

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r.
C

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...

z dnia [...] r.

**ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące operacji
lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr
216/2008**

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...

z dnia [...] r.

**ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych
zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

KOMISJA EUROPEJSKA,

Uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 oraz dyrektywę 2004/36/WE¹, a w szczególności art. 8 ust. 5 oraz art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 mające na celu ustanowienie oraz utrzymanie jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Rozporządzenie to określa metody osiągnięcia tego oraz innych celów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (2) Operatorzy oraz personel zaangażowany w operacje konkretnych statków powietrznych muszą przestrzegać właściwych, podstawowych wymagań określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z tym rozporządzeniem, o ile nie określono inaczej w przepisach wykonawczych, operatorzy zaangażowani w operacje w komercyjnym transporcie powietrznym zobowiązani są wykazać możliwości oraz sposoby wypełniania obowiązków związanych z ich uprawnieniami. Możliwości oraz sposoby zostaną potwierdzone poprzez wydanie certyfikatu. Uprawnienia przyznane operatorowi oraz zakres operacji zostaną wymienione na certyfikacie.
- (3) Państwa członkowskie, oprócz nadzoru nad wydanymi certyfikatami, przeprowadzą badania, w tym kontrole na ziemi oraz podejmą kroki, w tym uziemienie statku powietrznego, mające zapobiec dalszemu naruszaniu prawa.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakazuje Komisji przyjęcie przepisów wykonawczych niezbędnych dla stworzenia warunków dla bezpiecznej obsługi statków powietrznych. Niniejsze rozporządzenie określa te przepisy wykonawcze.
- (5) Aby zapewnić sprawne przejście oraz wysoki poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, przepisy wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan w tym zakresie, w tym najlepsze praktyki, jak również postęp naukowy i techniczny w obszarze operacji lotniczych. Należy zatem uwzględnić wymagania techniczne oraz procedury administracyjne uzgodnione pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa

¹ Dz.U. L 79 z 13.3.2008 r., str. 1.

Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”) oraz europejskich Wspólnych Władz Lotniczych do dnia 30 czerwca 2009 r. oraz istniejące prawodawstwo dotyczące danego środowiska krajowego.

- (6) Branży lotniczej i administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie nowych ram regulacyjnych oraz na uznanie, w pewnych warunkach, ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.
- (7) Sposoby określone w załączniku III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91² skreśla się zgodnie z art. 69 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Sposoby przyjęte w tym rozporządzeniu uznaje się za sposoby odpowiednie.
- (8) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) opracowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji Europejskiej jako opinię zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady, które zostaną spełnione przez państwa członkowskie oraz Agencję w celu wdrożenia oraz wprowadzenia w życie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w obszarze operacji lotniczych, w tym kontroli na ziemi statków powietrznych operatorów zgodnie z nadzorem bezpieczeństwa innego państwa w przypadku lądowania na lotniskach znajdujących się na terytorium podlegającym przepisom Traktatu. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych objętych art. 1 ust. 2 lit. a rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe zasady dotyczące wydawania, utrzymywania, zmienienia, ograniczania, zawieszania lub cofnięcia certyfikatów operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b oraz c rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zaangażowanych w operacje komercyjnego transportu lotniczego, uprawnień oraz obowiązków posiadaczy certyfikatów, oraz warunki, na podstawie których operacje zostaną zabronione, ograniczone lub będą podlegać konkretnym warunkom w interesie bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Definicje

W zakresie niniejszego rozporządzenia:

1. „AOC” oznacza certyfikat przewoźnika lotniczego.

² Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Dz.U. L 373, z 31.12.1991 r., str. 4.

2. „Operacja komercyjnego transportu lotniczego (CAT)” oznacza operację statku powietrznego polegającą na przewozie pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub inną wartościową formą odpłaty.
3. „Operacja wyspecjalizowana” oznacza komercyjną lub niekomercyjną operację, podczas której statek powietrzny wykorzystywany jest do realizacji wyspecjalizowanych zadań lub usług określonych w załączniku VIII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Planowanie bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie oraz Agencja opracują plany bezpieczeństwa lotniczego mające na celu utrzymanie wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa.
2. W kontekście opracowania własnych planów, państwa członkowskie oraz Agencja dokonają wymiany informacji oraz będą współpracowały w określeniu działań wymaganych do stworzenia oraz utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Artykuł 4

Zdolności w zakresie nadzoru

1. Państwa członkowskie wyznaczą jeden podmiot lub większą ich ilość jako władzę właściwą w ramach danego państwa członkowskiego, posiadającą niezbędne uprawnienia oraz powierzone obowiązki w zakresie wydawania certyfikatów oraz nadzorowania osób oraz organizacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 oraz własnymi przepisami wykonawczymi.
2. W przypadku wyznaczenia więcej niż jednego podmiotu jako właściwej władzy przez państwo członkowskie:
 - (a) obszar kompetencji każdej właściwej władzy zostanie wyraźnie zdefiniowany w zakresie obowiązków oraz ograniczenia geograficznego oraz
 - (b) ustanowiona zostanie współpraca pomiędzy tymi podmiotami w celu zapewnienia skutecznego nadzoru nad wszystkimi organizacjami oraz osobami podlegającymi rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 oraz przepisom wykonawczym w ramach odpowiednich uprawnień.
3. Państwa członkowskie dopilnują, aby właściwa(e) władza(e) posiadała zdolność niezbędną do zapewnienia nadzoru nad osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru, w tym wystarczające środki do spełniania wymagań niniejszego rozporządzenia.
4. Państwa członkowskie zagwarantują, że personel właściwej władzy nie wykonuje czynności nadzoru, jeśli istnieje dowód, że mogłoby to skutkować, bezpośrednio lub pośrednio, konfliktem interesów, w szczególności w zakresie interesów rodzinnych lub finansowych.
5. Personel uprawniony przez właściwą władzę do wykonywania zadań w zakresie certyfikatów lub nadzoru jest uprawniony do wykonywania co najmniej następujących zadań:

- (a) kontrolowanie zapisów, danych, procedur oraz innych materiałów dotyczących wykonania zadań w zakresie wydawania certyfikatów lub prowadzenia nadzoru;
 - (b) wykonywanie kopii lub wyciągów z tychże zapisów, danych, procedur oraz innych materiałów;
 - (c) zwracanie się o wyjaśnienia ustne na miejscu;
 - (d) wchodzenie do właściwych obiektów, miejsc prowadzenia operacji lub na pokład środków transportu;
 - (e) wykonywanie audytów, badań, ocen, kontroli, w tym kontroli na ziemi oraz kontroli niezapowiedzianych; oraz
 - (f) podejmowanie środków egzekwowania, jeśli to właściwe.
6. Zadania określone w ust. 5 będą wykonywane zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w danym państwie członkowskim.

Artykuł 5

Kontrole na ziemi

1. Kontrole na ziemi statków powietrznych operatorów w ramach nadzoru bezpieczeństwa innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego będą wykonywane zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.
2. W drodze odstępstwa od załącznika II, państwa członkowskie mogą zdecydować się na wykonanie w 2012 r. przynajmniej 65 % minimalnej rocznej kwoty punktów wyliczonych zgodnie z AR.RAMP.100.

Artykuł 6

Operacje lotnicze

1. Operatorzy samolotów i śmigłowców będą wyłącznie korzystali ze statku powietrznego do celów operacji CAT zgodnie z załącznikiem III oraz IV do niniejszego rozporządzenia.
2. Niezależnie od ust. 1, następujące operacje CAT nie podlegają zgodności z załącznikiem III i IV:
 - (a) przewóz pasażerów zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VRF), rozpoczynający się oraz kończący się na tym samym lotnisku/miejscu obsługi oraz o maksymalnej długości 30 minut lub w ramach lokalnego obszaru określonego przez właściwą władzę, wykonywany za pomocą:
 - (i) jednosilnikowych samolotów ze śmigłem, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej wynoszącej 2000 kg lub mniej lub przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota; lub
 - (ii) jednosilnikowych śmigłowców i przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota;

pod warunkiem, że całkowita maksymalna liczba wylatanych godzin w ramach takiej operacji ograniczona jest do 30 godzin w roku kalendarzowym dla statku powietrznego.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2, operatorzy będą przestrzegać również obowiązujących przepisów zamieszczonych w załączniku V do niniejszego rozporządzenia, podczas obsługi:
- (a) samolotów i śmigłowców wykorzystywanych do:
 - (i) operacji wykorzystujących nawigację opartą na charakterystykach (PBN);
 - (ii) operacji zgodnie z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi charakterystyki nawigacyjnej (MNPS);
 - (iii) operacji w przestrzeni powietrznej o zmniejszonych minimach separacji pionowej (RVSM);
 - (iv) operacji o ograniczonej widoczności (LVO);
 - (b) samolotów, śmigłowców, balonów oraz szybowców wykorzystywanych do przewozu towarów niebezpiecznych (DG);
 - (c) samolotów dwusilnikowych stosowanych w operacjach o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS) w komercyjnym transporcie lotniczym;
 - (d) śmigłowców wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS);
 - (e) śmigłowców wykorzystywanych do zarobkowego transportu lotniczego, z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO); oraz
 - (f) śmigłowców wykorzystywanych do zarobkowego transportu lotniczego, śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS).
4. W drodze odstępstwa od art. 1:
- (a) statki powietrzne o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, jeśli są stosowane w operacjach CAT, mogą być wykorzystywane wyłącznie zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14.10.2009 r. O każdej zmianie obsługi, która wpływa na warunki określone w decyzji Komisji, zostanie powiadomiona Komisja Europejska oraz Agencja przed wdrożeniem takiej zmiany. Podobnie, o każdym zamierzonym wykorzystaniu decyzji przez inne państwo członkowskie zostanie powiadomiona Komisja Europejska oraz Agencja przed wdrożeniem odstępstwa. Komisja Europejska oraz Agencja ocenią zakres odstępstwa zmiany lub planowanego wykorzystania od warunków decyzji Komisji lub wpływ na wstępną ocenę bezpieczeństwa wykonaną w kontekście decyzji Komisji. Jeśli ocena wykaże, że zmiana lub zamierzone wykorzystanie nie odpowiadają wstępnej ocenie bezpieczeństwa wykonanej dla decyzji Komisji, państwo członkowskie przedłoży nowy wniosek o odstępstwo zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - (b) sterowce, przemiennopłaty, balony na uwięzi oraz bezzałogowe statki latające będą obsługiwane zgodnie z warunkami określonymi w prawie krajowym państw członkowskich; oraz
 - (c) loty związane z wprowadzaniem lub modyfikacją rodzajów statków powietrznych wykonywane przez organizacje projektowe lub produkcyjne w ramach ich uprawnień będą nadal wykonywane zgodnie z warunkami określonymi w prawie krajowym państw członkowskich.
5. Państwa członkowskie mogą określić, że w przypadku morskich operacji śmigłowcowych CAT, wymagana jest specjalna zgoda zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich

do czasu przyjęcia stosownych przepisów wykonawczych. Państwa członkowskie powiadomią Komisję Europejską oraz Agencję o dodatkowych wymaganiach, które zostaną zastosowane w stosunku do procedur operacyjnych, sprzętu, kwalifikacji załogi oraz szkolenia przed udzieleniem konkretnej zgody. Wymagania te nie będą mniej restrykcyjne niż te określone w załącznikach III i IV.

6. Loty odbywające się bezpośrednio przed, podczas lub bezpośrednio po wyspecjalizowanych usługach lub zadaniach oraz bezpośrednio powiązane z takimi usługami lub zadaniami będą odbywały się zgodnie z załącznikiem VIII. Z wyjątkiem operacji spadochronowych, na pokładzie nie może znajdować się więcej niż 6 osób niezbędnych do wykonania zadania lub usługi, z wyłączeniem członków załogi.

Artykuł 7

Certyfikaty przewoźnika lotniczego

1. Certyfikaty AOC wydane przez państwo członkowskie operatorowi CAT samolotów przed dniem 8 kwietnia 2012 r. uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 3922/1991 w sprawie harmonizacji wymogów technicznych oraz procedur administracyjnych w obszarze lotnictwa cywilnego.

W takim przypadku:

- (a) uprawnienia tych operatorów zostaną ograniczone do tych ujętych w AOC wydanym przez państwo członkowskie; oraz
 - (b) najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2014 r., operatorzy przyjmą własny system zarządzania, programów szkolenia, procedur oraz podręczników zgodny z załącznikiem III, IV oraz V, gdzie stosowne.
2. AOC, o którym mowa w ust. 1, zostanie zastąpiony certyfikatem wydanym zgodnie z załącznikiem II nie później niż dnia 8 kwietnia 2014 r.
 3. CAT AOC dla operatorów śmigłowców wydane przez państwo członkowskie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia zostanie przekształcone w AOC zgodne z niniejszym rozporządzeniem, wydane przez państw członkowskie wydające AOC.
 4. AOC dla śmigłowców CAT zostanie przekształcone w CAT zgodne z niniejszym rozporządzeniem zgodnie z elementami określonymi w raporcie przekształcenia.
 5. Raport przekształcenia:
 - (a) zostanie opracowany nie później niż dnia 8 kwietnia 2013 r. przez państwo członkowskie, które wydało AOC i w porozumieniu z Agencją;
 - (b) zostanie opracowany w porozumieniu z operatorami;
 - (c) będzie obejmował analizę różnic pomiędzy krajowymi wymaganiami na podstawie których wydano AOC oraz wymaganiami załączników III, IV oraz V;
 - (d) będzie opisywał zakres uprawnień przyznanych operatorowi;
 - (e) będzie wskazywał, które wymagania określone w załącznikach III, IV oraz V należy uwzględnić;

- (f) będzie wskazywał wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w nowych AOC oraz wszelkie wymagania, które operator musi spełnić w celu usunięcia tych ograniczeń.
6. Raport przekształcenia będzie zawierał kopie wszystkich dokumentów niezbędnych do wykazania elementów określonych w punktach od (a) do (f) ust. 5, w tym kopie właściwych wymagań oraz procedur krajowych.
7. Wnioskodawcy ubiegający się o AOC lub konkretną zgodę, którzy złożyli wnioski przed dniem 8 kwietnia 2012 r. oraz którym przed tą datą nie wydano certyfikatu, powinni wykazać zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia przed wydaniem AOC lub konkretnej zgody.

Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotów

Art. 8 ust. 4 oraz podczęść Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 pozostaje w mocy aż do momentu przyjęcia stosownych przepisów wykonawczych.

Artykuł 9

Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL)

Wykazy wyposażenia minimalnego (MEL) zatwierdzone przed dniem 8 kwietnia 2012 r. przez państwo operatora lub rejestr, stosowanie do przypadku, uznaje się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a operatorzy, którzy otrzymali zgodę, mogą je nadal stosować. Po dniu 8 kwietnia 2012 r., każdą zmianę MEL należy wykonać zgodnie z ORO.MLR.105.

Artykuł 10

Szkolenie personelu lotniczego oraz pokładowego

Członkowie personelu lotniczego oraz pokładowego obsługujący loty, którzy ukończyli szkolenie zgodnie z ORO.FC oraz ORO.CC, które nie obejmowało obowiązkowych elementów określonych we właściwych operacyjnych danych stosowności, przejdą szkolenie obejmujące te obowiązkowe elementy. Szkolenie zostanie przeprowadzone do czasu kolejnego, obowiązkowego szkolenia okresowego i kontroli, w przypadku opublikowania kolejnych operacyjnych danych stosowności dla danego rodzaju(ów) statków powietrznych obsługiwanych przez zainteresowanych członków personelu.

Artykuł 11

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
- Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2012 r.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:

- (a) przepisów ARO.GEN.200 art. a ust. 1, 4 oraz 5 nie później niż do dnia 8 kwietnia 2013 r.;
 - (b) przepisów załączników III, IV oraz V do operacji CAT z użyciem śmigłowców do dnia 8 kwietnia 2014 r.;
 - (c) przepisów załącznika V do operacji niekomercyjnych z użyciem dowolnego statku powietrznego do dnia 8 kwietnia 2014 r.;
 - (d) przepisów załącznika V do:
 - (i) operacji CAT z użyciem samolotów lub śmigłowców określonych w art. 7 ust. 2 lub szybowców lub balonów; lub
 - (ii) wyspecjalizowanych operacji z użyciem dowolnego statku powietrznego, do dnia 8 kwietnia 2015 r.;
3. Jeśli państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 2, powiadamia o tym Komisję Europejską i Agencję. W zgłoszeniu opisuje się przyczyny odstępstwa, czas jego obowiązywania oraz program wdrożenia określający przewidziane działania i ich harmonogram.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Komisji
[...]
Przewodniczący