

Bruksela, 9 listopada 2016 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)

Nr poprz. dok.: 13219/16 ADD1 REV 1

Nr dok. Kom.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

Dotyczy: ***Przygotowania do posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniu 1 grudnia 2016 r.***

Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

– Podejście ogólne

ZAŁĄCZNIK I

Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)

1. Kategorie statków powietrznych załogowych, do których rozporządzenie nie ma zastosowania:
 - a) historyczne statki powietrzne spełniające następujące kryteria:
 - (i) statki powietrzne, których:
 - pierwotny projekt powstał przed dniem 1 stycznia 1955 r., oraz
 - produkcja zakończyła się przed dniem 1 stycznia 1975 r.;
 - lub
 - (ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z:
 - udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym,
 - istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub
 - istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;
 - b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;
 - c) statki powietrzne, które w co najmniej 51 % zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek, a nie w celach zarobkowych;
 - d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że jest to typ statku powietrznego, którego norma projektowa została przyjęta przez Agencję;

- e) ¹ samoloty posiadające prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej (CAS), motoparalotnie, szybowce i motoszybowce mające nie więcej niż dwa miejsca, których maksymalna masa startowa (MTOM) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwa członkowskie – jest nie większa niż:

	Samolot lądowy	[...]/Motoparalotnia / motoszybowce	Szybowce	Amfibia lub wodnosamolot [...]	Spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatownika
Jednomiejscowy	350 kg MTOM	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Dodatkowo 30 kg MTOM	Dodatkowo 15 kg MTOM
Dwumiejscowy	500 kg MTOM	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Dodatkowo 45 kg MTOM	Dodatkowo 25 kg MTOM
W przypadku użytkowania amfibii lub wodnosamolotu zarówno jako wodnosamolotu, jak i jako samolotu lądowego, musi się on/ona mieścić w mającym zastosowanie limicie MTOM.					

(i) [...];

(ii) [...];

¹ Delegacja BE popiera poprzedni tekst prezydencji, ale może być elastyczna.

(iii) [...];

(iv) [...];

(v) [...];

(vi) [...];

(vii) [...];

(viii) [...];

f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce i **śmigłowce** o MTOM nieprzekraczającej 560 kg;

g) [...];

h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d), których projekt konstrukcyjny jest podobny do projektu konstrukcyjnego oryginalnego statku powietrznego;

i) jednoosobowe lub dwuosobowe balony i sterowce o maksymalnej nominalnej objętości nieprzekraczającej, w przypadku gorącego powietrza, 1200 m³, a w przypadku innych gazów nośnych – 400 m³;

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

2. Ponadto rozporządzenie nie stosuje się do statków powietrznych na uwięzi bez układu napędowego, jeżeli maksymalna długość uwięzi wynosi 50 m, oraz:

a) maksymalna masa startowa, łącznie z ładunkiem, jest mniejsza niż 25 kg; lub

b) b) w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza, ich objętość jest mniejsza niż 40 m³.

ZAŁĄCZNIK II

Zasadnicze wymagania dotyczące zdolności do lotu

1. INTEGRALNOŚĆ WYROBU:

Integralność wyrobu musi być zapewniona we wszystkich przewidywanych warunkach lotu przez cały okres użytkowania statku powietrznego. Spełnianie wszystkich wymagań musi być wykazywane za pomocą ocen lub analiz, popartych, w miarę potrzeb, próbami.

1.1. Struktura i materiały:

1.1.1. Integralność struktury musi być zapewniona dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, włącznie z jego układem napędowym, i musi być zachowana przez cały okres użytkowania statku powietrznego.

1.1.2. Wszystkie części statku powietrznego, których uszkodzenie może obniżyć integralność struktury, muszą spełniać wymienione warunki bez szkodliwego odkształcenia lub uszkodzenia. Dotyczy to wszystkich elementów o istotnej masie i ich urządzeń mocujących.

- a) Należy rozważyć wszystkie kombinacje obciążeń, których wystąpienie jest w rozsądny sposób spodziewane w zakresie oraz wystarczająco ponad zakres zmian masy, wędrowki środka ciężkości, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń oraz okresu użytkowania statku powietrznego. Obejmuje to obciążenia od podmuchów, manewrów, hermetyzacji, powierzchni ruchomych, układów kierowania i napędowych zarówno w locie, jak i na ziemi.
- b) Muszą być uwzględnione obciążenia i prawdopodobne uszkodzenia wywołane awaryjnym lądowaniem na lądzie lub na wodzie.
- c) Stosownie do danego rodzaju operacji, muszą być uwzględnione efekty dynamiczne w odniesieniu do reakcji konstrukcji na te obciążenia, biorąc pod uwagę rozmiar i konfigurację statku powietrznego.

- 1.1.3. Statek powietrzny musi być wolny od wszelkiej niestateczności aeroelastycznej i nadmiernych drgań.
- 1.1.4. Procesy produkcyjne i materiały użyte do budowy statku powietrznego muszą skutkować znanymi i powtarzalnymi własnościami strukturalnymi. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany właściwości materiałów wynikające z oddziaływania środowiska operacyjnego.
- 1.1.5. Należy zapewnić, aby wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji w wyniku oddziaływania środowiska oraz uszkodzeń przypadkowych i pojedynczych stopniu nie obniżał poziomu integralności strukturalnej poniżej akceptowalnego poziomu wytrzymałości szczałkowej. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą być podawane do wiadomości.

1.2. Napęd:

- 1.2.1. Integralność układu napędowego (tj. silnika oraz, w odpowiednich przypadkach, śmigła) musi być wykazana dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń układu napędowego i wystarczająco ponad nią oraz zachowana przez cały okres użytkowania układu napędowego, z uwzględnieniem roli układu napędowego w ogólnym bezpieczeństwie statku powietrznego.
- 1.2.2. Układ napędowy musi wytwarzać, bez przekraczania ustanowionych ograniczeń, ciąg lub moc niezbędne we wszystkich wymaganych warunkach lotu, z uwzględnieniem warunków i oddziaływań środowiska.
- 1.2.3. Proces produkcyjny i materiały użyte w budowie układu napędowego muszą wywoływać znane i powtarzalne zachowania konstrukcji. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany właściwości materiałów wynikające z oddziaływania środowiska operacyjnego.
- 1.2.4. Wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji na skutek oddziaływania środowiska i eksploatacji oraz wynikające z tego możliwe uszkodzenia części, nie mogą redukować integralności układu napędowego poniżej akceptowanego poziomu. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą być podawane do wiadomości.

1.2.5. Wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i wymagania z zakresu bezpieczeństwa i prawidłowego współdziałania pomiędzy układem napędowym a statkiem powietrznym muszą być podane do wiadomości.

1.3. Układy i wyposażenie (inne niż wyposażenie nieinstalowane):

1.3.1. Statek powietrzny nie może mieć cech ani szczegółów konstrukcyjnych, co do których z doświadczenia wiadomo, że są niebezpieczne.

1.3.2. Statek powietrzny, w tym jego układy i wyposażenie wymagane do oceny projektu typu lub wymagane przez zasady eksploatacji, musi funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, przy należyтым uwzględnieniu wpływu otaczającego środowiska na układy i wyposażenie. Inne układy lub wyposażenie niewymagane do certyfikacji ani niewymagane przez zasady eksploatacji, działające prawidłowo lub nieprawidłowo, nie mogą powodować zmniejszenia bezpieczeństwa ani wpływać negatywnie na właściwe funkcjonowanie żadnych innych układów ani wyposażenia. Układy i wyposażenie muszą nadawać się do użycia bez potrzeby stosowania wyjątkowych umiejętności lub wyjątkowej siły.

1.3.3. Układy i wyposażenie statku powietrznego, traktowane osobno i we wzajemnych relacjach, powinny być zaprojektowane w taki sposób, by żaden stan uszkodzenia katastrofalnego nie wynikał z pojedynczego uszkodzenia, dla którego nie zostało wykazane, że jest skrajnie nieprawdopodobne, a prawdopodobieństwo zajścia uszkodzenia musi być odwrotnie proporcjonalne do dotkliwości jego skutków dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie. W odniesieniu do powyższego kryterium pojedynczego uszkodzenia przyjmuje się, że konieczne jest należyte uwzględnienie wielkości i ogólnej konfiguracji statku powietrznego i że może to uniemożliwić spełnienie kryterium pojedynczego uszkodzenia przez niektóre części i układy śmigłowca i małego samolotu.

1.3.4. Informacje potrzebne do bezpiecznego wykonania lotu i informacje dotyczące warunków niebezpiecznych muszą zostać przekazane załodze lub personelowi obsługi technicznej, stosownie do przypadku, w sposób jasny, zwięzły i jednoznaczny. Układy, wyposażenie i przyrządy sterownicze, w tym znaki i zawiadomienia, muszą być zaprojektowane i rozmieszczone w taki sposób, by zminimalizować błędy, które mogłyby przyczynić się do spowodowania niebezpieczeństwa.

1.3.5. W projekcie muszą być uwzględnione środki ostrożności w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie, wynikającego z rozsądnie prawdopodobnych zagrożeń, w tym zagrożeń dla bezpieczeństwa informacji, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz statku powietrznego, z uwzględnieniem zabezpieczenia przed możliwością poważnego uszkodzenia lub zakłócenia funkcjonowania jakiegokolwiek wyposażenia nieinstalowanego.

1.4. Wyposażenie nieinstalowane:

1.4.1. Wyposażenie nieinstalowane musi spełniać przypisaną mu funkcję bezpieczeństwa lub funkcję mającą znaczenie dla bezpieczeństwa zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach użytkowania, chyba że funkcja ta może być wypełniona w inny sposób.

1.4.2. Wyposażenie nieinstalowane musi nadawać się do użycia bez potrzeby stosowania wyjątkowych umiejętności lub wyjątkowej siły.

1.4.3. Wyposażenie nieinstalowane musi być zaprojektowane w taki sposób, by zminimalizować błędy, które mogłyby przyczynić się do spowodowania niebezpieczeństwa.

1.4.4. Wyposażenie nieinstalowane, działające prawidłowo lub nieprawidłowo, nie może powodować zmniejszenia bezpieczeństwa ani wpływać negatywnie na właściwe funkcjonowanie żadnego innego wyposażenia, układów ani urządzeń.

1.5. Ciągła zdatność do lotu:

1.5.1. Należy sporządzić i udostępnić wszelkie niezbędne dokumenty, w tym instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu, służące zapewnieniu utrzymania standardu zdatności do lotu dla typu statku powietrznego i każdej powiązanej części przez cały okres użytkowania statku powietrznego.

- 1.5.2. Należy zapewnić środki umożliwiające przeglądy, regulacje, smarowanie, usunięcie lub wymianę części i wyposażenia nieinstalowanego niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.
- 1.5.3. Wskazówki dotyczące ciągłej zdatności do lotu muszą mieć formę jednej lub większej liczby instrukcji, w zależności od ilości danych, które mają zawierać. Instrukcje muszą zawierać wskazówki odnośnie do obsługi technicznej i naprawy, serwisowania, procedur wykrywania usterek i przeglądów w formacie, który zapewnia ich przejrzysty układ.
- 1.5.4. Instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu muszą zawierać ograniczenia zdatności do lotu, ustalające z góry każdy obowiązkowy termin wymiany, odstępy między przeglądami i związaną z nimi procedurę przeglądów.

2. ASPEKTY UŻYTKOWANIA WYROBU ZWIĄZANE ZE ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- 2.1. Należy wykazać, iż elementy, o których mowa poniżej, zostały uwzględnione w celu zapewnienia satysfakcjonującego poziomu bezpieczeństwa osób znajdujących się na pokładzie i na ziemi w trakcie użytkowania wyrobu:
- a) Muszą być określone rodzaje operacji, do których statek powietrzny jest zatwierdzony, oraz ograniczenia i informacje konieczne do bezpiecznego użytkowania, w tym ograniczenia środowiskowe i osiągi.
 - b) Statek powietrzny musi być w bezpieczny sposób sterowny i umożliwiać wykonanie manewrów we wszystkich przewidywanych warunkach użytkowania, w tym po awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów napędowych, z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego. Muszą być uwzględnione: siła pilota, środowisko kabiny pilota, obciążenie pracą pilota i inne względy związane z czynnikiem ludzkim, jak również fazy lotu i czas jego trwania.
 - c) Musi być możliwe łagodne przejście z jednej fazy lotu do drugiej bez wyjątkowych umiejętności pilotażowych, czujności, siły lub obciążenia pracą we wszystkich prawdopodobnych warunkach użytkowania.

- d) Statek powietrzny musi wykazywać stateczność, która zapewnia, że pilot nie będzie musiał sprostać nadmiernym wymaganiom, przy uwzględnieniu fazy lotu i czasu jej trwania.
- e) Muszą być ustanowione procedury dla użytkowania normalnego, wystąpienia awarii i dla sytuacji wyjątkowych.
- f) Muszą być zapewnione sygnały ostrzegawcze lub inne środki odstraszające, służące zapobieganiu przekraczaniu normalnej obwiedni warunków lotu właściwej dla danego typu statku powietrznego.
- g) Cechy statku powietrznego i jego układów muszą umożliwiać bezpieczny powrót ze skrajnych warunków obwiedni warunków lotu, w których statek może się znaleźć.

2.2. Członkom załogi muszą być udostępnione ograniczenia użytkowania i inne informacje konieczne do bezpiecznego użytkowania.

2.3. Użytkowanie wyrobu musi być zabezpieczone przed niebezpieczeństwami wynikającymi z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym z warunków środowiska.

- a) W szczególności, stosownie do danego rodzaju użytkowania, żaden stan niebezpieczny nie może wystąpić w wyniku zetknięcia się z takimi, ale nie wyłącznie, zjawiskami, jak: niesprzyjające warunki atmosferyczne, wyładowanie atmosferyczne, zderzenie z ptakiem, strefy promieniowania wysokiej częstotliwości, ozon, a także z innymi zjawiskami, mogącymi w granicach uzasadnionego prawdopodobieństwa wystąpić podczas użytkowania wyrobu, z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego.

- b) Przedział pasażerski, stosownie do danego rodzaju użytkowania, musi zapewniać pasażerom stosowne warunki przewozu i właściwą ochronę przed wszelkimi przewidywalnymi niebezpieczeństwami, wynikającymi z operacji lotniczych lub stanowiącymi rezultat sytuacji wyjątkowych, w tym przed zagrożeniem pożarem, dymem, toksycznym gazem i gwałtowną dekompresją, z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego. Muszą być wprowadzone środki dające pasażerowi wszelkie racjonalne szanse uniknięcia poważnych urazów i zapewniające szybką ewakuację ze statku powietrznego oraz dające ochronę przed skutkiem sił bezwładności w przypadku lądowania awaryjnego na ziemi lub na wodzie. W razie konieczności muszą być zapewnione wyraźne i jednoznaczne znaki lub zapowiedzi w celu poinstruowania pasażerów o odpowiednim bezpiecznym zachowaniu oraz o umiejscowieniu i właściwym użyciu wyposażenia bezpieczeństwa. Wymagane wyposażenie bezpieczeństwa musi być łatwo dostępne.
- c) Przedział załogi, stosownie do danego rodzaju użytkowania, musi być rozplanowany tak, by ułatwiać operacje lotnicze, w tym zapewniać środki orientacji sytuacyjnej, oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach wyjątkowych. Środowisko przedziału załogi nie może zagrozić zdolności załogi do wypełniania obowiązków, i musi być tak zaprojektowane, aby uniknąć zarówno wzajemnego przeszkadzania sobie podczas użytkowania, jak i nieprawidłowego użycia przyrządów sterowniczych.

3. ORGANIZACJE (W TYM OSOBY FIZYCZNE) ZAANGAŻOWANE W PROJEKTOWANIE, PRODUKCJE, ZARZĄDZANIE CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU LUB OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ

3.1. Zatwierdzenie dla organizacji musi być wydane po spełnieniu następujących warunków, stosownie do rodzaju działalności:

- a) organizacja musi posiadać wszelkie środki niezbędne do wykonania należących do niej zadań. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;

- b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu.
- c) organizacja musi poczynić, tam gdzie to stosowne, uzgodnienia z innymi odnośnymi organizacjami w celu zapewnienia ciągłej zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu;
- d) organizacja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania określonego w lit. b) i ustaleń w lit. c), aby przyczyniać się do stałej poprawy bezpieczeństwa.

3.2. W przypadku organizacji prowadzących szkolenia w zakresie obsługi technicznej nie stosuje się wymagań określonych w pkt 3.1 lit. c) i d).

3.2a. Osoby fizyczne zaangażowane w obsługę techniczną muszą nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych oraz doświadczenia stosownie do rodzaju działalności.

ZAŁĄCZNIK III

Zasadnicze wymagania dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska

1. Wyroby muszą być zaprojektowane do jak najcięższego funkcjonowania, z uwzględnieniem pkt 4.
2. Wyroby muszą być zaprojektowane tak, aby ich emisje były możliwie jak najniższe, z uwzględnieniem pkt 4.
3. Wyroby muszą być zaprojektowane tak, aby emisje pochodzące z odparowania lub wydzielania płynów były jak najniższe, z uwzględnieniem pkt 4.
4. Należy wziąć pod uwagę wszelkie wzajemne ustępstwa pomiędzy środkami projektowymi dotyczącymi obniżenia hałasu, różnego rodzaju emisji oraz wydzielania płynów.
5. Przy zmniejszaniu hałasu i emisji bierze się pod uwagę pełen zakres normalnych warunków użytkowania i obszarów geograficznych, w których hałas i emisje lotnicze mogą być problemem.
6. Układy i wyposażenie statków powietrznych wymagane ze względów ochrony środowiska muszą być zaprojektowane, wyprodukowane i utrzymywane tak, aby funkcjonowały zgodnie z ich przeznaczeniem w każdych przewidywalnych warunkach użytkowania. Ich niezawodność musi być odpowiednia do ich zakładanego wpływu na zgodność wyrobu z wymogami ochrony środowiska.
7. Należy w sposób przejrzysty przygotować i udostępnić użytkownikom docelowym wszelkie wskazówki, procedury, środki, instrukcje, ograniczenia i przeglądy niezbędne do zapewnienia ciągłej zgodności wyrobu lotniczego z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami.
8. Organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną wyrobów lotniczych muszą:

- a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do zapewnienia zgodności wyrobów lotniczych z zasadniczymi wymaganiami; oraz
- b) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić zgodność wyrobu lotniczego z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami.

ZAŁĄCZNIK IV

Zasadnicze wymagania dotyczące załogi statku powietrznego

1. SZKOLENIA PILOTÓW

1.1. Zasady ogólne

Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, zachować i wykazać odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

1.2. Wiedza teoretyczna

Pilot musi nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy stosowny do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego i proporcjonalny do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:

- a) prawo lotnicze;
- b) wiedza ogólna o statkach powietrznych;
- c) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;
- d) wykonywanie i planowanie lotu;
- e) możliwości i ograniczenia człowieka;
- f) meteorologia;
- g) nawigacja;
- h) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;

- i) zasady lotu;
- j) łączność; oraz
- k) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz radzenie sobie z nimi.

1.3. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej

- 1.3.1. Nabywanie i utrzymywanie wiedzy teoretycznej musi być podczas szkolenia wykazywane przez ciągłe oceny i, w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.
- 1.3.2. Należy utrzymywać odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej.

1.4. Umiejętności praktyczne

Pilot musi nabywać i utrzymywać umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i – jeżeli wymagają tego funkcje pełnione na pokładzie statku powietrznego – muszą obejmować:

- a) czynności wykonywane przed lotem i w trakcie lotu, w tym w odniesieniu do osiągnięć, masy i wyważenia statku powietrznego, kontroli i obsługi technicznej statku powietrznego, planowania zapotrzebowania na paliwo/energię, oceny warunków pogodowych, planowania trasy, ograniczeń korzystania z przestrzeni powietrznej oraz dostępności pasów startowych;
- b) operacje na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;
- c) środki ostrożności i procedury zapobiegania kolizjom;
- d) pilotowanie statku powietrznego według zewnętrznego odniesienia wzrokowego;
- e) manewry w locie, w tym manewry w sytuacjach krytycznych, oraz związane z tym manewry wyprowadzania z tych sytuacji, w miarę technicznych możliwości;
- f) starty i lądowania normalne oraz z wiatrem bocznym;
- g) lot wyłącznie według wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;

- h) procedury operacyjne, w tym umiejętności pracy w zespole i zarządzania zasobami stosownie do rodzaju operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;
- i) nawigacja i stosowanie zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku, odniesienia wzrokowego lub pomocy nawigacyjnych;
- j) postępowanie w sytuacjach odbiegających od normy i wyjątkowych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;
- k) przestrzeganie procedur służb ruchu lotniczego i łączności;
- l) aspekty specyficzne dla danego typu lub klasy statku powietrznego;
- m) dodatkowe szkolenie praktyczne, które może być wymagane w celu minimalizacji ryzyka związanego z określonym rodzajem działalności; oraz
- n) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz radzenie sobie z nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.5. Wykazywanie i utrzymywanie umiejętności praktycznych

1.5.1. Pilot musi wykazać się zdolnością do przeprowadzania procedur i wykonywania manewrów z biegłością odpowiednią dla funkcji realizowanych na pokładzie statku powietrznego przez:

- a) pilotowanie statku powietrznego w granicach jego ograniczeń;
- b) właściwą ocenę sytuacji i wykazywanie umiejętności latania;
- c) stosowanie wiedzy lotniczej;
- d) zachowywanie kontroli nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, że zapewniony jest pozytywny wynik wykonywanej procedury lub manewru; oraz

- e) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz radzenie sobie z nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.5.2. Należy utrzymać odpowiedni poziom umiejętności praktycznych.

1.6. Biegłość językowa

Pilot musi dysponować znajomością języka w stopniu odpowiednim do pełnienia funkcji na pokładzie statku powietrznego. Przedmiotowa znajomość języka obejmuje:

- a) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;
- b) umiejętność posługiwania się wykresami lotniczymi dotyczącymi przelotu, wylotu i podejścia oraz związanymi z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; oraz
- c) umiejętność porozumiewania się z pozostałymi członkami załogi i służbami żeglugi powietrznej we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu, w języku używanym do łączności radiowej w odniesieniu do danego lotu.

1.7. Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

W przypadku wykorzystywania szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD) do szkolenia lub do wykazania, że nabyto lub utrzymano umiejętności praktyczne, urządzenie musi spełniać warunki wymagane dla danego poziomu osiągnięć w tych obszarach, które mają znaczenie dla wykonania określonego zadania. W szczególności odtworzenie konfiguracji, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie układów muszą odpowiednio odwzorowywać cechy danego statku powietrznego.

1.8. Kursy szkoleniowe

1.8.1. Szkolenie musi być prowadzone w formie kursu szkoleniowego.

1.8.2. Kurs szkoleniowy musi spełniać następujące warunki:

- a) dla każdego rodzaju kursu należy opracować program szkolenia; oraz

- b) kurs szkoleniowy musi obejmować zarówno szczegółową wiedzę teoretyczną, jak i – w stosownym przypadku – praktyczne szkolenie w locie (w tym szkolenie na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu).

1.9. Instruktorzy

1.9.1. Instruktaż teoretyczny

Instruktaż teoretyczny muszą prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Muszą oni:

- a) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz
- b) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe.

1.9.2. Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu

Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu musi być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

- a) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;
- b) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe;
- c) przećwiczyli techniki szkoleniowe w zakresie manewrów w locie i procedur lotu, będących przedmiotem planowanego szkolenia w locie;
- d) wykazali się umiejętnością nauczania w dziedzinach, których ma dotyczyć planowane szkolenie w locie, w tym w zakresie szkolenia dotyczącego czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotu, po jego zakończeniu oraz na ziemi; oraz
- e) przechodzą regularne szkolenia odświeżające, po to, by utrzymywać standardy szkolenia na aktualnym poziomie.

Instruktorzy szkolenia w locie prowadzący szkolenie w statku powietrznym muszą również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji pilota dowódcy na statku powietrznym, którego dotyczy prowadzone szkolenie, z wyjątkiem szkolenia na nowy typ statku powietrznego.

1.10. Egzaminatorzy

Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności pilotów muszą:

- a) spełniać wymagania obowiązujące instruktorów szkolenia w powietrzu lub na symulatorach lotu; oraz
- b) potrafić oceniać wyniki pilota oraz przeprowadzać testy i kontrole w locie.

2. WYMAGANIA DOTYCZĄCE DOŚWIADCZENIA – PILOCI

Osoba wykonująca czynności członka załogi lotniczej, instruktora lub egzaminatora musi nabywać i utrzymywać odpowiednie doświadczenie w zakresie wykonywanych funkcji, chyba że wykazano kompetencje zgodnie z pkt 1.5.

3. KONDYCJA ZDROWOTNA – PILOCI

3.1. Kryteria zdrowotne

3.1.1. Aby należycie wypełniać swoje funkcje, wszyscy piloci muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze odpowiedniej oceny opartej na najlepszych praktykach w zakresie medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Odpowiednia kondycja zdrowotna obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby pilotowi:

- a) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego;
- b) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań; lub
- c) właściwe postrzeganie otoczenia.

3.1.2. W przypadku niewykazania w pełni odpowiedniej kondycji zdrowotnej możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

3.2. Lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie

Lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie musi:

- a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza;
- b) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia odświeżające, po to by stosować aktualne normy oceny; oraz
- c) posiadać praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich piloci wykonują swoje zadania.

3.3. Centra medycyny lotniczej

Centra medycyny lotniczej muszą spełniać następujące warunki:

- a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełniania w pełnym zakresie obowiązków związanych z ich przywilejami. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji wdrażać i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia tego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z niniejszymi wymaganiami.

4. CZŁONKOWIE PERSONELU POKŁADOWEGO

4.1. Zasady ogólne

Członkowie personelu pokładowego muszą:

- a) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągnięcia i utrzymywania odpowiedniego poziomu kompetencji potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; oraz
- b) przechodzić okresowe badania do celów określenia, czy mają odpowiednią kondycję zdrowotną, by bezpiecznie wykonywać przydzielone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.

4.2. Kursy szkoleniowe

4.2.1. Stosownie do danego rodzaju operacji lub przywilejów, szkolenie musi być prowadzone w formie kursu szkoleniowego.

4.2.2. Kurs szkoleniowy musi spełniać następujące warunki:

- a) dla każdego rodzaju kursu należy opracować program szkolenia; oraz
- b) kurs szkoleniowy musi obejmować zarówno szczegółową wiedzę teoretyczną, jak i – w stosownym przypadku – instruktaż praktyczny (w tym szkolenie na urządzeniach symulacji lotu).

4.3. Instruktorzy personelu pokładowego

Instruktaż muszą prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Instruktorzy ci muszą:

- a) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia;
- b) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe; oraz
- c) przechodzić regularne szkolenia odświeżające, po to, by stosować aktualne standardy szkolenia.

4.4. Egzaminatorzy personelu pokładowego

Osoby odpowiedzialne za egzaminowanie personelu pokładowego muszą:

- a) spełniać wymagania dotyczące instruktorów personelu pokładowego; oraz
- b) potrafić oceniać wyniki personelu pokładowego i przeprowadzać egzaminy.

5. ORGANIZACJE SZKOLENIOWE

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów lub personelu pokładowego musi spełniać następujące wymagania:

- a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia w pełnym zakresie obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju prowadzonych szkoleń i wielkości organizacji, organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, w tym ryzykiem związanym ze standardem szkolenia, i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

ZAŁĄCZNIK V

Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych

1. ZASADY OGÓLNE

- 1.1. Nie jest dozwolone wykonywanie lotu, jeżeli członkowie załogi oraz, w stosownych przypadkach, [...] **wszelki** pozostały personel operacyjny biorący udział w przygotowaniu i wykonaniu lotu nie są zaznajomieni z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi ma się odbywać lot, dla lotnisk, które planuje się wykorzystać, i dla związanych z nimi pomocy nawigacyjnych.
- 1.2. Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkownika w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej.
- 1.3. Przed każdym lotem muszą zostać określone role i zadania każdego członka załogi. Pilot dowódca musi być odpowiedzialny za operację i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i towarów znajdujących się na pokładzie.
- 1.4. Nie jest dozwolone przewożenie w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, takich jak towary niebezpieczne, broń i amunicja, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zmniejszenia związanego z tym ryzyka.
- 1.5. Wszelkie potrzebne dane, dokumenty, zapisy i informacje do celów rejestracji warunków wymienionych w pkt 5.3 muszą być zachowane dla każdego lotu oraz przechowywane i dostępne przez pewien okres minimalny, odpowiedni do rodzaju użytkowania.

2. PRZYGOTOWANIE LOTU

Lot nie może się rozpocząć, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą wszelkich możliwych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

- a) Odpowiednie urządzenia bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia łączności i przyrządy nawigacyjne, są do dyspozycji do celów wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji służby informacji lotniczej.
- b) Załoga musi znać umiejscowienie odpowiedniego wyposażenia awaryjnego i sposób korzystania z niego, a pasażerowie muszą otrzymać objaśnienia na ten temat. Członkom załogi i pasażerom muszą być udostępnione wystarczające informacje, dotyczące operacji i specyficzne dla zainstalowanego wyposażenia, odnośnie do procedur awaryjnych i użycia wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie.
- c) Pilot dowódca musi mieć pewność, że:
 - (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu zgodnie z pkt 6;
 - (ii) jeżeli jest to wymagane, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie certyfikaty dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie określone w pkt 5 wymagane do wykonania danego lotu są zainstalowane w statku powietrznym i funkcjonują, chyba że statek został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie obowiązującego wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub dokumentu równoważnego;
 - (iv) masa i położenie środka ciężkości statku powietrznego pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w dokumentacji zdatości do lotu;
 - (v) cały bagaż podręczny, bagaż rejestrowany oraz towary zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone; oraz

- (vi) w żadnym momencie podczas lotu nie zostaną przekroczone ograniczenia użytkowania statku powietrznego wyszczególnione w pkt 4.
- d) Załoga musi mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotniskach: wylotu, docelowym i, w stosownych przypadkach, lotniskach zapasowych, a także na trasie przelotu. Szczególną uwagę zwraca się na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.
- e) Muszą być do dyspozycji odpowiednie środki zaradcze lub plany awaryjne na okoliczność potencjalnie niebezpiecznych warunków atmosferycznych, których napotkania w locie można się spodziewać.
- f) W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta, muszą umożliwiać spełnianie wymagań wynikających ze wspomnianych przepisów. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, musi być wybrane lotnisko docelowe, a w stosownych przypadkach także lotnisko (lotniska) zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, z uwzględnieniem w szczególności prognozowanych warunków meteorologicznych, dostępności służb żeglugi powietrznej i urządzeń naziemnych oraz procedur dla lotów według wskazań przyrządów zatwierdzonych przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe lub zapasowe.
- g) Ilość paliwa/energii na potrzeby napędu oraz materiałów eksploatacyjnych na pokładzie musi być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągi statku powietrznego i wszelkich przewidywanych opóźnień podczas lotu. Ponadto statek powietrzny musi dysponować rezerwą paliwa/energii na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach muszą zostać określone procedury gospodarki paliwem/energią w locie.

3. OPERACJE LOTNICZE

W odniesieniu do operacji lotniczych muszą być spełnione wszystkie następujące warunki:

- a) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego, podczas startu i lądowania oraz wówczas, gdy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi musi zająć miejsce siedzące na swoim stanowisku i musi używać znajdującego się tam systemu ograniczania ruchu;

- b) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego wszyscy członkowie załogi zobowiązani do pełnienia służby na pokładzie muszą być stale obecni na swoich stanowiskach i mieć zapięte pasy bezpieczeństwa, z wyjątkiem przerw podczas lotu na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne;
- c) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego i rodzaju operacji pilot dowódca musi zapewnić, aby przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i zawsze, gdy zostanie to uznane za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer w prawidłowy sposób zajmował miejsce siedzące i był odpowiednio zabezpieczony;
- d) lot musi być wykonywany w taki sposób, aby we wszystkich fazach lotu zapewnione były: właściwa separacja od innych statków powietrznych i właściwe przewyższenie nad przeszkodami. Separacja taka musi wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują obowiązujące przepisy ruchu lotniczego w odniesieniu do danego rodzaju operacji;
- e) lot nie może być kontynuowany, jeżeli znane warunki nie są nadal przynajmniej równorzędne z warunkami określonymi w pkt 2. Ponadto w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów podejście w kierunku lotniska nie może być kontynuowane poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeżeli nie są spełnione określone kryteria widoczności;
- f) w sytuacji wyjątkowej pilot dowódca musi zapewnić, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje stosownego do okoliczności postępowania w sytuacji wyjątkowej;
- g) pilot dowódca musi podjąć wszelkie konieczne działania, aby zminimalizować negatywny wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na przebieg lotu;
- h) nie jest dozwolone kołowanie statku powietrznego w polu ruchu naziemnego lotniska ani uruchamianie jego wirnika, jeżeli za sterami nie znajduje się osoba o odpowiednich kompetencjach;
- i) w odpowiednich przypadkach muszą być stosowane obowiązujące procedury gospodarki paliwem/energią w locie.

4. OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO I OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA

- 4.1. Statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z jego dokumentacją zdadności do lotu oraz ze wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami użytkowania ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji w zależności od przypadku. Instrukcja użytkowania w locie lub równoważna dokumentacja musi być dostępna dla załogi i utrzymywana w stanie aktualnym w odniesieniu do każdego statku powietrznego.
- 4.2. Niezależnie od przepisów pkt 4.1., w przypadku operacji wykonywanych przy użyciu śmigłowców dopuszczalne jest chwilowe przekroczenie obwiedni strefy wysokość-prędkość pod warunkiem zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa.
- 4.3. Statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z mającą zastosowanie dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.
- 4.4. Lot nie może być rozpoczynany ani kontynuowany, jeżeli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na poziom osiągnięć, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i z zachowaniem odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami przy planowanej masie operacyjnej. Czynnikami, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania, są w szczególności:
- a) procedury operacyjne;
 - b) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;
 - c) warunki pogodowe (temperatura, wiatr, opady i widzialność)
 - d) [...];
 - e) wielkość, nachylenie i stan pola startu/wzlotów; oraz
 - f) stan płatowca, zespołu napędowego lub układów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.

- 4.5. Wyżej wymienione czynniki muszą być uwzględnione bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio przez stosowanie zapasów lub marginesów, które można uwzględnić, planując osiągi, stosownie do danego rodzaju operacji.

5. PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

- 5.1. Statek powietrzny musi być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, łącznościowe i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów i zasad ruchu lotniczego i przepisów ruchu powietrznego mających zastosowanie w każdej fazie lotu.
- 5.2. W stosownych przypadkach statek powietrzny musi być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny i wyposażenie umożliwiające przetrwanie, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.
- 5.3. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę muszą być uaktualniane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów i zasad ruchu lotniczego, wysokości lotu i obszarów operacji.

6. CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU I ZGODNOŚĆ WYROBÓW Z WYMOGAMI OCHRONY ŚRODOWISKA

- 6.1. Statek powietrzny może być użytkowany wyłącznie gdy:
- a) statek powietrzny jest zdalny do lotu i w stanie odpowiednim do bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji;
 - b) wyposażenie operacyjne i awaryjne niezbędne podczas zamierzonego lotu jest sprawne;
 - c) dokument stwierdzający zdarność statku powietrznego do lotu, a stosownych przypadkach świadectwo zdarności w zakresie hałasu, są ważne; oraz
 - d) obsługa techniczna statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami.

- 6.2. Przed każdym lotem lub serią następujących po sobie lotów musi być przeprowadzony przegląd statku powietrznego, przez zastosowanie procedury kontrolnej przed lotem w celu ustalenia, czy jest on zdalny do zamierzonego lotu.
- 6.3. Statek powietrzny może być użytkowany wyłącznie, jeżeli jest w stanie zdalności do użytkowania po obsłudze technicznej. Podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej muszą być zapisane.
- 6.4. Dokumentacja niezbędna do wykazania zdalności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska statku powietrznego musi być przechowywana przez okres odpowiadający obowiązującym wymaganiom dotyczącym ciągłej zdalności do lotu, dopóki informacje w niej zawarte nie zostaną zastąpione nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż przez 24 miesiące.
- 6.5. Wszelkie modyfikacje i naprawy muszą być zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi zdalności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska. Dane potwierdzające zgodność z wymaganiami dotyczącymi zdalności do lotu i zgodność wyrobów z wymogami ochrony środowiska muszą być zachowywane.
- 6.6. Operator statku powietrznego jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby osoba trzecia przeprowadzająca obsługę techniczną przestrzegała wymogów operatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

7. CZŁONKOWIE ZAŁOGI

- 7.1. Liczba członków i skład załogi muszą być ustalone z uwzględnieniem:
- a) ograniczeń certyfikacyjnych statku powietrznego w tym, jeżeli ma to zastosowanie, demonstracji ewakuacji w sytuacjach wyjątkowych;
 - b) konfiguracji statku powietrznego; oraz
 - c) rodzaju i czasu trwania operacji.
- 7.2. Pilot dowódca musi być upoważniony do wydawania wszelkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia operacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub mienia przewożonych na jego pokładzie.

- 7.3. W sytuacji wyjątkowej, zagrażającej operacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie, pilot dowódca zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uzna za konieczne ze względów bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, pilot dowódca zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odpowiedni lokalny organ.
- 7.4. W przypadku obecności innych osób na pokładzie sytuacje wyjątkowe i odbiegające od normy mogą być symulowane wyłącznie, jeżeli osoby te zostały przed **wejściem na pokład samolotu** [...] należycie poinformowane i są świadome ryzyka związanego z taką symulacją.
- 7.5. Żadnemu członkowi załogi nie wolno dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się z powodu zmęczenia, z uwzględnieniem między innymi przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby wykonanych odcinków, służby w nocy lub zmiany strefy czasowej. Okresy odpoczynku muszą zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na zniwelowanie skutków pełnienia wcześniejszych obowiązków i na odzyskanie sił przed rozpoczęciem następnego okresu pełnienia czynności lotniczych.
- 7.6. Członkowi załogi nie wolno wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.

8. DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE OPERACJI ZAROBKOWEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO I INNYCH OPERACJI, KTÓRE PODLEGAJĄ WYMOGOWI CERTYFIKACJI LUB DEKLARACJI ORAZ SĄ PRZEPROWADZANE Z UŻYCIEM SAMOLOTÓW, ŚMIGŁOWCÓW LUB ZMIENNOPLATÓW

- 8.1. Operacja może mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
- a) operator statku powietrznego musi dysponować, bezpośrednio lub poprzez umowy ze stronami trzecimi, środkami niezbędnymi do wykonywania operacji w danej skali i w danym zakresie. Do środków tych należą między innymi: statek powietrzny, urządzenia, struktura zarządzania, personel, wyposażenie, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;

- b) operator statku powietrznego musi korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrażać i realizować programy szkoleniowe i egzaminacyjne dla członków załogi oraz innego odpowiedniego personelu;
- c) [...];
- d) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, operator statku powietrznego musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu.
- e) operator statku powietrznego musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania, o którym mowa w pkt d), w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa.

8.2. Operacja może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora statku powietrznego. Taka instrukcja musi zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby wszystkich użytkowanych statków powietrznych oraz dla personelu operacyjnego, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków. W odniesieniu do członków załogi muszą istnieć określone ograniczenia dotyczące czasu lotu, okresów pełnienia czynności lotniczych i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje muszą być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie i muszą być zmieniane w razie potrzeby.

8.3. Operator statku powietrznego musi ustanowić odpowiednie procedury, aby zminimalizować negatywny wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na bezpieczny przebieg lotu.

8.4. Operator statku powietrznego musi opracować i realizować programy w zakresie ochrony dostosowane do statku powietrznego i rodzaju operacji, obejmujące w szczególności:

- a) ochronę przedziału załogi;
- b) listę kontrolną wykorzystywaną w procedurze przeszukania statku powietrznego;
- c) programy szkoleniowe; oraz

d) ochronę układów elektronicznych i komputerowych przed celowym lub niecelowym zakłóceniem ich pracy lub zniekształceniem informacji.

- 8.5. W przypadku gdy środki ochrony mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, należy ocenić stopień zagrożenia i opracować stosowne procedury w celu zminimalizowania ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa; może to wymagać użycia specjalistycznego sprzętu.
- 8.6. Operator statku powietrznego musi wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na pilota dowódcę.
- 8.7. W celu zapobiegania zmęczeniu musi być stosowany system zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia. Taki system obowiązujący w danym locie lub serii lotów powinien uwzględniać czas lotu, okres pełnienia czynności lotniczych, okres służby i dostosowane okresy odpoczynku. Wprowadzając do systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia ograniczenia, należy uwzględniać wszystkie istotne czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie jak: liczba wykonanych odcinków, przekraczanie stref czasowych, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, przebazowanie, sumaryczny czas służby w danych okresach czasu, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także zapewnienie załogi w poszerzonym składzie.
- 8.8. Operator statku powietrznego musi zapewnić, aby zadania określone w pkt 6.1 oraz w pkt 6.4 i 6.5 były kontrolowane przez organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, która musi spełniać wymagania określone w załączniku II pkt 3.1 i załączniku III pkt 7 i 8.
- 8.9. Operator statku powietrznego musi zapewnić, aby poświadczenie obsługi wymagane w pkt 6.3 było wydane przez organizację uprawnioną do obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego. Organizacja ta musi spełniać wymagania określone w załączniku II pkt 3.1.
- 8.10. Organizacja, o której mowa w pkt 8.8, musi opracować przewodnik organizacyjny – do stosowania przez personel i stanowiący dla niego wytyczne – zawierający opis wszystkich obowiązujących w tej organizacji procedur dotyczących ciągłej zdadności do lotu.

- 8.10a Należy udostępnić system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi we wszystkich fazach operacji statku powietrznego w warunkach i sytuacjach normalnych, odbiegających od normy i wyjątkowych. Należy ustanowić procedury obowiązujące we wszelkich możliwych do przewidzenia sytuacjach wyjątkowych.
- 8.10b Nie można symulować sytuacji wyjątkowych i odbiegających od normy podczas przewożenia pasażerów lub towarów.

ZAŁĄCZNIK VI

Zasadnicze wymagania dotyczące kwalifikowanych jednostek

1. Kwalifikowana jednostka („jednostka”), jej dyrektor i personel odpowiedzialny za wykonywanie zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru nie mogą być zaangażowani – ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele – w projektowanie, produkcję, wprowadzanie do obrotu ani obsługę techniczną wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego, części składowych lub układów, ani w czynności związane z ich eksploatacją, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między danymi organizacjami a kwalifikowaną jednostką.

Powyższy punkt nie może uniemożliwiać organizacji utworzonej w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego ubiegania się o akredytację jako kwalifikowana jednostka, pod warunkiem że wykaże ona w sposób zadowalający dla organu akredytującego, że wprowadziła odpowiednie rozwiązania zapobiegające konfliktowi interesów.

2. Jednostka i personel odpowiedzialne za zadania w zakresie certyfikacji i nadzoru muszą wykonywać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej z wykorzystaniem najlepszej możliwej wiedzy technicznej i nie mogą podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki wykonywanych przez nich zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których te wyniki będą dotyczyć.
3. Jednostka musi zatrudniać personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonywania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji i nadzoru; musi również mieć dostęp do wyposażenia wymaganego do realizacji kontroli nadzwyczajnych.
4. Jednostka i personel odpowiedzialne za dochodzenia muszą:
 - a) przejść rzetelne przeszkolenie techniczne i zawodowe lub mieć dostateczną wiedzę fachową zdobytą podczas odnośnych działań,
 - b) posiadać zadowalającą znajomość wymagań dotyczących zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru, które wykonują, oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie procesu certyfikacji,

- c) posiadać umiejętności wymagane do sporządzania oświadczeń, ewidencji i sprawozdań, aby wykazać wykonanie zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru.
- 5. Zagwarantowana musi być bezstronność personelu odpowiedzialnego za zadania w zakresie certyfikacji i nadzoru. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych dochodzeń lub ich wyników.
- 6. Jednostka musi zawrzeć umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, chyba że odpowiedzialność taką przejmie na siebie państwo członkowskie zgodnie z jego prawem krajowym.
- 7. Personel jednostki musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK VII

Zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk

1. CHARAKTERYSTYKA FIZYCZNA, INFRASTRUKTURA I WYPOSAŻENIE

1.1. Pole ruchu naziemnego

1.1.1. Lotniska muszą mieć wyznaczoną strefę startów i lądowań statków powietrznych, spełniającą następujące warunki:

- a) strefa startów i lądowań musi mieć wymiary i właściwości odpowiednie dla statków powietrznych, które będą z niej korzystać;
- b) strefa startów i lądowań, w stosownych przypadkach, musi charakteryzować się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska. Strefy nieprzeznaczone do powtarzających się operacji muszą jedynie wytrzymać ciężar statków powietrznych;
- c) strefa startów i lądowań musi być zaprojektowana w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
- d) nachylenie i zmiana nachylenia strefy startów i lądowań nie mogą stwarzać niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
- e) charakterystyka nawierzchni strefy startów i lądowań musi być odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z niej korzystać; oraz
- f) strefa startów i lądowań musi być wolna od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

1.1.2. 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.

1.1.3. Wyznaczona strefa startów i lądowań musi być otoczona wytyczonymi obszarami. Obszary te mają na celu zabezpieczenie przelatujących nad nimi statków powietrznych podczas startu lub lądowania lub zminimalizowanie skutków zbyt wczesnego przyziemienia przed drogą startową, zjechania na bok poza strefę startów i lądowań lub jej przejechania oraz muszą spełniać następujące warunki:

- a) obszary te mają wymiary odpowiednie do przewidywanych operacji statków powietrznych, których obecność się przewiduje;
- b) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie mogą stwarzać niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
- c) obszary te muszą być 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
- d) każdy z tych obszarów musi mieć nośność odpowiednią do jego przeznaczenia.

1.1.4. 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 warunków:

- a) obszary te muszą się charakteryzować 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 sporadyczny, i które muszą jedynie wytrzymać ciężar statków powietrznych;
- b) 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;
- c) nachylenie i zmiana nachylenia tych obszarów nie mogą stwarzać niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

- d) charakterystyka nawierzchni tych obszarów musi być odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z nich korzystać; oraz
- e) obszary te muszą być 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.

1.1.5. Pozostałą infrastrukturę przeznaczoną do użytku przez statki powietrzne projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzała niedopuszczalnego zagrożenia dla statków powietrznych z niej korzystających.

1.1.6. Konstrukcje, budynki, urządzenia lub powierzchnie magazynowe lokalizuje i projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

1.1.7. 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.

1.2. Przewyższenie nad przeszkodami

1.2.1. W celu zabezpieczenia statków powietrznych podchodzących do lądowania na lotnisku lub startujących z lotniska ustala się trasy lub obszary przeznaczone do lądowania i startu. Na trasach tych lub obszarach zapewnia się statkom powietrznym wymagane przewyższenie nad przeszkodami znajdującymi się na obszarze otaczającym lotnisko, z uwzględnieniem miejscowych właściwości fizycznych.

1.2.2. Przewyższenie to musi być odpowiednie do fazy lotu i rodzaju prowadzonej operacji. Musi także uwzględniać także urządzenia wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego.

1.3. Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, w tym pomoce wzrokowe i niewzrokowe

1.3.1. Pomoce muszą być odpowiednie do ich przeznaczenia i zapewniać jednoznaczną informację użytkownikom we wszystkich planowanych warunkach operacyjnych.

- 1.3.2. Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem musi działać zgodnie z przeznaczeniem w przewidywanych warunkach użytkowania. W warunkach użytkowania lub w razie awarii wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem nie może powodować niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego.
- 1.3.3. Pomoce oraz układ ich elektrycznego zasilania projektuje się w taki sposób, aby awarie nie skutkowały przekazywaniem użytkownikom nieprawidłowych, błędnych lub niedostatecznych informacji lub przerwaniem zasadniczej obsługi.
- 1.3.4. Zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć pomoce przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w ich działaniu.
- 1.3.5. Źródła promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów nie mogą zakłócać działania systemów łączności, nawigacji i dozoru ani nie mogą negatywnie na nie wpływać.
- 1.3.6. Odpowiedniemu personelowi udostępnia się informacje o działaniu i korzystaniu z wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, w tym jasne dane na temat warunków, w jakich może powstać niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

1.4. Dane lotniskowe

- 1.4.1. Określa się i aktualizuje dane dotyczące lotniska i dostępnych służb.
- 1.4.2. Dane te muszą być dokładne, czytelne, kompletne i jednoznaczne. Zachowuje się odpowiednie poziomy integralności.
- 1.4.3. Dane te udostępnia się w odpowiednim czasie użytkownikom i odpowiednim instytucjom zapewniającym ANS przy użyciu odpowiednio zabezpieczonych i sprawnych metod komunikacji.

2. OPERACJE I ZARZĄDZANIE

2.1. Obowiązki operatora lotniska

Operator lotniska odpowiada za eksploatację lotniska. Na operatorze lotniska spoczywają następujące obowiązki:

- a) operator lotniska ma do dyspozycji, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych na lotnisku. Środki te obejmują między innymi urządzenia, personel, wyposażenie i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz prowadzenie rejestrów;
- b) operator lotniska musi sprawdzać ciągłość zgodności z wymaganiami przewidzianymi w [...] pkt 1 lub podejmuje stosowne działania mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z brakiem zgodności. Ustala się i stosuje procedury zapewniające zaznajomienie w odpowiednim czasie wszystkich użytkowników z tego typu działaniami;
- c) operator lotniska, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, ustanawia i wdraża dla lotniska odpowiedni program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami;
- d) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, aby ruch pojazdów i osób w polu ruchu naziemnego i w pozostałych strefach operacyjnych był skoordynowany z ruchem statków powietrznych w celu uniknięcia kolizji i uszkodzenia statków powietrznych;
- e) operator lotniska zapewnia, aby ustanowione i wdrożone były procedury ograniczające ryzyko związane z działalnością lotniska, w stosownych przypadkach, w czasie zimy, w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, przy ograniczonej widoczności lub w nocy;

- f) operator lotniska musi poczynić uzgodnienia z innymi odpowiednimi organizacjami w celu zapewnienia ciągłej zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi lotnisk; Organizacje te obejmują, między innymi, operatorów statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, instytucje zapewniające obsługę naziemną, instytucje zapewniające służby zarządzania płytą postojową oraz pozostałe organizacje, których działalność lub wyroby mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych;
- g) operator lotniska sprawdza, czy organizacje zaangażowane w magazynowanie paliwa/nośników energii napędowej i zaopatrywanie w nie statków powietrznych mają procedury zapewniające, aby paliwo/nośniki energii napędowej dostarczane statkom powietrznym były wolne od zanieczyszczeń i miały prawidłowe właściwości.
- h) instrukcje obsługi technicznej wyposażenia lotniska muszą być dostępne, muszą być stosowane w praktyce i obejmować zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;
- i) operator lotniska ustanawia, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, i wdraża plan awaryjny dla lotniska obejmujący scenariusze sytuacji wyjątkowych, jakie mogą wystąpić na lotnisku lub w jego otoczeniu. Plan skoordynowany jest, w odpowiednich przypadkach, z planem awaryjnym społeczności lokalnej ustanowionym na wypadek wystąpienia lotniczych sytuacji wyjątkowych w strefie otaczającej lotnisko;
- j) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze ustaleń z osobami trzecimi, właściwe funkcjonowanie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Służby te muszą odpowiednio szybko reagować na incydent lub wypadek i posiadać sprzęt, materiały gaśnicze i odpowiednią liczbę pracowników;
- k) w zakresie działania i utrzymania lotniska jego operator korzysta wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz zapewnia, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, wdrożenie i realizację programów szkoleniowych i egzaminacyjnych w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu kwalifikacji wszystkich pracowników;

- l) operator lotniska zapewnia, aby wszystkie osoby, którym zezwolono na dostęp bez eskorty do pola ruchu naziemnego lub pozostałych stref operacyjnych, zostały w tym celu odpowiednio przeszkolone i posiadały stosowne kwalifikacje;
- m) pracownicy lotniczych służb ratowniczo-gaśniczych muszą być odpowiednio przeszkoleni i posiadać kwalifikacje do pracy na lotnisku. Operator lotniska wdraża i realizuje programy szkoleniowe oraz egzaminacyjne, bezpośrednio lub w drodze ustaleń ze stronami trzecimi, 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, podlegają okresowym badaniom potwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Odpowiednia kondycja zdrowotna, obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby tym pracownikom:
 - wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia akcji ratunkowej;
 - wykonywanie w każdym czasie przydzielonych im zadań; lub
 - właściwe postrzeganie otoczenia.

2.2. Systemy zarządzania

2.2.1. Stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, operator lotniska musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz stale dążyć do doskonalenia takiego systemu.

2.2.2. Operator lotniska musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania w pkt 2.2.1 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Analiza informacji z tego systemu zgłaszania zdarzeń musi obejmować podmioty wymienione w pkt 2.1 lit. f) powyżej, w zależności od sytuacji.

2.2.3. Operator lotniska opracowuje instrukcję operacyjną lotniska i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby lotniska i systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego i obsługi technicznej, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków.

3. OTOCZENIE LOTNISKA

3.1. Przestrzeń powietrzna wokół pola ruchu naziemnego lotniska musi być 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, wdraża się je i stale kontroluje w celu wykrycia wszelkiego wtargnięcia stanowiącego naruszenie.

- a) Jakiegokolwiek naruszenie tych powierzchni wymagać będzie przeprowadzenia oceny w celu stwierdzenia, czy obiekt stwarza niedopuszczalne zagrożenie. Każdy obiekt stanowiący niedopuszczalne zagrożenie usuwa się lub podejmuje się odpowiednie działania służące ograniczeniu jego negatywnych skutków, aby chronić statki powietrzne korzystające z lotniska.
- b) Informacje o wszelkich pozostałych przeszkodach publikuje się i w zależności od sytuacji, oznacza się je, a w razie konieczności instaluje się na nich światła.

3.2. Niebezpieczeństwa związane z działalnością ludzką i użytkowaniem gruntów, takie jak, między innymi, wymienione poniżej, muszą być 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) użycie niebezpiecznych, dezorientujących lub wprowadzających w błąd światel;

- d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami;
- e) utworzenie stref mogących sprzyjać pojawieniu się zwierząt w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska; lub
- f) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych obiektów, które mogą zakłócać działanie systemów łączności, nawigacji i dozoru lub negatywnie na nie wpływać.

3.3. Ustanawia się plan awaryjny na wypadek wystąpienia sytuacji wyjątkowych dotyczących lotnictwa w strefie otaczającej lotnisko.

4. OBSŁUGA NAZIEMNA

4.1. Obowiązki instytucji zapewniającej obsługę naziemną

Instytucja zapewniająca obsługę naziemną jest odpowiedzialna za bezpieczne wykonywanie swoich zadań na lotnisku. Na instytucji tej spoczywają następujące obowiązki:

- a) instytucja ta musi posiadać wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpiecznego zapewniania obsługi na lotnisku. Środki te obejmują, między innymi, urządzenia, personel, wyposażenie i materiały;
- b) instytucja ta musi przestrzegać procedur zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska, w tym dotyczących ruchu jego pojazdów, wyposażenia i personelu oraz ryzyka związanego z działalnością lotniska w czasie zimy, w nocy i w niekorzystnych warunkach pogodowych;
- c) instytucja ta musi realizować obsługę naziemną zgodnie z procedurami i instrukcjami operatora obsługiwanego statku powietrznego;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) instytucja ta musi zapewniać, aby instrukcje użytkowania i obsługi technicznej wyposażenia do obsługi naziemnej były dostępne, były stosowane w praktyce i obejmowały zasady dotyczące użytkowania, obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury inspekcji;
- i) instytucja ta musi korzystać wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz zapewnia wdrożenie i realizację programów szkoleniowych i egzaminacyjnych w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu kwalifikacji wszystkich pracowników.

4.2. Systemy zarządzania

- 4.2.1. Stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji instytucja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu. System ten musi być koordynowany z systemem zarządzania operatora lotniska.
- 4.2.2. Instytucja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w pkt 4.2.1 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Bez uszczerbku dla innych obowiązków sprawozdawczych instytucja zgłasza wszystkie zdarzenia do systemu sprawozdawczego operatora lotniska oraz, jeżeli ma to zastosowanie, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.
- 4.2.3. Instytucja opracowuje instrukcję obsługi naziemnej i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby obsługi i systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków.

4a. Służby zarządzania płytą postojową

- 4.a.1. Instytucja zapewniająca służby zarządzania płytą postojową realizuje swoje usługi zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej lotniska.
- 4.a.2. Stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, instytucja zapewniająca służby zarządzania płytą postojową musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania, w tym zarządzania bezpieczeństwem, aby zapewnić zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami.
- 4.a.3. Instytucja zapewniająca służby zarządzania płytą postojową czyni formalne uzgodnienia z operatorem lotniska oraz instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego opisujące zakres świadczonych usług.
- 4.a.4. Instytucja zapewniająca służby zarządzania płytą postojową musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidziany w pkt 4.a.2 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Bez uszczerbku dla innych obowiązków sprawozdawczych instytucja ta zgłasza wszystkie zdarzenia do systemu sprawozdawczego operatora lotniska oraz, jeżeli ma to zastosowanie, do systemu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.
- 4.a.5. Instytucja zapewniająca służby zarządzania płytą postojową uczestniczy w programach bezpieczeństwa ustanowionych przez operatora lotniska.

5. INNE PRZEPISY

Bez uszczerbku dla odpowiedzialności operatora statku powietrznego i z wyjątkiem sytuacji wyjątkowych związanych ze statkiem powietrznym, kiedy zostaje on skierowany na lotnisko zapasowe, lub w innych warunkach podanych dla każdego przypadku przez właściwy organ krajowy, operator lotniska zapewnia, aby lotnisko lub jego części nie były wykorzystywane przez statki powietrzne, dla których projekt lotniska i procedury operacyjne nie są przeznaczone w normalnych warunkach.

ZAŁĄCZNIK VIII

Zasadnicze wymagania dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego

1. KORZYSTANIE Z PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

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

2. SŁUŻBY

2.1. Informacje lotnicze i dane dla użytkowników przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej

- 2.1.1. Dane wykorzystywane jako źródło informacji lotniczej muszą być odpowiedniej jakości, kompletne, aktualne i przekazywane na czas.
- 2.1.2. Informacje lotnicze muszą być dokładne, kompletne, aktualne, jednoznaczne i rzetelne, w formie odpowiadającej użytkownikom.
- 2.1.3. Udostępnianie informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej odbywa się terminowo, a przekazuje się je wystarczająco niezawodnymi i szybkimi środkami łączności zabezpieczonymi przed celowym lub niecelowym zakłóceniem ich pracy lub zniekształceniem informacji.

2.2. Służby meteorologiczne

- 2.2.1. Dane wykorzystywane jako źródło meteorologicznej informacji lotniczej muszą być odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne.
- 2.2.2. Meteorologiczne informacje lotnicze muszą być, w możliwie największym zakresie, precyzyjne, kompletne, aktualne, rzetelne i jednoznaczne w celu sprostanie potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 2.2.3. Udostępnianie meteorologicznych informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej odbywa się terminowo, a przekazuje się je wystarczająco niezawodnymi i szybkimi środkami łączności zabezpieczonymi przed celowym lub niecelowym zakłóceniem ich pracy lub ich uszkodzeniem.

2.3. Służby ruchu lotniczego

- 2.3.1. Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego muszą być prawdziwe, kompletne i aktualne.
- 2.3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego musi być odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostanie potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej w zakresie bezpieczeństwa.
- 2.3.3. Automatyczne narzędzia dostarczające użytkownikom informacji lub wskazówek muszą być odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia zgodności ze swoim przeznaczeniem.
- 2.3.4. Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy zapewniają odpowiednią separację pomiędzy statkami powietrznymi i zapobiegają na polu manewrowym lotniska kolizjom statków powietrznych z przeszkodami oraz w stosownych przypadkach pomagają w ochronie przed innymi niebezpieczeństwami lotniczymi oraz zapewniają bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi odnośnymi użytkownikami oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.
- 2.3.5. Informacje przekazywane między służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego muszą być terminowe, wyraźne, prawdziwe, jednoznaczne, chronione przed zakłóceniami, powszechnie zrozumiałe, a w stosownych przypadkach ich przyjęcie do wiadomości musi być potwierdzone przez wszystkie zainteresowane podmioty.

2.3.6. 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 wypełnienie obowiązków.

2.4. Służby łączności

Służby łączności muszą osiągać i utrzymywać odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do dostępności, spójności, ciągłości i terminowości obsługi. Obsługa ta musi być szybka i chroniona przed zniekształceniami informacji.

2.5. Służby nawigacyjne

Służby nawigacyjne muszą osiągać i utrzymywać odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do przekazywania informacji w zakresie naprowadzania, pozycjonowania oraz, w stosownych przypadkach, terminowości. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, spójność, dostępność i ciągłość obsługi.

2.6. Służby dozorowania

Służby dozorowania muszą określać odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, posiadające odpowiednią skuteczność w odniesieniu do dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.

2.7. Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

W taktycznym zarządzaniu na poziomie Unii przepływem ruchu lotniczego wykorzystuje się i dostarcza wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące natężenia 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 przeładowania w powietrzu lub na lotniskach. Zarządzanie przepływem prowadzi się w celu optymalizacji dostępnej przepustowości w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz usprawnienia procesu zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Jego podstawą jest bezpieczeństwo, przejrzystość i skuteczność działania gwarantujące, że przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i w odpowiednim czasie, zgodnie z Europejskim planem żeglugi powietrznej.

W odniesieniu do zarządzania przepływem środki, o których mowa w art. 37a, służą wspomaganie decyzji operacyjnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów lotnisk i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotu;
- b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, w tym przydzielanie czasu na start i lądowanie na trasie;
- c) użytkowanie systemu tras przez ogólny ruch lotniczy, obejmujące:
 - stworzenie jednolitej publikacji w celu ukierunkowania tras i ruchu,
 - możliwości ominięcia przez ogólny ruch lotniczy obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz
 - przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu; oraz
- d) zgodność pomiędzy planami lotów a przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także w stosownych przypadkach niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.

2.8. Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do konkretnego wykorzystania musi być monitorowane, koordynowane i ogłaszane w sposób terminowy, aby ograniczyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach. Biorąc pod uwagę organizację działań wojskowych i związanych z nimi aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną służy również wspomaganie jednolitego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak to zostało opisane przez ICAO i wdrożone na mocy rozporządzenia (WE) nr 551/2004, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.

2.9. Projektowanie przestrzeni powietrznej

Struktura przestrzeni powietrznej i procedury lotów muszą być odpowiednio projektowane, testowane i walidowane, zanim zostaną oddane do użytku i wykorzystane przez statki powietrzne.

3. SYSTEMY I CZĘŚCI SKŁADOWE

3.1. Zasady ogólne

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

Systemy i procedury muszą obejmować przede wszystkim systemy i procedury niezbędne do pełnienia następujących funkcji i służb:

- a) Zarządzanie przestrzenią powietrzną
- b) Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
- c) Służby ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o locie, systemy przetwarzania danych dozoru oraz systemy interfejsu człowiek-maszyna
- d) Łączność, w tym łączność ziemia-ziemia/przestrzeń, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze/przestrzeń
- e) Nawigacja
- f) Dozór
- g) Służby informacji lotniczej
- h) Służby meteorologiczne
- i) [...]

3.2. Integralność, osiągi i niezawodność systemów i części składowych

3.2.1. Integralność i wymogi w zakresie poziomu bezpieczeństwa systemów i ich części

składowych, niezależnie od tego, czy znajdują się na pokładzie statku powietrznego, na ziemi czy w przestrzeni powietrznej, muszą być zgodne z ich przeznaczeniem. Muszą one spełniać wymagany poziom parametrów eksploatacyjnych dla wszystkich przewidywalnych warunków użytkowania i dla całego ich okresu użytkowania.

3.2.2. Systemy ATM/ANS oraz ich części składowe muszą być projektowane, budowane, utrzymywane i eksploatowane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić niezakłócone działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Za przejaw niezakłóconego działania można w szczególności uznać wymianę informacji obejmujących odpowiednie dane o statusie operacyjnym, jednakowe rozumienie informacji, porównywalne charakterystyki przetwarzania oraz procedury towarzyszące, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części EATMN.

3.2.3. EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają w sposób skoordynowany nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównoważoności i efektywności służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

3.2.4. EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego oraz do bezpiecznego i efektywnego użytkowania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

3.2.5. Aby zapewnić osiągnięcie tych celów, EATMN, jej systemy i ich części składowe wspomagają terminowe wzajemne udostępnianie przez stronę cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu, bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa i polityki obrony, w tym wymogów poufności.

3.3. Projektowanie systemów i części składowych

3.3.1. Systemy i części składowe projektuje się tak, by spełniały mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i, w odpowiednich przypadkach, ochrony.

3.3.2. Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i we wzajemnych relacjach, projektuje się w taki sposób, aby prawdopodobieństwo, że jakiegokolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu było odwrotnie proporcjonalne do dotkliwości jego skutków dla bezpieczeństwa służb.

3.3.3. Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu z sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z ludzkimi możliwościami i działaniami.

3.3.4. Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający je oraz przesyłane przez nie dane przed szkodliwą interakcją z elementami wewnętrznymi i zewnętrznymi.

3.3.5. 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.

3.4. Ciągłość poziomu obsługi

Podczas obsługi i podczas wprowadzania wszelkich zmian w obsłudze utrzymywane muszą być poziomy bezpieczeństwa systemów i części składowych.

4. KWALIFIKACJE KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

4.1. Zasady ogólne

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

4.2. Wiedza teoretyczna

4.2.1. Kontroler ruchu lotniczego musi nabywać i utrzymywać poziom wiedzy stosowny do pełnionych funkcji i proporcjonalny do ryzyka związanego z danym rodzajem służby.

4.2.2. Fakt nabycia i utrzymania wiedzy teoretycznej wykazuje się podczas szkolenia przez ciągłą ocenę lub w drodze odpowiednich egzaminów.

4.2.3. Należy utrzymywać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymagania wykazuje się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby.

4.3. Umiejętności praktyczne

4.3.1. Kontroler ruchu lotniczego musi nabywać i utrzymywać poziom umiejętności praktycznych stosowny do pełnionych funkcji. Umiejętności te muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem służby i – jeśli wymagają tego pełnione funkcje – dotyczą przynajmniej:

- a) procedur operacyjnych;
- b) specyficznych aspektów zadań;
- c) sytuacji odbiegających od normy lub wyjątkowych; oraz
- d) czynników ludzkich.

4.3.2. Kontroler ruchu lotniczego musi się wykazywać umiejętnością realizowania odpowiednich procedur i zadań z biegłością odpowiednią do pełnionych funkcji.

4.3.3. Kontroler ruchu lotniczego utrzymuje swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnienie tego wymagania sprawdza się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen musi być proporcjonalna do złożoności i poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby i wykonywanymi zadaniami.

4.4. Biegłość językowa

4.4.1. Kontroler ruchu lotniczego musi się wykazywać umiejętnością posługiwania się językiem angielskim w mowie i w rozumieniu, w zakresie umożliwiającym skuteczne porozumiewanie się w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszących się do konkretnych i związanych z pracą spraw, w tym w sytuacjach wyjątkowych.

4.4.2. W razie konieczności, na potrzeby zapewniania służb ruchu lotniczego (ATS) w określonym rejonie przestrzeni powietrznej, kontroler ruchu lotniczego posługuje się także w mowie i w rozumieniu językiem(-ami) danego kraju w zakresie określonym powyżej.

4.5. Szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego (STD)

W przypadku korzystania z STD na potrzeby praktycznych szkoleń w zakresie orientacji sytuacyjnej i czynnika ludzkiego lub w celu wykazania, że umiejętności te zostały nabyte lub utrzymane, STD musi charakteryzować się poziomem skuteczności umożliwiającym odpowiednią symulację środowiska pracy oraz sytuacji operacyjnych stosownych do realizowanego szkolenia.

4.6. Kursy szkoleniowe

4.6.1. Szkolenie przeprowadza się w formie kursu obejmującego wiedzę teoretyczną i praktyczną, w tym, w stosownych przypadkach, w formie szkolenia na STD.

4.6.2. Dla każdego rodzaju szkolenia musi być opracowywany i zatwierdzany kurs.

4.7. Instruktorzy

4.7.1. Instruktaż teoretyczny prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Instruktorzy muszą:

- a) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz
- b) wykazać się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik szkoleniowych.

4.7.2. Instruktaż w zakresie umiejętności praktycznych prowadzony jest przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

- a) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;
- b) wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik szkoleniowych;
- c) przećwiczyli techniki szkoleniowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia; oraz
- d) przechodzą regularne szkolenia odświeżające, aby ich umiejętności szkoleniowe były aktualne.

4.7.3. Instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych muszą być także kontrolerami ruchu lotniczego lub mają uprawnienia do pełnienia tej funkcji.

4.8. Osoby oceniające

4.8.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego:

- a) wykazują się umiejętnością oceny pracy kontrolerów ruchu lotniczego oraz przeprowadzania testów i kontroli w tym zakresie; oraz
- b) przechodzą regularne szkolenia odświeżające, po to by stosować aktualne normy oceny.

4.8.2. Osoby oceniające umiejętności praktyczne muszą także być kontrolerami ruchu lotniczego lub mieć uprawnienia do bycia pełnienia tej funkcji w dziedzinach będących przedmiotem dokonywanej oceny.

4.9. Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego

4.9.1. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie zadań.

Spełnienie tego wymagania wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej możliwość pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

4.9.2. Wykazanie odpowiedniej kondycji zdrowotnej, obejmującej zdrowie psychiczne i fizyczne, obejmuje wykazanie braku jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby osobie zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego (ATC):

- a) prawidłowe wykonywanie koniecznych zadań w zakresie zapewniania ATC,
- b) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych jej zadań, lub
- c) właściwe postrzeganie otoczenia.

4.9.3. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniej kondycji zdrowotnej, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa.

5. INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ORAZ ORGANIZACJE SZKOLENIOWE

5.1. Służby można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

- a) instytucja musi dysponować, bezpośrednio lub poprzez umowy ze stronami trzecimi, środkami niezbędnymi do zapewnienia służby w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, urządzenia, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i prowadzenie rejestrów;

- b) instytucja zapewniająca służby musi opracowywać i aktualizować instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje te muszą zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby działalności operacyjnej, systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków;
- c) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, instytucja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu;
- d) instytucja zapewniająca służby może korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i egzaminacyjne dla personelu;
- e) instytucja zapewniająca służby musi ustanawiać oficjalne relacje ze wszystkimi podmiotami, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jej służb, tak aby zapewnić zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami;
- f) instytucja zapewniająca służby musi ustanawiać i wdrażać plan awaryjny na wypadek sytuacji wyjątkowych i odbiegających od normy, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami;
- g) instytucja zapewniająca służby musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w pkt c) w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa; oraz
- h) instytucja zapewniająca służby musi podejmować działania mające na celu sprawdzenie ciągłej zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami w zakresie poziomu bezpieczeństwa.

5.2. Służby ATC można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

- a) w celu zapobiegania zmęczeniu pracowników zapewniających służby ATC stosuje się system dyżurów. System dyżurów musi obejmować okres pełnienia 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 pracy w danych okresach czasu, a także podział wyznaczonych zadań pomiędzy pracowników;
- b) zapobieganie stresowi pracowników zapewniających służby ATC realizuje się za pomocą programów edukacyjnych i prewencyjnych;
- c) instytucja zapewniająca służby ATC musi wprowadzać w życie procedury służące weryfikacji, czy zdolności poznawcze pracowników zapewniających służby ATC nie uległy pogorszeniu lub czy ich kondycja zdrowotna nie jest niedostateczna; oraz
- d) w procesie planowania i w swojej działalności instytucja zapewniająca służby ATC musi brać pod uwagę ograniczenia operacyjne i techniczne, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

5.3. Służby łączności, nawigacji lub dozoru można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

instytucja zapewniająca służby musi na bieżąco informować odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i jednostki ATS o statusie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.

5.4. Organizacje szkoleniowe

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pracowników zapewniających służby ATC musi spełniać następujące wymagania:

- a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia w pełnym zakresie obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Środki te obejmują, między innymi, urządzenia, personel, sprzęt i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju prowadzonych szkoleń i wielkości organizacji, organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, w tym ryzykiem związanym ze standardem szkolenia, i stale dążyć do doskonalenia tego systemu; oraz
- c) w miarę potrzeb czynić uzgodnienia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami.

6. LEKARZE ORZECZNICY PRZEPROWADZAJĄCY BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE I CENTRA MEDYCyny LOTNICZEJ

6.1. Lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie

Lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie musi:

- a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza;
- b) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia odświeżające, po to by stosować aktualne normy oceny; oraz
- c) posiadać praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich kontrolerzy ruchu lotniczego wykonują swoje zadania.

6.2. Centra medycyny lotniczej

Centra medycyny lotniczej muszą spełniać następujące warunki:

- a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełniania w pełnym zakresie obowiązków związanych z ich przywilejami. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji wdrażać i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia tego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić uzgodnienia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z niniejszymi wymaganiami.

ZAŁĄCZNIK IX

Zasadnicze wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

1. ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PROJEKTU, PRODUKCJI, OBSŁUGI TECHNICZNEJ I EKSPLOATACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

- 1.1. Operator bezzałogowego statku powietrznego musi znać odpowiednie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności dotyczące bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony i ochrony środowiska. Operator bezzałogowego statku powietrznego musi być w stanie zapewnić bezpieczeństwo operacji i bezpieczną separację bezzałogowego statku powietrznego od ludzi na ziemi oraz od innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Oznacza to, że osoba ta musi znać instrukcje użytkowania dostarczone przez producenta, wszystkie istotne funkcje bezzałogowego statku powietrznego oraz mające zastosowanie zasady ruchu lotniczego i procedury ATM/ANS.
- 1.2. Bezzałogowy statek powietrzny musi być zaprojektowany i zbudowany tak, aby nadawał się do swojej funkcji i mógł być eksploatowany oraz poddawany regulacji i obsłudze technicznej bez narażania ludzi na niebezpieczeństwo w sytuacjach gdy operacje są wykonywane w warunkach, do których ten statek powietrzny został zaprojektowany.
- 1.3. Jeżeli jest to konieczne do ograniczenia ryzyka, wynikającego z operacji, dla bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska, bezzałogowy statek powietrzny musi mieć odpowiednie i konkretne cechy i funkcje, które uwzględniają zasady prywatności i ochrony danych osobowych w fazie projektowania jako opcje domyślne. Zależnie od potrzeb te cechy i funkcje muszą umożliwiać łatwą identyfikację statku powietrznego oraz charakteru i celu operacji i muszą zapewniać stosowanie się do odpowiednich ograniczeń, zakazów i warunków, zwłaszcza w odniesieniu do operacji w określonych strefach geograficznych, powyżej pewnych odległości od osoby wykonującej operacje bezzałogowym statkiem powietrznym lub na pewnych wysokościach.

1.4. Organizacja odpowiedzialna za produkcję lub wprowadzanie do obrotu bezzałogowego statku powietrznego musi udzielać operatorowi bezzałogowego statku powietrznego oraz, w razie potrzeby, organizacji obsługi technicznej, informacji o rodzajach operacji, do których został zaprojektowany dany bezzałogowy statek powietrzny, wraz z ograniczeniami oraz informacjami niezbędnymi do zapewnienia bezpieczeństwa jego operacji, w tym osiąganymi operacyjnymi i środowiskowymi, ograniczeniami zdolności do lotu oraz procedurami awaryjnymi. Informacje te podaje się w sposób jasny, zwięzły i jednoznaczny. Zdolności operacyjne bezzałogowych statków powietrznych, które mogą być wykorzystywane w operacjach niewymagających certyfikatu ani deklaracji, muszą umożliwiać wprowadzanie ograniczeń, tak aby spełnione były zasady dotyczące przestrzeni powietrznej mające zastosowanie do takich operacji. *(przeniesiono z pkt 2.1. lit. g))*

2. DODATKOWE ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PROJEKTU, PRODUKCJI, OBSŁUGI TECHNICZNEJ I EKSPLOATACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 46 UST. 1 I 2

W celu zapewnienia zadowalającego poziomu bezpieczeństwa osób znajdujących się na ziemi i innych użytkowników przestrzeni powietrznej podczas operacji bezzałogowych statków powietrznych, z uwzględnieniem w razie potrzeby poziomu ryzyka operacji, spełnione muszą zostać następujące wymagania:

2.1. Zdarność do lotu

2.1.1. Bezzałogowy statek powietrzny musi być zaprojektowany w taki sposób lub zawierać takie cechy lub szczegóły, żeby można było zadowalająco wykazać bezpieczeństwo osoby wykonującej operację bezzałogowym statkiem powietrznym lub stron trzecich w powietrzu lub na ziemi, w tym mienia.

2.1.2. Bezzałogowy statek powietrzny musi zapewniać integralność wyrobu proporcjonalną do ryzyka we wszystkich przewidywanych warunkach lotu.

2.1.3. Bezzałogowy statek powietrzny musi być w bezpieczny sposób sterowny i umożliwiać wykonanie manewrów we wszystkich przewidywanych warunkach użytkowania, w tym po awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów. Należy wziąć pod uwagę względy związane z czynnikiem ludzkim, zwłaszcza dostępną wiedzę na temat czynników wpływających na bezpieczne użytkowanie technologii przez ludzi.

- 2.1.4. Bezzałogowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części, wyposażenie nieinstalowane i wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym muszą funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach użytkowania podczas operacji, do której dany statek powietrzny został zaprojektowany, i wystarczająco poza nią.
- 2.1.5. Bezzałogowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części, wyposażenie nieinstalowane i wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym, traktowane oddzielnie i w powiązaniu ze sobą, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby zmniejszyć, na podstawie zasad określonych w art. 4 ust. 2, prawdopodobieństwo wystąpienia uszkodzenia i dotkliwość jego skutków dla osób na ziemi oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 2.1.6. Całe wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym używane podczas operacji musi ułatwiać operacje lotnicze, w tym zapewniać środki orientacji sytuacyjnej, oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach wyjątkowych.
- 2.1.7. [...]
- 2.1.8. Organizacje zaangażowane w projektowanie bezzałogowych statków powietrznych, silników i śmigieł muszą podejmować środki ostrożności w celu zminimalizowania niebezpieczeństw wynikających z warunków, wewnętrznych i zewnętrznych względem bezzałogowych statków powietrznych i ich układów, co do których z doświadczenia wiadomo, że mają wpływ na bezpieczeństwo. Obejmuje to ochronę przed zakłóceniami elektronicznymi.
- 2.1.9. Procesy produkcyjne, materiały i komponenty użyte do produkcji bezzałogowego statku powietrznego muszą prowadzić do uzyskania odpowiednich i odtwarzalnych właściwości i osiągnięć, zgodnych z właściwościami projektowymi.

2.2. Organizacje

Organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję, obsługę techniczną i operacje bezzałogowych statków powietrznych oraz powiązane usługi i szkolenia muszą spełniać następujące warunki:

- a) Organizacja musi dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wykonywania swoich funkcji oraz zapewniać spójność z zasadniczymi wymaganiami i środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 47 właściwymi dla jej działalności.
- b) Organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia tego systemu. System zarządzania musi być proporcjonalny do rodzaju działalności organizacji i jej wielkości.
- c) Organizacja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być proporcjonalny do rodzaju działalności organizacji i jej wielkości.
- d) Organizacja musi, w stosownych przypadkach, poczynić uzgodnienia z innymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.

2.3. Osoby wykonujące operacje bezzałogowym statkiem powietrznym

Osoba wykonująca operacje bezzałogowym statkiem powietrznym musi posiadać wymaganą wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa operacji i proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem operacji. Osoba ta musi również wykazać się odpowiednią kondycją zdrowotną, jeśli jest to niezbędne do ograniczenia ryzyka związanego z daną operacją.

2.4. Operacje

Operator bezzałogowego statku powietrznego jest odpowiedzialny za jego eksploatację i musi podjąć wszelkie właściwe działania w celu zapewnienia jej bezpieczeństwa.

Lot musi odbywać się zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami dotyczącymi wykonywania obowiązków operatora, określonymi dla danego obszaru, przestrzeni powietrznej, lotnisk lub miejsc, z których planuje się korzystać oraz, w stosownych przypadkach, odnośnych systemów ATM/ANS.

- a) Operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego muszą zapewniać bezpieczeństwo stron trzecich na ziemi i innych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz minimalizować ryzyko wynikające z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym z warunków środowiskowych, poprzez zapewnienie odpowiedniej separacji podczas wszystkich faz lotu.
- b) Eksploatacja bezzałogowego statku powietrznego jest dozwolona wyłącznie wtedy, gdy statek powietrzny jest w stanie zdadności do lotu oraz gdy wyposażenie i inne komponenty i usługi konieczne do zamierzonej operacji są dostępne i sprawne.
- c) Operator bezzałogowego statku powietrznego musi zapewnić, aby statek powietrzny posiadał niezbędne wyposażenie do nawigacji, łączności, dozoru, wykrywania i unikania przeszkód, jak również inne wyposażenie uznawane za niezbędne dla bezpieczeństwa zamierzonego lotu, z uwzględnieniem charakteru danej operacji oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego mających zastosowanie w każdej fazie lotu.

3. ZASADNICZE WYMAGANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA DOTYCZĄCE BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Bezzałogowy statek powietrzny musi spełniać wymagania w zakresie ochrony środowiska określone w załączniku III.

ZAŁĄCZNIK X²

Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1	Art. 3 ust. 1 i 2
Art. 1 ust. 2	Art. 2 ust. 3
Art. 1 ust. 3	Art. 2 ust. 5
Artykuł 2	Artykuł 1
Artykuł 3	Artykuł 3
Art. 4 ust. 1 lit. a)	Art. 2 ust. 1 lit. a)
Art. 4 ust. 1 lit. b)	Art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i)
Art. 4 ust. 1 lit. c)	Art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii)
Art. 4 ust. 1 lit. d)	Art. 2 ust. 1 lit. c)
Art. 4 ust. 2	Art. 2 ust. 2
Art. 4 ust. 3	Art. 2 ust. 1 lit. b) i c)
Art. 4 ust. 3a	Art. 2 ust. 1 lit. d) i e) i ust. 2
---	Art. 2 ust. 6

² Tabelę korelacji należy zaktualizować na późniejszym etapie procesu legislacyjnego po ustaleniu części normatywnej wniosku.

Art. 4 ust. 3b	Art. 2 ust. 7
Art. 4 ust. 3c	Art. 2 ust. 1 lit. g) i ust. 2
Art. 4 ust. 4 i 5	Art. 2 ust. 3 lit. d)
Art. 4 ust. 6	---
---	Art. 2 ust. 4
---	Artykuł 4
---	Artykuł 5
---	Artykuł 6
---	Artykuł 7
---	Artykuł 8
Art. 5 ust. 1, 2 i 3	Art. 9–16
Art. 5 ust. 4 lit. a) i b)	Art. 17 ust. 2
Art. 5 ust. 4 lit. c)	Art. 17 ust. 1 lit. b)
---	Art. 17 ust. 1 lit. a)
Art. 5 ust. 5	Artykuł 18
Art. 5 ust. 6	Artykuł 4
Artykuł 6	Art. 9–11

Art. 7 ust. 1 i 2	Artykuły 19 i 20
Art. 8 ust. 4	Artykuł 21
Artykuł 7 ust. 3–7	Art. 22–25
Art. 8 ust. 1–3	Art. 26, art. 27 ust. 1 i 2
---	Art. 27 ust. 3
Art. 8 ust. 5	Artykuł 28
Art. 8 ust. 6	Artykuł 4
Art. 8a ust. 1–5	Art. 29–34
Art. 8a ust. 6	Artykuł 4
Art. 8b ust. 1–6	Art. 35 – art. 39 ust. 2
Art. 8b ust. 7	Art. 39 ust. 3 i art. 4
Art. 8c ust. 1–10	Art. 40 – 44
Art. 8c ust. 11	Artykuł 4
---	Art. 45–47
Artykuł 9	Art. 48–50
Art. 10 ust. 1–3	Art. 51 ust. 1 i 2
---	Art. 51 ust. 3–5

Art. 10 ust. 4	Art. 51 ust. 6
---	Art. 51 ust. 7–9
Art. 10 ust. 5	Art. 51 ust. 10
---	Artykuł 52
---	Artykuł 53
---	Artykuł 54
---	Artykuł 55
Art. 11 ust. 1–3	Art. 56 ust. 1–3
Art. 11 ust. 4–5b	---
Art. 11 ust. 6	Art. 56 ust. 4
Art. 12 ust. 1	Artykuł 57
Art. 12 ust. 2	---
Artykuł 13	Artykuł 58
Art. 14 ust. 1–3	Artykuł 59
Art. 14 ust. 4–7	Artykuł 60
Artykuł 15	Artykuł 61
Artykuł 16	Artykuł 62
---	Artykuł 63

Artykuł 17	Artykuł 64
Artykuł 18	Art. 65 ust. 1–5
Artykuł 19	Art. 65 ust. 1–5
Artykuł 20	Artykuł 66
Artykuł 21	Artykuł 67
Art. 22 ust. 1	Art. 65 ust. 6
Art. 22 ust. 2	Art. 65 ust. 7
Artykuł 22a	Artykuł 68
Artykuł 22b	Artykuł 69
Artykuł 23	Art. 70 ust. 1 i 2
---	Art. 70 ust. 3
Artykuły 24 i 54	Artykuł 73
Artykuł 25	Artykuł 72
Artykuł 26	Artykuł 74
---	Artykuł 75
---	Artykuł 76

Art. 27 ust. 1–3	Art. 77 ust. 1–3
---	Art. 77 ust. 4–6
---	Artykuł 78
---	Artykuł 79
---	Artykuł 80
Art. 28 ust. 1 i 2	Art. 81 ust. 1 i 2
---	Art. 81 ust. 3
Art. 28 ust. 3 i 4	Art. 81 ust. 4 i 5
Art. 29 ust. 1 i 2	Art. 82 ust. 1 i 2
Art. 29 ust. 3	---
Artykuł 30	Artykuł 83
Artykuł 31	Artykuł 84
Art. 32 ust. 1	Art. 108 ust. 3
Art. 32 ust. 2	Art. 108 ust. 5
Artykuł 33	Art. 85 ust. 1–5
---	Art. 85 ust. 6

Art. 34 ust. 1	Art. 86 ust. 1 i 2
---	Art. 86 ust. 3
Art. 34 ust. 2 i 3	Art. 86 ust. 4 i 5
Artykuł 35	Artykuł 87
Artykuł 36	Artykuł 88
Art. 37 ust. 1–3	Art. 89 ust. 1–3
---	Art. 89 ust. 4
---	Artykuł 90
Art. 38 ust. 1–3	Art. 91 ust. 1–3
---	Art. 91 ust. 4
Artykuł 39	---
---	Artykuł 92
Artykuł 40	Artykuł 93
Artykuł 41	Artykuł 94
Artykuł 42	Artykuł 95
Artykuł 43	Artykuł 96

Artykuł 44	Artykuł 97
Artykuł 45	Artykuł 98
Artykuł 46	Artykuł 99
Artykuł 47	Artykuł 100
Artykuł 48	Artykuł 101
Artykuł 49	Artykuł 102
Artykuły 50 i 51	Artykuł 103
Art. 52 ust. 1–3	Artykuł 104
Art. 52 ust. 4	Art. 65 ust. 6
Art. 53 ust. 1 i 2	Art. 105 ust. 1 i 2
Art. 53 ust. 3	Art. 65 ust. 6
Artykuł 54	Artykuł 73
Artykuł 55	Artykuł 71
Artykuł 56	Artykuł 106
Artykuł 57	Artykuł 107
Art. 58 ust. 1 i 2	Art. 108 ust. 1 i 2

Art. 58 ust. 3	Art. 108 ust. 4
Art. 58 ust. 4	Art. 121 ust. 2
Art. 59 ust. 1–4	Art. 109 ust. 1–4
---	Art. 109 ust. 5
Art. 59 ust. 5–11	Art. 109 ust. 6–12
Artykuł 60	Artykuł 110
Artykuł 61	Artykuł 111
---	Artykuł 112
Artykuł 62	Artykuł 113
Artykuł 63	Artykuł 114
Art. 64 ust. 1–5	Art. 115 ust. 1–5
---	Art. 115 ust. 6
Artykuł 65	Artykuł 116
Artykuł 65a	---
---	Artykuł 117
Artykuł 66	Artykuł 118
---	Artykuł 119

Artykuł 67	---
Artykuł 68	Artykuł 120
---	Art. 121 ust. 1
Art. 58 ust. 4	Art. 121 ust. 2
Artykuł 69	----
---	Artykuł 122
---	Artykuł 123
---	Artykuł 124
---	Artykuł 125
---	Artykuł 126
Artykuł 70	Artykuł 127

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Art. 1, 2 i 4
Artykuł 2	Artykuł 35
Artykuł 3	Art. 37–38a
Artykuł 4	Art. 65 ust. 3 i art. 104
Artykuł 5	Art. 38 ust. 2
Artykuł 6	Art. 38 ust. 1
Artykuł 6a	–
Artykuł 7	Art. 50a, 56 i 59
Artykuł 8	Artykuł 58
Artykuł 9	–
Artykuł 10	–
Artykuł 11	–
Artykuł 12	–
ZAŁĄCZNIK I	–

ZAŁĄCZNIK II	ZAŁĄCZNIK VIII
ZAŁĄCZNIK III	–
ZAŁĄCZNIK IV	–
ZAŁĄCZNIK V	ZAŁĄCZNIK VI
