić skuteczny nadzór poprzez krajowe organy nadzorcze.

- (3) Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje operacji wojskowych i szkolenia, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
- (4) Krajowe organy nadzorcze powinny przeprowadzać audyty i kontrole w zakresie przepisów bezpieczeństwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ramach stosownych inspekcji i przeglądów określonych rozporządzeniem (WE) nr 550/2004.
- (5) Krajowe organy nadzorcze powinny rozważyć wykorzystanie rozwiązań z zakresu nadzoru nad bezpieczeństwem określonych w niniejszym rozporządzeniu w innych nadzorowanych obszarach, w zależności od potrzeb, w celu zapewnienia skuteczności i spójności nadzoru.
- (6) Zgodnie z sekcją 2.26 załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wymóg ESARR 1 stanowi o konieczności monitorowania i oceny osiągniętych poziomów bezpieczeństwa w stosunku do dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa określonych dla poszczególnych bloków przestrzeni powietrznej. Jednak te dopuszczalne poziomy bezpieczeństwa muszą jeszcze zostać w pełni ustanowione na poziomie wspólnotowym, a zatem powinno się je uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu w terminie późniejszym.
- (7) Wszystkie służby żeglugi powietrznej, jak również zarządzanie przepływem ruchu lotniczego oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną korzystają z systemów funkcjonalnych, które umożliwiają zarządzanie ruchem lotniczym. Dlatego też wszelkie zmiany w systemach funkcjonalnych powinny podlegać nadzorowi nad bezpieczeństwem.
- (8) Artykuł 7 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 wymaga od krajowego organu nadzorczego, aby podejmował wszelkie niezbędne działania w przypadku stwierdzenia, że system lub jego część składowa nie spełnia zasadniczych wymogów. W takim przypadku, a szczególnie w razie konieczności wydania wytycznych w zakresie bezpieczeństwa, krajowy organ nadzorczy powinien rozważyć zlecenie notyfikowanym organom, odpowiedzialnym za wydanie deklaracji WE, przeprowadzenie szczegółowych analiz dotyczących danego systemu technicznego.
- (9) Krajowym organom nadzorczym powinno się przyznać odpowiedni okres na przygotowanie nadzoru nad bezpieczeństwem zmian, zwłaszcza jeśli chodzi o określenie celów i standardów. Określenie celów i standardów powinno opierać się na stosownych specyfikacjach wspólnotowych oraz innych wytycznych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 335 z 21.12.2005, str. 13.

- (10) Roczne sprawozdania z nadzoru nad bezpieczeństwem przygotowane przez krajowe organy nadzorcze powinny przyczyniać się do przejrzystości i rzetelności nadzoru nad bezpieczeństwem. Sprawozdania powinny być adresowane do państw członkowskich powołujących lub ustanawiających te organy. Ponadto sprawozdania powinny być wykorzystywane do celów współpracy regionalnej i monitorowania nadzoru nad bezpieczeństwem w wymiarze międzynarodowym. Działania objęte sprawozdaniami powinny zawierać odpowiednie informacje na temat monitorowania wyników w zakresie bezpieczeństwa, przestrzegania przez nadzorowane instytucje wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa, programu audytów w zakresie przepisów bezpieczeństwa, kontroli potwierżeń bezpieczeństwa, zmian w systemach funkcjonalnych wprowadzonych przez instytucje zgodnie z procedurami przyjętymi przez organ, a także wytycznych w zakresie bezpieczeństwa wydanych przez krajowy organ nadzorczy.
- (11) Zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 krajowy organ nadzorczy powinien zawrzeć odpowiednie porozumienia o wzajemnej bliskiej współpracy w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, które zapewniają służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w gestii innego państwa członkowskiego niż to, które wydało certyfikat. Organy powinny dokonywać wymiany informacji, zwłaszcza w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem tych instytucji.
- (12) Rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 powinno więc zostać odpowiednio zmienione, tak aby zapewnić spójność wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia funkcję nadzorczą nad bezpieczeństwem w odniesieniu do służb żeglugi powietrznej, zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) oraz zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) dla ogólnego ruchu lotniczego, poprzez określenie i przyjęcie odpowiednich bezwzględnie obowiązujących przepisów zawartych w wymaganiach Eurocontrol w zakresie przepisów bezpieczeństwa dotyczących nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym (ESARR 1), wydanych dnia 5 listopada 2004 r.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do działalności krajowych organów nadzorczych i uznanych organizacji działających w ich imieniu, w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej, zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) i zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM).

#### Artykuł 2

##### Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje przyjęte w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004.

Ponadto stosuje się następujące definicje:

- 1) „działania naprawcze” oznaczają działania mające na celu wyeliminowanie przyczyn stwierdzonych niezgodności;
- 2) „system funkcjonalny” oznacza połączenie systemów, procedur i zasobów ludzkich zorganizowanych w celu pełnienia określonej funkcji w ramach zarządzania ruchem lotniczym (ATM);
- 3) „instytucja” oznacza instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub podmiot zapewniający ATFM lub ASM;
- 4) „proces” oznacza zestaw powiązanych i interaktywnych działań, które przekształcają dane wejściowe na dane wyjściowe;
- 5) „potwierdzenie bezpieczeństwa” oznacza wykazanie i udowodnienie, że proponowana zmiana w systemie funkcjonalnym może zostać wdrożona w ramach celów lub standardów wynikających z obowiązujących ram prawnych, w sposób zgodny z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
- 6) „wytyczne w sprawie bezpieczeństwa” oznaczają dokument wydany lub przyjęty przez krajowy organ nadzorczy upoważniający do podjęcia działań dotyczących systemu funkcjonalnego w celu przywrócenia bezpieczeństwa, w przypadku istnienia dowodów wskazujących na zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa;
- 7) „cel bezpieczeństwa” oznacza jakościowe lub ilościowe określenie maksymalnej częstotliwości lub prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia;
- 8) „audyt w zakresie przepisów bezpieczeństwa” oznacza regularne i niezależne działanie sprawdzające prowadzone przez krajowy organ nadzorczy lub w jego imieniu, mające na celu stwierdzenie, czy wszystkie środki związane z bezpieczeństwem lub ich części składowe, w odniesieniu do procesów i ich wyników, produktów lub służb, są zgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa, a także czy są skutecznie wdrażane i odpowiednie dla osiągnięcia spodziewanych rezultatów;
- 9) „wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa” oznaczają wymogi ustanowione przepisami wspólnotowymi lub krajowymi, dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej lub funkcji ATFM i ASM, w odniesieniu do kompetencji technicznych i operacyjnych oraz predyspozycji do zapewniania takich służb i sprawowania takich funkcji, zarządzania ich bezpieczeństwem oraz systemów, ich części składowych i związanych z nimi procedur;

10) „wymóg bezpieczeństwa” oznacza środek ograniczania ryzyka, określony przez strategię ograniczania ryzyka, dla osiągnięcia określonego celu bezpieczeństwa, w tym wymogi organizacyjne, operacyjne, proceduralne, funkcjonalne, eksploatacyjne oraz dotyczące interoperacyjności lub wpływu na środowisko;

11) „weryfikacja” oznacza potwierdzenie poprzez dostarczenie obiektywnego dowodu, że określone wymogi zostały spełnione.

#### Artykuł 3

##### Funkcja nadzorcza nad bezpieczeństwem

1. Krajowe organy nadzorcze sprawują nadzór nad bezpieczeństwem w ramach swoich zadań związanych z nadzorem w zakresie wymogów odnoszących się do służb żeglugi powietrznej, jak również ATFM i ASM, w celu monitorowania bezpiecznego zapewnienia tych działań oraz sprawdzania, czy przestrzegane są obowiązujące wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa oraz przepisy wykonawcze ich dotyczące.

2. Zawierając umowę w sprawie nadzoru nad instytucjami działającymi w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej obejmujących przestrzeń powietrzną pozostającą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, dane państwo członkowskie określa i rozdziela zadania związane z nadzorem w sposób zapewniający:

- a) istnienie określonych punktów odpowiedzialnych za wdrażanie wszystkich przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) przejrzystość mechanizmów nadzoru nad bezpieczeństwem i ich wyników z punktu widzenia państw członkowskich.

Państwa członkowskie regularnie dokonują przeglądu umowy i jej praktycznego stosowania, szczególnie pod względem uzyskanych wyników w zakresie bezpieczeństwa.

#### Artykuł 4

##### Monitorowanie wyników w zakresie bezpieczeństwa

1. Krajowe organy nadzorcze regularnie monitorują i oceniają uzyskane poziomy bezpieczeństwa w celu stwierdzenia, czy spełniają one wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa odnoszące się do bloków przestrzeni powietrznej pozostających w gestii tych organów.

2. Krajowe organy nadzorcze wykorzystują wyniki monitorowania bezpieczeństwa przede wszystkim w celu określenia obszarów, w których priorytetowe znaczenie ma weryfikacja zgodności z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa.

#### Artykuł 5

##### Weryfikacja zgodności z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa

1. Krajowe organy nadzorcze ustanawiają proces mający na celu sprawdzenie:

- a) zgodności z obowiązującymi wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa przed wydaniem lub wznowieniem certyfikatu wymaganego do zapewniania służb żeglugi powietrznej, w tym zgodności z warunkami bezpieczeństwa dołączonymi do certyfikatu;
- b) zgodności z obowiązkami w zakresie bezpieczeństwa określonymi w dokumencie wyznaczającym, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) bieżącej zgodności instytucji z obowiązującymi wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
- d) wdrożenia celów bezpieczeństwa, wymogów bezpieczeństwa i pozostałych warunków bezpieczeństwa określonych w:

- (i) deklaracjach WE o weryfikacji systemów, w tym we wszelkich stosownych deklaracjach WE o zgodności lub przydatności do użytku części składowych systemów;
- (ii) procedurach oceny i ograniczania ryzyka wymaganych na podstawie wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa odnoszących się do służb żeglugi powietrznej, ATFM i ASM;

e) wdrożenia wytycznych w sprawie bezpieczeństwa.

2. Proces, o którym mowa w ust. 1:

- a) opiera się na udokumentowanych procedurach;
- b) jest prowadzony przy użyciu specjalnie przygotowanej dokumentacji ułatwiającej pracownikom odpowiedzialnym za nadzór nad bezpieczeństwem wypełnianie ich zadań;
- c) obejmuje przekazanie zainteresowanej instytucji wyników z działalności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem;
- d) opiera się na audytach i kontrolach w zakresie przepisów bezpieczeństwa przeprowadzanych zgodnie z art. 6, 8 i 9;
- e) dostarcza krajowym organom nadzorczym dowodów niezbędnych dla przeprowadzenia dalszych działań, w tym środków przewidzianych w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz w art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 w sytuacjach, gdy wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa nie są spełnione.

## Artykuł 6

**Audyty w zakresie przepisów bezpieczeństwa**

1. Audyty w zakresie przepisów bezpieczeństwa przeprowadzają krajowe organy nadzorcze lub przez nie upoważnione uznane organizacje.

2. Audyty w zakresie przepisów bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1:

a) dostarczają krajowym organom nadzorczym dowodów zgodności z obowiązującymi wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa oraz przepisami wykonawczymi, uzyskiwanych poprzez ocenę konieczności wprowadzenia poprawy lub przeprowadzenia działań naprawczych;

b) są niezależne od wewnętrznych audytów przeprowadzanych przez zainteresowaną instytucję w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością;

c) przeprowadzane są przez wykwalifikowanych audytorów zgodnie z przepisami art. 11;

d) dotyczą całości lub części przepisów wykonawczych, a także procesów, produktów lub służb;

e) określają zgodność lub niezgodność:

(i) przepisów wykonawczych z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa;

(ii) podejmowanych działań z przepisami wykonawczymi;

(iii) skutków tych działań z oczekiwanymi skutkami przepisów wykonawczych;

f) prowadzą do usunięcia wszelkich stwierdzonych niezgodności, zgodnie z art. 7.

3. W ramach programu inspekcji, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2096/2005, krajowe organy nadzorcze ustanawiają i aktualizują przynajmniej raz w roku program audytów w zakresie przepisów bezpieczeństwa w celu:

a) objęcia wszystkich obszarów, które potencjalnie mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów, w których stwierdzono problemy;

b) objęcia wszystkich instytucji i służb pozostających pod nadzorem krajowego organu nadzorczego;

c) zapewnienia przeprowadzania audytów w sposób proporcjonalny do poziomu ryzyka, jaki stwarza działalność danej instytucji;

d) zapewnienia przeprowadzania wystarczającej liczby audytów w okresie 2 lat celem sprawdzenia zgodności wszystkich instytucji z obowiązującymi wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa we wszystkich odpowiednich obszarach systemu funkcjonalnego;

e) zapewnienia monitorowania realizacji działań naprawczych.

4. Krajowe organy nadzorcze mogą podjąć decyzję o zmianie zakresu zaplanowanych audytów oraz o przeprowadzeniu dodatkowych audytów, w zależności od potrzeb.

5. Krajowe organy nadzorcze decydują, które przepisy, elementy, służby, produkty, fizyczne miejsca i rodzaje działalności podlegają audytowi w określonym przedziale czasu.

6. Uwagi z audytu i stwierdzone niezgodności są dokumentowane. Stwierdzone niezgodności potwierdza się dowodami i wskazuje, na podstawie jakich obowiązujących wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa i przepisów wykonawczych przeprowadzony został audyt.

Sporządza się sprawozdanie z audytu, które zawiera szczegółowe informacje dotyczące niezgodności.

## Artykuł 7

**Działania naprawcze**

1. Krajowy organ nadzorczy przekazuje wyniki audytu instytucji, której on dotyczył, oraz jednocześnie wnioskuje o działania naprawcze w odniesieniu do stwierdzonych niezgodności, niezależnie od wszelkich dodatkowych działań wynikających z obowiązujących wymagań w zakresie przepisów bezpieczeństwa.

2. Instytucja, w której przeprowadzono audyt, określa działania naprawcze uznane za konieczne dla usunięcia niezgodności oraz harmonogram ich realizacji.

3. Krajowy organ nadzorczy ocenia działania naprawcze i sposób ich realizacji podane przez instytucję, w której przeprowadzono audyt, a następnie je zatwierdza, jeśli w wyniku oceny uzna, że są one wystarczające dla usunięcia niezgodności.

4. Instytucja, w której przeprowadzono audyt, uruchamia działania naprawcze zatwierdzone przez krajowy organ nadzorczy. Działania te oraz proces monitorowania ich realizacji muszą zostać zakończone w terminie zatwierdzonym przez krajowy organ nadzorczy.

## Artykuł 8

**Nadzór nad bezpieczeństwem zmian w systemach funkcjonalnych**

1. Instytucje stosują wyłącznie procedury zatwierdzone przez ich krajowy organ nadzorczy, kiedy podejmują decyzje o wprowadzeniu zmian mających wpływ na bezpieczeństwo w systemach funkcjonalnych. W przypadku instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozoru, krajowy organ nadzorczy zatwierdza te procedury w ramach rozporządzenia (WE) nr 2096/2005.

2. Instytucje informują swój krajowy organ nadzorczy o planowanych zmianach związanych z bezpieczeństwem. W tym celu krajowe organy nadzorcze ustanawiają odpowiednie procedury administracyjne zgodnie z prawem krajowym.

3. Z wyjątkiem przypadków stosowania art. 9, instytucje mogą wprowadzać notyfikowane zmiany zgodnie z procedurami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

## Artykuł 9

**Procedura kontroli proponowanych zmian**

1. Krajowy organ nadzorczy dokonuje kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa związanych z nowymi systemami funkcjonalnymi lub zmianami w istniejących systemach funkcjonalnych zaproponowanymi przez instytucję, jeżeli:

- a) w wyniku oceny stopnia ciężkości, przeprowadzonej zgodnie z pkt 3.2.4 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005, stwierdzony zostanie stopień ciężkości 1 lub 2 dla ewentualnych następstw stwierdzonych zagrożeń; albo
- b) wdrożenie zmian wymaga wprowadzenia nowych standardów lotniczych.

Jeżeli krajowy organ nadzorczy stwierdza konieczność przeprowadzenia kontroli w sytuacjach innych niż określone w lit. a) i b), wówczas zawiadamia instytucję, że dokona kontroli bezpieczeństwa w zakresie notyfikowanych zmian.

2. Kontrola przeprowadzana jest w sposób proporcjonalny do poziomu ryzyka, jaki stwarza nowy system funkcjonalny lub zmiana w istniejących systemach funkcjonalnych.

Kontrola:

- a) wykorzystuje udokumentowane procedury;
- b) jest prowadzona przy użyciu specjalnie przygotowanej dokumentacji ułatwiającej pracownikom odpowiedzialnym za nadzór nad bezpieczeństwem wypełnianie ich zadań;

c) uwzględni cele bezpieczeństwa, wymogi bezpieczeństwa oraz pozostałe warunki bezpieczeństwa związane z przedmiotową zmianą, które określono w:

- (i) deklaracjach WE o weryfikacji systemów;
  - (ii) deklaracjach WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych systemów; lub
  - (iii) dokumentacji dotyczącej oceny i ograniczania ryzyka ustanowionej zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
- d) w razie potrzeby określa dodatkowe warunki bezpieczeństwa związane z wprowadzeniem zmiany;
- e) obejmuje ocenę tego, na ile akceptowalne są przedstawione potwierdzenia bezpieczeństwa, uwzględniając:

- (i) identyfikację zagrożeń;
  - (ii) spójność z przyznanymi stopniami ciężkości;
  - (iii) ważność celów bezpieczeństwa;
  - (iv) ważność, skuteczność i wykonalność wymogów bezpieczeństwa oraz wszelkich pozostałych warunków bezpieczeństwa;
  - (v) potwierdzenie, że cele bezpieczeństwa, wymogi bezpieczeństwa i pozostałe warunki bezpieczeństwa są nadal przestrzegane;
  - (vi) potwierdzenie, że proces wydania potwierdzeń bezpieczeństwa spełnia obowiązujące wymagania i w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
- f) sprawdza procesy stosowane przez instytucje podczas wydawania potwierdzania bezpieczeństwa w odniesieniu do nowego systemu funkcjonalnego lub zmian, jakie zamierzają wprowadzić w istniejących systemach funkcjonalnych;
- g) określa konieczność sprawdzenia bieżącej zgodności;
- h) obejmuje wszelką konieczną koordynację z organami odpowiedzialnymi za nadzór nad bezpieczeństwem zdolności do lotu i operacji lotniczych;
- i) zapewnia informację o akceptacji, w razie konieczności na określonych warunkach, lub odpowiednio uzasadnionym braku akceptacji rozpatrywanej zmiany.

3. Wprowadzenie w życie rozpatrywanej w ramach kontroli zmiany podlega zatwierdzeniu przez krajowy organ nadzorczy.

#### Artykuł 10

##### Uznane organizacje

1. W przypadku gdy krajowy organ nadzorczy zdecyduje o upoważnieniu uznanej organizacji do przeprowadzenia audytów lub kontroli w zakresie przepisów bezpieczeństwa zgodnie z art. 9 ust. 2, organ ten dba o to, aby kryteria wyboru spośród organizacji uznanych zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 obejmowały następujące wymogi:

- a) uznana organizacja musi posiadać wcześniejsze doświadczenie w ocenie bezpieczeństwa podmiotów działających w branży lotniczej;
- b) uznana organizacja nie może być równocześnie zaangażowana w działalność wewnętrzną związaną z systemami zarządzania bezpieczeństwem lub jakością przedmiotowej organizacji;
- c) cały personel odpowiedzialny za przeprowadzenie audytów lub kontroli w zakresie przepisów bezpieczeństwa musi być odpowiednio przeszkolony i wykwalifikowany oraz spełniać kryteria kwalifikacyjne określone w art. 11 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

2. Uznana organizacja zgadza się na możliwość przeprowadzenia u niej audytu przez krajowy organ nadzorczy lub inny organ działający w jego imieniu.

3. Krajowe organy nadzorcze przechowują rejestr uznanych organizacji upoważnionych do przeprowadzania w ich imieniu audytów lub kontroli w zakresie przepisów bezpieczeństwa. Rejestr dokumentuje zgodność z wymogami podanymi w ust. 1.

#### Artykuł 11

##### Zdolność sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem

1. Państwa członkowskie dbają o to, by krajowe organy nadzorcze posiadały niezbędną zdolność sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem wszystkich podlegających im instytucji, w tym odpowiednie zasoby do realizacji zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Krajowe organy nadzorcze przeprowadzają i następnie aktualizują co dwa lata ocenę zasobów ludzkich niezbędnych do realizacji funkcji nadzorczych nad bezpieczeństwem, w oparciu o analizy procesów wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia oraz ich stosowania.

3. Krajowe organy nadzorcze zapewniają posiadanie przez wszystkie osoby odpowiedzialne za nadzór nad bezpieczeństwem kompetencji niezbędnych do realizacji ich zadań. W związku z tym organy te:

- a) określają i dokumentują wykształcenie, szkolenia, wiedzę techniczną i praktyczną, doświadczenie i kwalifikacje

niezbędne do wykonywania zadań na każdym stanowisku wiążącym się z odpowiedzialnością za nadzór nad bezpieczeństwem w ramach ich struktury;

- b) zapewniają specjalistyczne szkolenie dla osób odpowiedzialnych za nadzór nad bezpieczeństwem w ramach ich struktury;
- c) zapewniają spełnianie przez pracowników wyznaczonych do przeprowadzania audytów w zakresie przepisów bezpieczeństwa, w tym audytorów z uznanych organizacji, kryteriów kwalifikacyjnych określonych przez krajowy organ nadzorczy. Kryteria te obejmują:
  - (i) znajomość i rozumienie wymogów dotyczących służb żeglugi powietrznej, ATFM i ASM, w odniesieniu do których może być przeprowadzony audyt w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
  - (ii) wykorzystanie technik oceny;
  - (iii) umiejętności wymagane do zarządzania audytem;
  - (iv) potwierdzenie kompetencji audytorów w drodze oceny lub innych dopuszczalnych sposobów.

#### Artykuł 12

##### Wytyczne w zakresie bezpieczeństwa

1. Krajowy organ nadzorczy wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa w razie stwierdzenia w systemie funkcjonalnym stanu zagrażającego bezpieczeństwu wymagającego natychmiastowej interwencji.

2. Wytyczne w zakresie bezpieczeństwa przekazywane są zainteresowanym instytucjom i zawierają przynajmniej następujące informacje:

- a) opis stanu zagrażającego bezpieczeństwu;
- b) opis systemu funkcjonalnego, którego fakt ten dotyczy;
- c) opis koniecznych działań i ich uzasadnienie;
- d) termin wykonania koniecznych działań;
- e) datę wejścia w życie.

3. Krajowy organ nadzorczy przekazuje, na ile to potrzebne, informację o wytycznych w zakresie bezpieczeństwa pozostałym zainteresowanym krajowym organom nadzorczym, w szczególności organom odpowiedzialnym za nadzór nad bezpieczeństwem systemu funkcjonalnego, a także Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA) oraz Eurocontrol.

4. Krajowy organ nadzorczy sprawdza zgodność z obowiązującymi wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa.

#### Artykuł 13

##### Rejestry z nadzoru nad bezpieczeństwem

Krajowe organy nadzorcze przechowują i utrzymują dostęp do stosownych rejestrów dotyczących procesów nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym sprawozdania ze wszystkich audytów w zakresie przepisów bezpieczeństwa, oraz do pozostałych rejestrów związanych z bezpieczeństwem, sprawozdań dotyczących certyfikatów, wyznaczenia, nadzoru nad bezpieczeństwem wprowadzonych zmian, wytycznych w zakresie bezpieczeństwa oraz korzystania z uznanych organizacji.

#### Artykuł 14

##### Sprawozdania dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem

1. Krajowy organ nadzorczy przygotowuje roczne sprawozdanie dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem obejmujące działania podjęte zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Sprawozdanie zawiera także informacje dotyczące następujących kwestii:

- a) struktury organizacyjnej i procedur krajowego organu nadzorczego;
- b) przestrzeni powietrznej pozostającej w gestii państwa członkowskiego, które ustanowiło i mianowało krajowy organ nadzorczy oraz instytucje podlegające nadzorowi krajowego organu nadzorczego;
- c) uznanych organizacji upoważnionych do przeprowadzania audytów w zakresie przepisów bezpieczeństwa;
- d) aktualnych zasobów krajowego organu nadzorczego;
- e) wszelkich kwestii bezpieczeństwa ustalonych w procesach nadzoru nad bezpieczeństwem realizowanych przez krajowy organ nadzorczy.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia, 8 listopada 2007 r.

2. Państwa członkowskie wykorzystują sprawozdania przygotowane przez ich krajowe organy nadzorcze w celu sporządzenia rocznych sprawozdań dla Komisji, wymaganych na podstawie art. 12 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

3. Roczne sprawozdanie z nadzoru nad bezpieczeństwem dostępne jest dla zainteresowanych państw członkowskich w przypadku funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, a także w odniesieniu do programów lub działań prowadzonych w ramach uzgodnionych międzynarodowych umów w zakresie monitorowania lub audytowania nadzoru nad bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej, ATFM i ASM.

#### Artykuł 15

##### Wymiana informacji pomiędzy krajowymi organami nadzorczymi

Krajowe organy nadzorcze dokonują uzgodnień w sprawie ścisłej współpracy zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz wymiany odpowiednich informacji w celu zapewnienia nadzoru nad bezpieczeństwem obejmującego wszystkie instytucje zapewniające służby transgraniczne lub pełniące funkcje o takim charakterze.

#### Artykuł 16

##### Zmiana rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Skreśla się art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2096/2005.

#### Artykuł 17

##### Przepisy przejściowe

Państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie art. 9 ust. 3 do dnia 1 listopada 2008 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

#### Artykuł 18

##### Wejście w życie

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

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący