

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1108/2009**z dnia 21 października 2009 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W swoim komunikacie z dnia 15 listopada 2005 r. do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, zatytułowanym „Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego – Plan działań na 2010 r.”, Komisja ogłosiła zamiar stopniowego rozszerzania zadań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”) w kontekście „kompleksowego podejścia systemowego” do bezpieczeństwa i interoperacyjności lotnisk/portów lotniczych, służb żeglugi powietrznej (zwanych dalej „ANS”) oraz zarządzania ruchem lotniczym (zwanych dalej „ATM”).
- (2) Stały rozwój lotnictwa w Europie przynosi wiele wyzwań, w szczególności dotyczących kluczowych czynników bezpieczeństwa lotnisk oraz ATM/ANS. W związku z tym konieczne jest ustanowienie niezbędnych środków ograniczenia ryzyka w celu zapewnienia bezpieczeństwa poprzez zharmonizowane, całościowe podejście regulacyjne we wszystkich państwach członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 182 z 4.8.2009, s. 50.⁽²⁾ Dz.U. C 120 z 28.5.2009, s. 52.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 7 września 2009 r.

- (3) Osiągnięcia inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej należy uzupełnić o zharmonizowany element w zakresie bezpieczeństwa, mający zastosowanie do lotnisk oraz ATM/ANS. W tym celu należy również opracować odpowiednie ramy regulacyjne dotyczące bezpieczeństwa, uwzględniając rozwój nowych technologii w tej dziedzinie.
- (4) Wspólnota powinna ustalić, zgodnie z normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku (zwanej dalej „konwencją chicagowską”), zasadnicze wymagania mające zastosowanie do wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, lotnisk oraz zapewniania ATM/ANS; zasadnicze wymagania mające zastosowanie do osób i organizacji zajmujących się eksploatacją lotnisk i zapewnianiem ATM/ANS; oraz zasadnicze wymagania mające zastosowanie do osób i wyrobów związanych ze szkoleniami i badaniami lekarskimi kontrolerów ruchu lotniczego. Należy upoważnić Komisję do opracowania związanych z tym niezbędnych przepisów wykonawczych.
- (5) Zważywszy, że służby zajmujące się tworzeniem i przetwarzaniem danych oraz formatowaniem i dostarczaniem danych do celów żeglugi powietrznej różnią się od służb ANS określonych 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) ⁽⁴⁾, Komisja powinna opracować szczególne wymogi dostosowane do takich służb.
- (6) Objęcie wspólnymi zasadami wszystkich lotnisk nie byłoby właściwe. W szczególności lotniska, które nie są lotniskami użytku publicznego, a także lotniska wykorzystywane głównie na potrzeby lotnictwa rekreacyjnego lub obsługujące zarobkowy przewóz lotniczy inny niż prowadzony zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów i posiadające utwardzone drogi startowe o długości nieprzekraczającej 800 metrów, powinny nadal podlegać przepisom ustanowionym przez państwa członkowskie, przy czym niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych ustaleń. Konieczne jest jednak zastosowanie przez państwa członkowskie odpowiednich środków mających na celu podniesienie ogólnego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa rekreacyjnego i wszelkiego zarobkowego przewozu lotniczego. Komisja zbada ponownie, we właściwym czasie, możliwość rozszerzenia zakresu stosowania rozporządzenia na lotniska, które są obecnie wyłączone, w sposób modułowy oraz z uwzględnieniem skutków, jakie mogłoby to mieć dla takich lotnisk.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

- (7) Z uwagi na dużą różnorodność lotnisk i wysoki stopień specyficzności ich infrastruktury i otoczenia wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotnisk powinna cechować elastyczność niezbędna dla ich przestrzegania stosownie do indywidualnych potrzeb, osiągnięta poprzez odpowiednią równowagę między przepisami wykonawczymi, specyfikacjami certyfikacyjnymi i akceptowalnymi sposobami potwierdzania spełnienia wymagań. Przepisy te powinny być proporcjonalne do rozmiaru lotniska, do ruchu na lotnisku, do rodzaju i do stopnia złożoności lotniska oraz do charakteru i skali prowadzonych tam operacji, co umożliwi uniknięcie zbędnego obciążenia biurokratycznego i finansowego, w szczególności w przypadku mniejszych lotnisk, na których odbywa się jedynie bardzo ograniczony ruch pasażerski.
- (8) Infrastruktura lotniska i prowadzone na nim operacje powinny być certyfikowane za pomocą pojedynczego certyfikatu, jednak państwa członkowskie mogą je certyfikować oddzielnie. W takim przypadku certyfikaty powinny być wydawane przez ten sam organ. Operatorzy kilku lotnisk, po wprowadzeniu właściwych centralnych funkcji, mogą ubiegać się o wydanie pojedynczego certyfikatu obejmującego działalność i zarządzanie na wszystkich lotniskach będących pod ich kontrolą.
- (9) Wyroby lotnicze, części i akcesoria, lotniska i urządzenia lotniskowe, operatorzy zajmujący się zarobkowym przewozem lotniczym oraz eksploatacją lotnisk, systemy ATM/ANS i instytucje zapewniające ATM/ANS, jak również piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby, wyroby i organizacje zaangażowane w ich szkolenie i badania lekarskie, powinni uzyskać certyfikat lub licencję po spełnieniu zasadniczych wymagań, które zostaną ustalone przez Wspólnotę zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej. Należy upoważnić Komisję do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych służących określeniu warunków wydawania certyfikatów lub warunków ich zastępowania oświadczeniem o zdolności, biorąc pod uwagę ryzyko związane z różnymi typami operacji lub usług.
- (10) Przepisy wykonawcze odnoszące się do certyfikacji projektowania, tworzenia i utrzymywania systemów ATMS/ANS i ich części składowych, a także do organizacji zaangażowanych w projektowanie, tworzenie i utrzymywanie należy ustanowić jedynie wtedy, gdy dotyczą najistotniejszych kwestii związanych z bezpieczeństwem, określonych w następstwie szczegółowego badania obejmującego ocenę skutków.
- (11) Komisja zamierza rozpocząć we właściwym czasie prace nad zbadaniem wykonalności i konieczności wprowadzenia akredytowanych organów zajmujących się certyfikacją systemów ATM/ANS oraz nad oceną wszelkich możliwych wariantów i skutków. Komisja może w stosownych przypadkach przedstawić wniosek dotyczący dalszego przeglądu niniejszego rozporządzenia w oparciu o pełną ocenę skutków.
- (12) Zgodnie z systemem instytucyjnym Wspólnoty wykonywanie prawa wspólnotowego jest przede wszystkim obowiązkiem państw członkowskich. Zadania certyfikacyjne, których wykonanie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, mają być zatem przeprowadzane na poziomie krajowym. Jednak w pewnych jasno określonych przypadkach Agencja powinna być także upoważniona do przeprowadzania niektórych zadań certyfikacyjnych, określonych w niniejszym rozporządzeniu. Z tego samego powodu Agencja powinna mieć możliwość podejmowania niezbędnych środków w odniesieniu do dziedzin objętych niniejszym rozporządzeniem, gdy jest to najlepszy środek zapewnienia jednolitości i ułatwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (13) Przepisy wykonawcze, które zostaną opracowane przez Agencję w dziedzinie ATM/ANS, należy przygotować zgodnie z procesem konsultacyjnym Agencji na podstawie dostosowanej do nowych zainteresowanych podmiotów i oprzeć na przepisach rozporządzenia (WE) nr 549/2004, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ⁽¹⁾, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽²⁾, rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) ⁽³⁾, a w szczególności na transponowanych wymagań prawnych Eurocontrol w zakresie przepisów bezpieczeństwa. Komisja powinna przyjąć takie przepisy wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną ustanowioną w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004. Opracowane zostaną mechanizmy przejściowe, aby zapewnić ciągłość zatwierdzeń udzielonych już na podstawie przepisów tych rozporządzeń.
- (14) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004, rozporządzenie (WE) nr 550/2004, rozporządzenie (WE) nr 551/2004 i rozporządzenie (WE) nr 552/2004 zawierają przepisy dotyczące szeregu funkcji regulacyjnych ATM, w tym interoperacyjności oraz zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną. Wszystkie te dziedziny obejmują aspekty bezpieczeństwa, które powinny być właściwie uregulowane. W związku z tym, stanowiąc prawo dotyczące tych kwestii, państwa członkowskie i Komisja powinny zapewnić właściwe podejście do takich aspektów bezpieczeństwa za pomocą odpowiedniej współpracy z Agencją.
- (15) Ogólnym celem jest skuteczne przekazanie Agencji funkcji i zadań państw członkowskich, w tym funkcji i zadań wynikających z ich współpracy w Komisji ds. Przepisów Bezpieczeństwa w ramach Eurocontrol, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla obecnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa i bez żadnych negatywnych konsekwencji dla procedur certyfikacji. W celu zapewnienia ich przekazywania należy przyjąć odpowiednie środki. Agencja powinna dysponować wystarczającymi środkami umożliwiającymi wykonywanie jej nowych zadań, a termin przyznania tych środków powinien zależeć od określonych potrzeb oraz harmonogramu przyjęcia lub zastosowania właściwych przepisów wykonawczych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

- (16) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008⁽¹⁾ ustanawia właściwe i wszechstronne ramy określania i wdrażania wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Należy w związku z tym uchylić dyrektywę 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego⁽²⁾, bez uszczerbku dla certyfikacji lub licencjonowania wyrobów, osób i organizacji posiadających już certyfikat lub licencję wydane na mocy tej dyrektywy.
- (17) W odniesieniu do regulacji zawodów nieobjętych niniejszym rozporządzeniem należy zachować uprawnienia państw członkowskich do ustanawiania lub zachowywania według uznania m.in. wymogów certyfikacyjnych lub licencyjnych wobec pracowników.
- (18) Przepisy wykonawcze, które zostaną opracowane przez Agencję w dziedzinie ATM/ANS, należy opracować w kontekście całościowego przeglądu wymogów bezpieczeństwa w prawodawstwie dotyczącym jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej obejmującym rozporządzenie (WE) nr 549/2004, rozporządzenie (WE) nr 550/2004, rozporządzenie (WE) nr 551/2004 oraz rozporządzenie (WE) nr 552/2004. W celu uniknięcia powielania się wymogów bezpieczeństwa mających zastosowanie do służb ATM/ANS, z jednej strony, oraz w celu uniknięcia luki prawnej spowodowanej brakiem zastosowania wymogów bezpieczeństwa, z drugiej strony, termin wejścia w życie poprawek do prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinien być zgodny z terminami dotyczącymi nowych środków bezpieczeństwa zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (19) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (20) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania przepisów wykonawczych w zakresie licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego i związanych z tym zatwierdzeń, lotnisk i ich eksploatacji, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej, a także związanych z tym certyfikatów, nadzoru i egzekwowania przepisów, jak również do przyjęcia rozporządzenia w sprawie opłat i obciążeń Agencji. Ponieważ środki te mają charakter ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez, między innymi, uzupełnienie go o nowe inne niż istotne elementy, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą ustanowioną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (21) Bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich, Komisja może, tam gdzie jest to konieczne, składać

Radzie zalecenia dotyczące ustanowienia ram dla koordynacji między Wspólnotą a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w sprawie audytów bezpieczeństwa, w celu unikania powielania przepisów oraz w interesie skutecznego wykorzystania zasobów.

- (22) Przy opracowywaniu zasad dotyczących bezpieczeństwa Agencja powinna zapewnić zaangażowanie w prace wszystkich zainteresowanych stron. Opinie odnoszące się do regulacji prawnych powinny opierać się na pełnej konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi, wraz z drobnymi podmiotami działającymi w przemyśle, a także na właściwej ocenie ich potencjalnego wpływu w odpowiednich obszarach. Jak przewidziano w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, przed podjęciem decyzji Agencja konsultuje się z organem doradczym zainteresowanych stron,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
- projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, jak również personelu i organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną takich wyrobów lotniczych, części i akcesoriów;
 - personelu i organizacji zajmujących się eksploatacją statków powietrznych;
 - projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji, a także, bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego i krajowego dotyczącego środowiska i planowania użytkowania gruntów, ochrony otoczenia lotnisk;
 - projektowania, produkcji i obsługi technicznej lotniczych urządzeń naziemnych, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;
 - projektowania, produkcji i obsługi technicznej systemów i części składowych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (»ATM/ANS«), jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;
 - ATM/ANS, jak również zaangażowanych w nie personelu i organizacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 22.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

- a) wyrobów, części, akcesoriów, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), w przypadku prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych przeciwpożarowych, ochrony wybrzeża lub podobnych rodzajów działalności lub służb. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że te rodzaje działalności lub służby uwzględnią w możliwym zakresie cele niniejszego rozporządzenia;
- b) lotnisk lub ich części, jak również urządzeń, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), kontrolowanych i obsługiwanych przez wojsko;
- c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. e) i f), dostarczanych lub udostępnianych przez wojsko. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że statki powietrzne, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, są oddzielone w stosownych przypadkach od innych statków powietrznych.

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

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. d) otrzymuje brzmienie:

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

b) wprowadza się literę w brzmieniu:

„da) »części składowe ATM/ANS« oznaczają wszystkie części składowe określone w art. 2 pkt 19 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (*)

(*) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.”;

c) lit. h) otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się litery w brzmieniu:

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

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

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

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

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

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

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

3) w art. 4 dodaje się ustępy w brzmieniu:

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

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

b) obsługują wyłącznie śmigłowce;

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

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

— obsługuje nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie, oraz

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

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

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

(*) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.”;

4) w art. 5 ust. 2 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

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

zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1;

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

5) art. 7 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

(ii) lit. g) otrzymuje brzmienie:

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

c) w ust. 6 dodaje się tiret w brzmieniu:

„— uwzględniają aspekty bezpieczeństwa związane z ATM/ANS.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

Lotniska

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

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

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

b) na podstawie certyfikacji lotniska składają się:

(i) obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne dotyczące rodzajów lotnisk;

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

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

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

d) organizacje odpowiedzialne za eksploatację lotnisk wykazują posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązać się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Tę zdolność oraz środki uznaje się przez wydanie certyfikatu,

o którym mowa w lit. a). Mogą one również być uznane przez wydanie osobnego certyfikatu, jeżeli taką decyzję podejmie państwo członkowskie, w którym znajduje się lotnisko. Przywileje przyznane certyfikowanej organizacji i zakres certyfikatu, w tym wykaz lotnisk do eksploatacji, określa się w certyfikacie;

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

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

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

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

Środki te określają w szczególności:

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

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

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

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

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

- f) obowiązki posiadaczy certyfikatów;
- g) warunki uznawania i zamiany certyfikatów dla lotnisk wydanych przez państwa członkowskie, w tym środki już dozwolone przez dane państwo członkowskie w oparciu o zgłoszone odstępstwa od załącznika 14 konwencji chicagowskiej przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia;
- h) warunki wydania decyzji niezezwalającej na odstępstwa, o których mowa w art. 4 ust. 3b, w tym kryteria dotyczące lotnisk cargo, powiadomienia o zwolnionych lotniskach i kryteria przeglądu przyznanych odstępstw;
- i) warunki, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa;
- j) warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające, o których mowa w ust. 2 lit. e), oraz warunki i procedury sprawowania nad nimi nadzoru.

6. Środki, o których mowa w ust. 5:

- a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w zakresie lotnisk, a także uwzględniają obowiązujące normy i zalecane praktyki ICAO;
- b) są proporcjonalne do wielkości, ruchu, kategorii i złożoności lotniska oraz charakteru i natężenia wykonywanych operacji;
- c) uwzględniają zdobyte na całym świecie doświadczenia w eksploatacji lotnisk, a także postęp naukowy i techniczny;
- d) umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych;
- e) charakteryzują się elastycznością niezbędną dla ich przestrzegania stosownie do indywidualnych potrzeb.

Artykuł 8b

ATM/ANS

1. Zapewnianie ATM/ANS spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb i, o ile to możliwe, w załączniku Va.
2. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu. Certyfikat wydaje się, jeżeli instytucja zapewniająca wykazała posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez tę instytucję przywilejami. Przyznane

przywileje oraz zakres zapewnianych służb określa się w certyfikacie.

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

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

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

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

Środki te określają w szczególności:

- a) warunki zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb i, w stosownych przypadkach, w załączniku Va;
- b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie w odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych oraz informowania o nich wnioskodawcy;
- c) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o którym mowa w ust. 2 i 4;
- d) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

- e) warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające, o których mowa w ust. 3, oraz warunki i procedury sprawowania nad nimi nadzoru;
- f) warunki, w których przeprowadzanie operacji jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa.
7. Środki, o których mowa w ust. 6:
- a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie ATM/ANS;
- b) są proporcjonalne do rodzaju i złożoności zapewniających służb;
- c) uwzględniają zdobyte na całym świecie doświadczenia w zakresie ATM/ANS, a także postęp naukowy i techniczny;
- d) są opracowywane z użyciem na tyle, na ile to możliwe, odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 549/2004, a także rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb)(*), rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności(**) oraz przewidują mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości certyfikatów udzielonych już na podstawie tych rozporządzeń; początkowo obejmują postanowienia niniejszego rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa i w razie potrzeby, w przypadku przyszłych poprawek, uwzględniają najnowsze osiągnięcia naukowe i techniczne;
- e) umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych.

Artykuł 8c

Kontrolerzy ruchu lotniczego

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, spełniają stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb.
2. Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji i orzeczenia lekarskiego stosownie do rodzaju zapewniającej służby.
3. Licencję, o której mowa w ust. 2, wydaje się jedynie, jeżeli wnioskujący lub wnioskująca o licencję wykaże speł-

nianie wymogów przepisów ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia, określonymi w załączniku Vb.

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

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

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

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

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

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

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

Środki te określają w szczególności:

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

- b) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających związanych z licencjami, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów, a także warunki, w których takie certyfikaty i zatwierdzenia nie muszą być wymagane, przewidując mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości już udzielonych zatwierdzeń i certyfikatów;
- c) przywileje i obowiązki posiadaczy licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających związanych z licencjami, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń oraz certyfikatów;
- d) warunki uznawania i zamiany licencji kontrolerów ruchu lotniczego, a także warunki uznawania i zamiany krajowych orzeczeń lekarskich na powszechnie uznawane orzeczenia lekarskie.

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

(*) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

(**) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

(***) Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 22.”;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 5 dodaje się literę w brzmieniu:

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

9) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

10) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

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

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

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

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

5b. W oczekiwaniu na wejście w życie środków, o których mowa w art. 8b ust. 6 i na wygaśnięcie wszelkich okresów przejściowych przewidzianych na mocy tych środków, a także bez uszczerbku dla przepisów art. 69 ust. 4, certyfikaty, których nie można wydać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych lub, w stosownych przypadkach, na podstawie stosownych wymogów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (*)

(*) Dz.U. L 335 z 21.12.2005, s. 13.”;

11) w art. 13 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Kwalifikowane jednostki nie wydają certyfikatów.”;

12) art. 18 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

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

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

13) art. 19 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

14) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 22a

ATM/ANS

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

- a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, inspekcje i audyty organizacji, którym wydaje certyfikaty;
- b) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom znajdującym się poza terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu, odpowiedzialnym za zapewnianie służb w przestrzeni powietrznej terytorium podlegającego postanowieniom Traktatu;
- c) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom zapewniającym służby o zasięgu ogólnoeuropejskim;
- d) zmienia, zawiesza lub cofa stosowny certyfikat, jeżeli warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane lub jeżeli posiadacz certyfikatu nie dopełnia obowiązków nałożonych na niego przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Artykuł 22b

Certyfikacja kontrolerów ruchu lotniczego

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

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

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

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

15) w art. 33 ust. 2 lit. c) datę „30 września” zastępuje się datą „30 listopada”;

16) art. 44 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

17) art. 50 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

18) w art. 52 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

19) art. 55 ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Agencja może przeprowadzić samodzielnie wszelkie niezbędne kontrole w przedsiębiorstwach lub wyznaczyć do ich przeprowadzenia krajowe władze lotnicze lub kwalifikowane jednostki, zgodnie z art. 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 i art. 24 ust. 2.”;

20) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 65a

Zmiany

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

21) tytuł załącznika V otrzymuje brzmienie:

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

22) dodaje się załączniki Va i Vb zawarte w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejszym uchyla się dyrektywę 2006/23/WE.

Postanowienia dyrektywy 2006/23/WE stosuje się na zasadzie przejściowej do dnia rozpoczęcia stosowania środków, o których mowa w art. 8c ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 3

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

Do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja przyjmuje środki, o których mowa w art. 8a ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego niniejszym rozporządzeniem. Artykuł 8a stosuje się z zachowaniem terminów podanych w powyższych środkach.

Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje środki, o których mowa w art. 8b ust. 6 oraz art. 8c ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zmienionego niniejszym rozporządzeniem. Artykuły 8b i 8c stosuje się z zachowaniem terminów podanych w powyższych środkach.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. BUZEK
Przewodniczący

W imieniu Rady

C. MALMSTRÖM
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK Va

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTNISK

A – Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia

1. Pole ruchu naziemnego

- a) Lotniska mają wyznaczoną strefę startów i lądowań statków powietrznych, spełniającą następujące wymogi:
- (i) strefa startów i lądowań ma odpowiednie wymiary i właściwości dla statków powietrznych, które będą z niej korzystały;
 - (ii) strefa startów i lądowań, w stosownych przypadkach, charakteryzuje się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska. Tego rodzaju strefy nieprzeznaczone pod powtarzające się operacje muszą być wytrzymałe jedynie na ciężar danego statku powietrznego;
 - (iii) strefę startów i lądowań projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
 - (iv) nachylenie i zmiana nachylenia strefy startów i lądowań nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
 - (v) charakterystyka nawierzchni strefy do startów i lądowań jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z niej korzystać;
 - (vi) strefa startów i lądowań jest wolna od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.
- b) W przypadku występowania większej liczby wyznaczonych stref startów i lądowań projektuje się je tak, aby nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.
- c) Wyznaczoną strefę startów i lądowań otacza się dokładnie wytyczonymi obszarami. Obszary te mają na celu zabezpieczenie przelatujących nad nimi statków powietrznych podczas startu lub lądowania lub zminimalizowanie skutków przypadkowego krótkiego lądowania przed początkiem pasa, zjechania na bok poza strefę startów i lądowań lub jej przejechania oraz spełniają następujące wymogi:
- (i) obszary te mają wymiary odpowiednie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których obecność się przewiduje;
 - (ii) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
 - (iii) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne. Powyższe nie wyklucza jednak możliwości umieszczenia na tych obszarach urządzeń łamliwych niezbędnych do zabezpieczenia operacji wykonywanych przez statki powietrzne; oraz
 - (iv) każdy z tych obszarów ma nośność odpowiednią dla jego przeznaczenia.
- d) Obszary lotniska, wraz z ich bezpośrednim otoczeniem, które mają być wykorzystywane przez statki powietrzne do kołowania i parkowania, projektuje się tak, aby umożliwić bezpieczne korzystanie z nich przez statki powietrzne we wszystkich planowanych warunkach, z zachowaniem następujących wymogów:
- (i) obszary te charakteryzują się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska, z wyjątkiem obszarów, których wykorzystanie, zgodnie z przewidywaniami, będzie miało charakter okazjonalny. Wystarczy, aby te ostatnie były wytrzymałe na ciężar statków powietrznych;
 - (ii) obszary te projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

- (iii) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie stanowią niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
 - (iv) charakterystyka nawierzchni tych obszarów jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają korzystać z lotniska;
 - (v) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla statków powietrznych. Powyższa zasada nie uniemożliwia jednak parkowania urządzeń niezbędnych dla tego obszaru w specjalnie do tego celu wyznaczonych miejscach lub strefach.
- e) Pozostałą infrastrukturę przeznaczoną do użytku przez statki powietrzne projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzała niedopuszczalnego zagrożenia dla statków powietrznych z niej korzystających.
- f) Konstrukcje, budynki, urządzenia lub powierzchnie magazynowe lokalizuje i projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.
- g) Zapewnia się odpowiednie środki, aby zapobiec przedostaniu się do pola ruchu naziemnego nieuprawnionych osób, nieuprawnionych pojazdów lub zwierząt na tyle dużych, aby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, bez uszczerbku dla krajowych i międzynarodowych przepisów o ochronie zwierząt.
2. *Margines bezpieczeństwa w stosunku do przeszkód*
- a) W celu zabezpieczenia statków powietrznych podchodzących do lądowania na lotnisku lub startujących z lotniska ustala się trasy lub obszary lądowania i startu. Trasy te lub obszary zapewniają statkom powietrznym wymagany margines bezpieczeństwa w stosunku do przeszkód znajdujących się na obszarze otaczającym lotnisko, z uwzględnieniem miejscowych właściwości fizycznych.
- b) Margines ten jest odpowiedni dla fazy lotu i typu przeprowadzanej operacji. Uwzględnia także urządzenia wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego.
3. *Pomoce wzrokowe i niewzrokowe oraz lotnicze urządzenia naziemne*
- a) Pomoce są odpowiednie do ich przeznaczenia i zapewniają jednoznaczną informację użytkownikom we wszystkich planowanych warunkach operacyjnych.
- b) Lotnicze urządzenia naziemne działają zgodnie z przeznaczeniem w przewidywanych warunkach operacyjnych. W warunkach operacyjnych lub w razie awarii, lotnicze urządzenia naziemne nie powodują niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego.
- c) Pomoce oraz system ich elektrycznego zasilania projektuje się w taki sposób, aby awarie nie skutkowały nieprawidłowymi, błędnymi lub niedostatecznymi informacjami przekazywanymi użytkownikom lub przerwaniem zasadniczej obsługi.
- d) Zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć pomoce przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w ich działaniu.
- e) Źródła promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów nie zakłócają skutecznej łączności lotniczej, systemów nawigacji i monitorowania ani nie wpływają negatywnie na ich działanie.
- f) Informacje o działaniu i korzystaniu z lotniczych urządzeń naziemnych, w tym jasne dane na temat warunków, w jakich może powstać niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego, udostępnia się odpowiednim pracownikom.
4. *Dane lotniskowe*
- a) Określa i aktualizuje się dane dotyczące lotniska i dostępnych usług.
- b) Dane są dokładne, czytelne, kompletne i jednoznaczne. Zachowuje się odpowiednie poziomy integralności.
- c) Dane udostępnia się na czas użytkownikom i odpowiednim instytucjom zapewniającym ANS przy użyciu odpowiednio zabezpieczonych i sprawnych metod komunikacji.

B – Operacje i zarządzanie

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

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

- b) operator lotniska sprawdza zgodność z wymogami sekcji A przez cały czas lub podejmuje stosowne działania mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z brakiem zgodności. Ustala i stosuje się procedury w celu zapoznania na czas wszystkich użytkowników z tego typu działaniami;
- c) operator lotniska ustanawia i wdraża dla lotniska odpowiedni program zarządzania ryzykiem związanym z dziką zwierzyną;
- d) operator lotniska zapewnia, że ruch pojazdów i osób w polu ruchu naziemnego i w pozostałych strefach operacyjnych jest skoordynowany z ruchem statków powietrznych w celu uniknięcia kolizji i uszkodzenia statków powietrznych;
- e) operator lotniska zapewnia, że procedury ograniczające ryzyko związane z działalnością lotniska w czasie zimy, w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, przy ograniczonej widoczności lub w nocy, jeśli ma zastosowanie, są ustanowione i wdrożone;
- f) operator lotniska dokonuje uzgodnień z innymi odnośnymi organizacjami w celu zapewnienia nieprzerwanej zgodności z zasadniczymi wymaganiami dla lotnisk. Organizacje te obejmują, między innymi, operatorów statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, instytucje zapewniające obsługę naziemną oraz pozostałe organizacje, których działalność lub wyroby mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych;
- g) operator lotniska, samodzielnie lub na podstawie umów z osobami trzecimi, zapewnia istnienie procedur zapewniających dostarczanie statkom powietrznym paliwa, które nie jest zanieczyszczone i odpowiada stosownej specyfikacji;
- h) udostępnia się instrukcje obsługi technicznej lotniczych urządzeń naziemnych, znajdujące zastosowanie w praktyce i obejmujące zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;
- i) operator lotniska ustanawia i wdraża plan awaryjny dla lotniska obejmujący sytuacje nadzwyczajne, jakie mogą wystąpić na lotnisku lub w jego otoczeniu; plan skoordynowany jest, odpowiednio, z miejscowym wspólnotowym planem awaryjnym;
- j) operator lotniska zapewnia właściwe funkcjonowanie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Służby te odpowiednio szybko reagują na zdarzenie lub wypadek i posiadają sprzęt, materiały gaśnicze i odpowiednią liczbę pracowników;
- k) w zakresie działania i utrzymania lotniska jego operator korzysta wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe zapewniające odpowiedni poziom kwalifikacji wszystkich pracowników;
- l) operator lotniska zapewnia, że wszystkie osoby, którym zezwolono na dostęp bez eskorty do pola ruchu naziemnego lub pozostałych stref operacyjnych, zostały w tym celu odpowiednio przeszkolone i posiadają stosowne kwalifikacje;
- m) pracownicy lotniczych służb ratowniczo-gaśniczych zostali odpowiednio przeszkoleni i posiadają kwalifikacje do pracy na lotnisku. Operator lotniska wdraża i realizuje programy szkoleniowe oraz kontrolne w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji tych pracowników; oraz
- n) wszyscy pracownicy służb ratowniczo-gaśniczych, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie, poddają się okresowym badaniom lekarskim potwierdzającym ich kondycję zdrowotną umożliwiającą im wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Kondycja zdrowotna, obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiłoby pracownikom:
 - (i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia akcji ratunkowej;
 - (ii) wykonywanie w dowolnym czasie przydzielonych im zadań; lub
 - (iii) właściwe postrzeganie otoczenia.

2. Systemy zarządzania

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

- b) System zarządzania obejmuje program zapobiegania wypadkom i incyidentom lotniczym, w tym zgłaszanie zdarzeń oraz procesy analityczne. Analiza obejmuje podmioty wymienione w pkt 1 lit. f) powyżej, w zależności od sytuacji.
- c) Operator lotniska opracowuje instrukcję lotniska i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące lotniska, systemu zarządzania i personelu operacyjnego, umożliwiające mu wykonywanie obowiązków.

C – Otoczenie lotniska

1. Przestrzeń powietrzna wokół pola ruchu naziemnego lotniska jest chroniona przed wszelkimi przeszkodami, aby umożliwić operacje statków powietrznych na lotnisku bez stwarzania niedopuszczalnego zagrożenia spowodowanego pojawieniem się przeszkód wokół lotniska. Określa się zatem powierzchnie monitorowania przeszkód, wprowadza się je i stale kontroluje w celu wykrycia jakiegokolwiek naruszenia.
 - a) Jakiegokolwiek naruszenie tych powierzchni wymagać będzie przeprowadzenia oceny w celu stwierdzenia, czy obiekt stanowi niedopuszczalne zagrożenie. Każdy obiekt stanowiący niedopuszczalne zagrożenie usuwa się lub podejmuje się odpowiednie działania służące łagodzeniu jego negatywnych skutków, aby chronić statki powietrzne korzystające z lotniska.
 - b) Informacje o wszelkich pozostałych przeszkodach są publikowane i w zależności od sytuacji, oznacza się je, a w razie konieczności instaluje się na nich światła.
2. Zagrożenia związane z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów, takie jak, między innymi, wymienione poniżej, są monitorowane. Ryzyko nimi spowodowane podlega odpowiedniej ocenie i ograniczeniu:
 - a) każde zagospodarowanie gruntów lub zmiana ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;
 - b) możliwość powstania turbulencji w związku z przeszkodami;
 - c) zastosowanie niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
 - d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami;
 - e) utworzenie stref mogących sprzyjać pojawieniu się dzikiej zwierzyny w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska;
 - f) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać skuteczną łączność lotniczą, systemy nawigacji i monitorowania lub negatywnie wpływać na ich działanie.
3. Ustanawia się miejscowy wspólnotowy plan awaryjny na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych w strefie otaczającej lotnisko.

D – Pozostałe

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

ZAŁĄCZNIK Vb

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ATM/ANS ORAZ KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

1. Korzystanie z przestrzeni powietrznej

- a) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej.
- b) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe stosowane w systemie ATM/ANS są również zgodne z wymogami pkt 3.

2. Obsługa

- a) Informacje lotnicze i dane dla użytkowników przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej
- (i) Dane stosowane jako źródło informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne i przekazuje się je na czas.
 - (ii) Informacje lotnicze są dokładne, kompletne, aktualne, jednoznaczne i rzetelne, w formie odpowiadającej użytkownikom.
 - (iii) Udostępnianie informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.
- b) Informacje meteorologiczne
- (i) Dane stosowane jako źródło meteorologicznej informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne.
 - (ii) Meteorologiczne informacje lotnicze są, w możliwie największym zakresie, precyzyjne, kompletne, aktualne, rzetelne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej.
 - (iii) Udostępnianie meteorologicznych informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.
- c) Służby ruchu lotniczego
- (i) Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego są prawidłowe, kompletne i aktualne.
 - (ii) Służby ruchu lotniczego są odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej w zakresie bezpieczeństwa.
 - (iii) Automatyczne narzędzia dostarczające użytkownikom informacji lub wskazówek są odpowiednio zaprojektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia zgodności ze swoim przeznaczeniem.
 - (iv) Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy zapewniają odpowiednią separację pomiędzy statkami powietrznymi i, w miarę potrzeb, pomagają w ochronie przed przeszkodami i pozostałymi zagrożeniami lotniczymi oraz zapewniają bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi użytkownikami oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.
 - (v) Łączność pomiędzy służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego jest terminowa, czytelna, prawidłowa, jednoznaczna, chroniona przed zakłóceniami, powszechnie rozumiana i, w stosownych przypadkach, uznawana przez wszystkie zainteresowane podmioty.
 - (vi) Ustanawia się środki pozwalające na wykrycie ewentualnych zagrożeń oraz, w razie konieczności, uruchamia się skuteczną akcję poszukiwawczo-ratowniczą. Środki te obejmują przynajmniej odpowiednie mechanizmy alarmowe, działania i procedury koordynujące, zasoby i personel pozwalające na skuteczne zabezpieczenie obszaru odpowiedzialności.
- d) Służby łączności
- Służby łączności osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w zakresie ich dostępności, spójności, ciągłości i terminowości obsługi. Służby te są szybkie i chronione przed korupcją.
- e) Służby nawigacji
- Służby nawigacji osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do informacji w zakresie naprowadzania, pozycjonowania oraz, w miarę możliwości, czasu. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, spójność, dostępność i ciągłość służb.
- f) Służby dozoru
- Służby dozoru określają odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.

g) Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

W taktycznym zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na poziomie wspólnotowym wykorzystuje się i dostarcza wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące wielkości i charakteru planowanego ruchu lotniczego, mające wpływ na zapewnianie służb, oraz koordynuje i negocjuje zmiany tras lub opóźnienia w przepływie ruchu, aby ograniczyć ryzyko wystąpienia sytuacji przeciążenia w powietrzu lub na lotniskach.

h) Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do konkretnego wykorzystania jest monitorowane, koordynowane i ogłaszane w odpowiednim czasie, aby ograniczyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach.

i) Projektowanie przestrzeni powietrznej

Struktura przestrzeni powietrznej i procedury lotów są odpowiednio projektowane, testowane i zatwierdzane, zanim zostaną oddane do użytku i będą wykorzystywane przez statki powietrzne.

3. Systemy i części składowe

a) Przepisy ogólne

Systemy ATM/ANS i części składowe przekazujące związane z nimi informacje z i do statku powietrznego oraz na ziemi są prawidłowo projektowane, produkowane, instalowane, utrzymywane i obsługiwane w sposób zapewniający ich działanie zgodne z przeznaczeniem.

b) Integralność, skuteczność i wiarygodność systemów i części składowych

Integralność i skuteczność w zakresie bezpieczeństwa systemów i ich części składowych, niezależnie od tego, czy znajdują się na pokładzie statku powietrznego, na ziemi lub w przestrzeni powietrznej, powinna być zgodna z ich przeznaczeniem. Powinny one spełniać wymagany poziom parametrów eksploatacyjnych dla wszystkich przewidywalnych warunków operacyjnych i dla całego ich okresu żywotności.

c) Konstrukcja systemów i części składowych

(i) Systemy i części składowe projektuje się tak, by spełniały obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa.

(ii) Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i w stosunku do siebie nawzajem, konstruuje się w taki sposób, aby zachodziła odwrotna zależność pomiędzy prawdopodobieństwem, że jakiegokolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu, a intensywnością jego skutków dla bezpieczeństwa służb.

(iii) Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu ze sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z umiejętnościami i możliwościami człowieka.

(iv) Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający je przed niezamierzoną szkodliwą interakcją z elementami zewnętrznymi.

(v) Informacje potrzebne do wyprodukowania, zainstalowania, eksploatacji i obsługi technicznej systemów i części składowych, jak również informacje dotyczące niebezpiecznych warunków przekazuje się pracownikom w jasny, spójny i jednoznaczny sposób.

d) Ciągłość poziomu obsługi

Poziomy bezpieczeństwa systemów i części składowych są utrzymywane podczas obsługi i podczas wprowadzania wszelkich zmian w obsłudze.

4. Kwalifikacje kontrolerów ruchu lotniczego

a) Przepisy ogólne

Osoba podejmująca szkolenie w charakterze kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego jest dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, zachować i zaprezentować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

b) Wiedza teoretyczna

- (i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom wiedzy stosowny do pełnionych funkcji i do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.
- (ii) Fakt zdobycia i zachowania wiedzy teoretycznej potwierdza się podczas szkolenia w formie oceny dokonywanej na bieżąco lub w drodze egzaminów.
- (iii) Należy utrzymywać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów jest proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

c) Umiejętności praktyczne

- (i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom umiejętności praktycznych stosowny do pełnionych funkcji. Umiejętności te są proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i – jeśli wymagają tego pełnione funkcje – dotyczą przynajmniej:
 - i. procedur operacyjnych;
 - ii. specyficznych aspektów zadań;
 - iii. sytuacji nadzwyczajnych lub awaryjnych; oraz
 - iv. czynnika ludzkiego.
- (ii) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością realizowania odpowiednich procedur i zadań z biegłością odpowiednią do pełnionych funkcji.
- (iii) Kontroler ruchu lotniczego utrzymuje swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen jest proporcjonalna do kompleksowości i poziomu ryzyka związanego z daną działalnością i wykonywanymi zadaniami.

d) Umiejętności językowe

- (i) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością posługiwania się w mowie językiem angielskim i jego rozumienia, w zakresie umożliwiającym skuteczną komunikację w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszącą się do konkretnych i związanych z pracą spraw, w tym w sytuacjach awaryjnych.
- (ii) W razie konieczności, na potrzeby obsługi ATS w określonym rejonie przestrzeni powietrznej, kontroler ruchu lotniczego posługuje się także w mowie i rozumie język(-i) danego kraju w zakresie określonym powyżej.

e) Symulatory treningowe (STD)

W przypadku korzystania z STD na potrzeby praktycznych szkoleń w zakresie świadomości sytuacyjnej i czynnika ludzkiego lub w celu wykazania, że umiejętności te zostały nabyte lub utrzymane, STD charakteryzuje się poziomem skuteczności umożliwiającym odpowiednią symulację środowiska pracy oraz sytuacje stosowne do realizowanego szkolenia.

f) Kurs szkoleniowy

- (i) Szkolenie przeprowadzi się w formie kursu obejmującego wiedzę teoretyczną i praktyczną, w tym, w stosownych przypadkach, w formie szkolenia na STD.
- (ii) Dla każdego rodzaju szkolenia jest opracowywany i zatwierdzany kurs.

g) Instruktorzy

- (i) Instruktaż teoretyczny prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:
 - i. posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz

- ii. wykazać się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik instruktażowych.
 - (ii) Instruktaż w zakresie umiejętności praktycznych prowadzony jest przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:
 - i. spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;
 - ii. wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktażowych;
 - iii. przećwiczyli techniki szkoleniowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia; oraz
 - iv. przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę w celu zachowania kompetencji instruktażowych.
 - (iii) Instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego lub mają uprawnienia do pełnienia tej funkcji.
- h) Oceniający
- (i) Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego:
 - i. wykazują się umiejętnością oceny pracy kontrolerów ruchu lotniczego oraz przeprowadzania testów i kontroli w tym zakresie; oraz
 - ii. przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę, po to, by stosować aktualne standardy oceny.
 - (ii) Oceniający w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego w dziedzinach będących przedmiotem prowadzonej oceny.
- i) Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego
- (i) Kryteria zdrowotne
 - i. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą pozytywnie przechodzić okresowe badania lekarskie dopuszczające ich do wykonywania powierzonych zadań. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej ewentualne pogorszenie się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.
 - ii. Wykazanie się kondycją zdrowotną, obejmującą zdrowie psychiczne i fizyczne, obejmuje wykazanie braku jakiegokolwiek schorzenia lub upośledzenia, które uniemożliwiłoby osobie zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego (ATC):
 - prawidłowe wykonywanie koniecznych zadań w zakresie ATC,
 - wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań, lub
 - właściwe postrzeganie swojego otoczenia.
 - (ii) W przypadku gdy nie można w pełni wykazać kondycji zdrowotnej, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa.

5. Instytucje zapewniające służby oraz organizacje szkoleniowe

- a) Zapewnianie służb ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
- (i) instytucja zapewniająca służby dysponuje, bezpośrednio lub pośrednio w drodze umów, środkami niezbędnymi do zapewniania służb w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, zaplecze, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i archiwum;

- (ii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i aktualizuje instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje te muszą zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące działalności operacyjnej, systemu zarządzania i personelu operacyjnego umożliwiające mu wykonywanie obowiązków;
 - (iii) instytucja zapewniająca służby wdraża i utrzymuje system zarządzania ryzykiem zapewniający zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku i nieprzerwanie aktywnie doskonali ten system;
 - (iv) instytucja zapewniająca służby korzysta wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i kontrolne dla pracowników;
 - (v) instytucja zapewniająca służby ustanawia oficjalne relacje ze wszystkimi pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w zapewnianiu służb w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami;
 - (vi) instytucja zapewniająca służby ustanawia i wdraża plan awaryjny na wypadek zagrożenia i sytuacji nadzwyczajnych, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami;
 - (vii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i utrzymuje program zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym oraz program bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń i rozpatrywania zdarzeń, z których system zarządzania korzysta, aby przyczynić się do realizacji celu, jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa; oraz
 - (viii) instytucja zapewniająca służby podejmuje działania mające na celu sprawdzenie w każdej chwili zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami bezpieczeństwa.
- b) Zapewnianie służb ATC ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
- (i) w celu zapobiegania zmęczeniu pracowników zapewniających służby ATC stosuje się system dyżurów. System dyżurów musi obejmować czas służby, czas pracy i dostosowane okresy odpoczynku. Wprowadzając do systemu dyżurów ograniczenia, uwzględnia się wszystkie istotne czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie, jak brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, sumaryczny czas służby w danych okresach czasu, a także podział wyznaczonych zadań pomiędzy pracowników;
 - (ii) zapobieganie stresowi pracowników zapewniających służby ATC jest realizowane za pomocą programów edukacyjnych i prewencyjnych;
 - (iii) instytucja zapewniająca służby ATC wprowadza w życie procedury służące weryfikacji, czy zdolności poznawcze pracowników zapewniających służby ATC nie uległy pogorszeniu lub czy ich kondycja zdrowotna nie jest niedostateczna;
 - (iv) w procesie planowania i w swojej działalności instytucja zapewniająca służby ATC bierze pod uwagę operacyjne i techniczne ograniczenia, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.
- c) Zapewnianie służb łączności, nawigacji lub dozoru ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
- instytucja zapewniająca służby na bieżąco informuje odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i organy ATS o stanie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.
- d) Organizacje szkoleniowe
- Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pracowników zapewniających służby ATC spełnia następujące wymagania:
- (i) dysponowanie wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia całości obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: zaplecze, personel, wyposażenie, metodologia, dokumentacja zadań, opis funkcji i procedur, dostęp do odnośnych danych i archiwum;
 - (ii) wprowadzenie i utrzymywanie systemu zarządzania dotyczącego bezpieczeństwa i norm szkoleniowych oraz dążenie do ciągłego doskonalenia tego systemu; oraz
 - (iii) w razie konieczności zawarcie porozumienia z innymi właściwymi instytucjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z zasadniczymi wymaganiami."
-