



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.12.2015 r.
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

ZAŁĄCZNIKI

do

Wniosku dotyczącego

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**

{ SWD(2015) 262 final }

{ SWD(2015) 263 final }

ZAŁĄCZNIK I

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

Kategorie statków powietrznych, do których rozporządzenie nie ma zastosowania:

- a) historyczne statki powietrzne spełniające następujące kryteria:
 - (i) proste 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 załogowe, 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 został przyjęty przez Agencję;
- e) samoloty posiadające prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej (CAS) i mające nie więcej niż dwa siedzenia, jak również śmigłowce i motoparalotnie mające nie więcej niż dwa miejsca, których maksymalna masa startowa (MTOM) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwa członkowskie – jest nie większa niż:
 - (i) 300 kg dla jednomiejscowego samolotu lądowego/śmigłowca;
 - (ii) 450 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego/śmigłowca;
 - (iii) 330 kg dla jednomiejscowej amfibii lub jednomiejscowego wodnosamolotu/wodnośmigłowca;
 - (iv) 495 kg dla dwumiejscowej amfibii lub dwumiejscowego wodnosamolotu/wodnośmigłowca, jeżeli w przypadku użytkowania takiego statku powietrznego jako wodnosamolotu/wodnośmigłowca i samolotu lądowego/śmigłowca jego masa nie przekracza, odpowiednio, obu limitów MTOM;
 - (v) 472,5 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;
 - (vi) 540 kg dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca oraz w elektryczny układ napędowy;

- (vii) 315 kg dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;
- (viii) 365 kg dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca oraz w elektryczny układ napędowy;
- f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 560 kg;
- g) szybowce i motoszybowce o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 250 kg dla szybowca jednomiejscowego lub 400 kg dla szybowca dwumiejscowego, w tym szybowce przeznaczone do startu z nóg pilota;
- h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d), których projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego;
- i) jednoosobowe balony na ogrzane powietrze o maksymalnej nominalnej objętości gorącego powietrza nieprzekraczającej 900 m³;
- j) wszelkie inne statki powietrzne załogowe o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

ZAŁĄCZNIK II

Zasadnicze wymagania dotyczące zdolności do lotu

1. INTEGRALNOŚĆ WYROBU:

Integralność wyrobu musi być zapewniona we wszystkich przewidywanych warunkach lotu przez cały okres trwałości operacyjnej statku powietrznego. Spełnianie wszystkich wymagań jest 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 zachowana przez okres trwałości operacyjnej 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 trwałości operacyjnej 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 możliwe 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 w konstrukcji statku powietrznego muszą skutkować znanymi i powtarzalnymi własnościami struktury. Muszą być uwzględnione wszelkie zmiany własności materiałów, wynikające z oddziaływania środowiska operacyjnego.

1.1.5. Należy zapewnić, aby wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji przez środowisko oraz uszkodzeń przypadkowych i pojedynczych w jak największym stopniu nie obniżał poziomu integralności strukturalnej poniżej akceptowalnego poziomu wytrzymałości szczytkowej. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdolności do lotu muszą być podane 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 okres trwałości operacyjnej 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 własności materiałów, wynikające z oddziaływania środowiska operacyjnego.
- 1.2.4. Wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji na skutek oddziaływania środowiska i użytkowania 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 podane 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 przez zasady eksploatacji, musi funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, przy należytych uwzględnieniu wpływu otaczającego środowiska na układy i wyposażenie. Inne układy lub wyposażenie niewymagane do certyfikacji lub 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 wykorzystywania nadmiernych umiejętności lub siły.
- 1.3.3. Układy i wyposażenie statku powietrznego, rozpatrywane 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 intensywności 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 prawdopodobieństwem poważnego uszkodzenia lub zakłócenia funkcjonowania jakiegokolwiek wyposażenia nieinstalowanego.

1.4. Wyposażenie nieinstalowane:

- 1.4.1. Wyposażenie nieinstalowane musi spełniać swoją 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 wykorzystywania nadmiernych umiejętności lub 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 trwałości operacyjnej 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. Instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu muszą mieć formę podręcznika lub podręczników, w zależności od ilości danych, które mają zawierać. Podręczniki muszą zawierać informacje na temat obsługi i naprawy, na temat serwisowania, procedury 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 czas 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 dla 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 przy 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 siły pilota, środowisko kabiny pilota, obciążenie 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 wymagania wyjątkowych umiejętności pilotażowych, czujności, siły lub obciążenia pracą, we wszystkich prawdopodobnych warunkach użytkowania.
- d) Statek powietrzny musi wykazywać stateczność, która zapewnia, że wymagania wobec pilota nie są nadmierne, przy uwzględnieniu fazy lotu i czasu jej trwania.
- e) Muszą być ustanowione procedury dla normalnego użytkowania, wystąpienia stanów uszkodzenia i dla sytuacji awaryjnych.
- 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. Ograniczenia użytkowania i inne informacje konieczne do bezpiecznego użytkowania muszą być udostępnione członkom załogi.

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 zjawiskami, jak: niesprzyjające warunki atmosferyczne, wylądowanie atmosferyczne, zderzenie z ptakiem, strefy promieniowania wysokiej częstotliwości, ozon, a także z innymi zjawiskami, mogącymi ewentualnie wystąpić podczas eksploatacji 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 awaryjnych, 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 zawiadomienia w celu poinstruowania pasażerów o odpowiednim bezpiecznym zachowaniu i lokalizacji wyposażenia bezpieczeństwa. Wymagane wyposażenie bezpieczeństwa musi być łatwo dostępne.
- c) Przedział załogi, stosownie do danego rodzaju użytkowania, musi być zorganizowany w celu ułatwienia operacji lotniczych, w tym wyposażony w

środki zapewniające świadomość sytuacyjną oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach nadzwyczajnych. Środowisko przedziału załogi nie może zagrozić zdolności załogi do wypełniania obowiązków, a konstrukcja musi być taka, aby uniknąć wzajemnych zakłóceń podczas użytkowania i pomyłki w użyciu przyrządów sterowniczych.

3. ORGANIZACJE (W TYM OSOBY FIZYCZNE, WYKONUJĄCE PROJEKTOWANIE, PRODUKCJĘ LUB OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ)

3.1. Zatwierdzenie dla organizacji musi być udzielone 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, zakresu odpowiedzialności 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 dla 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 zdolności do lotu;
- d) organizacja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania określonego w lit. b) i ustaleń w lit. c) w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.

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

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 usuwania płynów były jak najniższe, z uwzględnieniem pkt 4.
4. Pod uwagę należy wziąć wszelkie ustępstwa dotyczące środków projektowych mających na celu obniżenie hałasu, emisji różnego rodzaju oraz usuwania płynów.
5. Przy zmniejszaniu hałasu i emisji należy wziąć pod uwagę pełen zakres normalnych warunków użytkowania i obszarów geograficznych, w których hałas i emisje lotnicze mogą być problemem.
6. Systemy 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 pod względem zakładanego wpływu na zgodność wyrobu z wymogami ochrony środowiska.
7. Należy w sposób przejrzysty przygotować i udostępnić użytkownikom docelowym wszelkie instrukcje, procedury, środki, 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 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) osiągi 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 zarządzanie nimi.

1.3. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej

1.3.1. Fakt nabycia i utrzymania wiedzy teoretycznej musi być wykazany podczas szkolenia przez ciągłe dokonywanie oceny, a w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.

1.3.2. Należy utrzymać odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu musi być wykazywane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

1.4. Umiejętności praktyczne

Pilot musi nabyć i utrzymać 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 dotyczyć:

- a) czynności wykonywanych przed lotem i w trakcie lotu, w tym obliczania 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) operacji na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;
- c) środków ostrożności i procedur zapobiegania kolizjom;
- d) pilotowania statku powietrznego według zewnętrznego odniesienia wzrokowego;
- e) manewrów w locie, w tym manewrów w sytuacjach krytycznych, oraz związanych z tym manewrów wyprowadzenia z tych sytuacji, w miarę możliwości technicznych;
- f) startów i lądowań normalnych oraz z wiatrem bocznym;
- g) lotu wyłącznie według wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;
- h) procedur operacyjnych, w tym umiejętności pracy w zespole i zarządzania zasobami stosownie do rodzaju operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;
- i) nawigacji i stosowania zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku, odniesienia wzrokowego lub pomocy nawigacyjnych;
- j) postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;
- k) przestrzegania procedur służb ruchu lotniczego i łączności;
- l) aspektów specyficznych dla danego typu lub klasy statku powietrznego;
- m) dodatkowego szkolenia praktycznego, które może być wymagane w celu minimalizacji ryzyka związanego z określonym rodzajem działalności; oraz
- n) umiejętności pozatechnicznych, w tym rozpoznawania zagrożeń i błędów oraz zarządzania nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.5. Wykazanie i utrzymanie 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 nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru; oraz
- e) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodyki oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

- 1.5.2. Należy utrzymać odpowiedni poziom umiejętności praktycznych. Spełnienie tego wymogu musi być wykazywane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomemu ryzyka związanego z daną działalnością.

1.6. Biegłość językowa

Pilot musi wykazać się biegłą znajomością języka w stopniu koniecznym do pełnienia funkcji na pokładzie statku powietrznego. Biegła znajomość języka, którą ma wykazać pilot, 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.

1.7. Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

W przypadku wykorzystywania szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD) do szkolenia lub do wykazania, że nabyto albo 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 systemów muszą odpowiednio odwzorowywać cechy danego statku powietrznego.

1.8. Kurs szkoleniowy

- 1.8.1. Szkolenie musi być przeprowadzone 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) wykazują umiejętność 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) przechodzić regularne szkolenia odświeżające, po to, by stosować aktualne normy szkoleniowe.

Instruktorzy szkolenia w locie 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 szkolenia 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 nabyć i utrzymać odpowiednie doświadczenie w zakresie wykonywanych funkcji, chyba że w aktach delegowanych przewidziano, że kompetencje wykazuje się 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 sprawność pod względem zdrowotnym, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze odpowiedniej oceny opartej na wzorcowych działaniach w zakresie medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Sprawność pod względem zdrowotnym oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, 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 gdy nie można w pełni wykazać 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, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, wdrożenie i utrzymanie systemu zarządzania zapewniającego zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa i stałe dążenie do doskonalenia takiego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

4. CZŁONKOWIE PERSONELU POKŁADOWEGO

4.1. Zasady ogólne

Członkowie personelu pokładowego muszą:

- a) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągnięcia i utrzymania odpowiedniego poziomu kompetencji potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; oraz
- b) przechodzić okresowe badania, czy pod względem medycznym są w stanie bezpiecznie wykonywać wyznaczone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.

4.2. Kurs szkoleniowy

4.2.1. Stosownie do danego rodzaju operacji lub przywilejów, szkolenie musi być przeprowadzone 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 normy szkoleniowe.

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) dysponowanie 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, 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 dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynienie ustaleń 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, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w przygotowaniu i wykonaniu lotu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się 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 użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej. Aby to ułatwić, 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, nadzwyczajnych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury obowiązujące we wszelkich możliwych do przewidzenia sytuacjach awaryjnych.
- 1.3. Przed każdym lotem muszą być 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 ładunku znajdującego 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, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, 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, przechowywane i dostępne przez pewien minimalny okres czasu, odpowiedni do rodzaju użytkowania.

2. PRZYGOTOWANIE LOTU

Lot nie może się rozpocząć, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą 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 udostępnione w celu 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, o ile statek nie został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie obowiązującego wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu;
 - (iv) masa i położenie środka ciężkości statku powietrznego pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w dokumentacji zdatości do lotu;
 - (v) cały bagaż kabinowy, bagaż rejestrowany oraz ładunek zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone; oraz
 - (vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w pkt 4, nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu.
- 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) W przypadku lotu, co do którego wiadomo lub przewiduje się, że będzie przebiegał w warunkach oblodzenia, statek powietrzny musi być

certyfikowany, wyposażony lub przygotowany w sposób umożliwiający bezpieczne użytkowanie w takich warunkach.

- f) W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością, warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta, muszą pozwalać na zachowanie spełnienia 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 obiektów 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 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, chyba że znane warunki nadal są przynajmniej równorzędne z warunkami określonymi w pkt 2. Ponadto w przypadku lotu wykonywanego według przepisów dla lotów według wskazań przyrządów podejście w kierunku lotniska nie może być kontynuowane poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeżeli określone kryteria widoczności nie są spełnione;
- f) w sytuacji awaryjnej pilot dowódca musi zapewnić, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje stosownego do okoliczności postępowania w sytuacji awaryjnej;
- 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 albo 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 zdolności 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 chwilowe przekroczenie obwiedni strefy wysokość-prędkość jest dopuszczalne 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 osiągow, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i z zachowaniem odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania należą:
 - a) procedury operacyjne;
 - b) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;
 - c) temperatura;
 - d) wiatr;
 - e) powierzchnia, 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, komunikacyjne 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) jest w stanie zdatności do lotu oraz spełnia obowiązujące wymogi dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska;
 - b) wyposażenie operacyjne i awaryjne niezbędne podczas zamierzonego lotu jest sprawne;
 - c) dokument stwierdzający zdatność statku powietrznego do lotu, a stosownych przypadkach świadectwo zdatności w zakresie hałasu, są ważne; oraz
 - d) obsługa techniczna statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z odpowiednimi 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 zdatny do zamierzonego lotu.
- 6.3. Statek powietrzny nie może być użytkowany, jeżeli nie został dopuszczony do użytkowania po obsłudze technicznej przez kwalifikowane osoby lub uprawnione organizacje. Podpisane poświadczenie obsługi musi zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi technicznej.
- 6.4. Dokumentacja niezbędna do wykazania zdatności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska statku powietrznego musi być przechowywana przez okres odpowiadający obowiązującym wymaganiom dotyczącym ciągłej zdatności 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 zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska. Dane potwierdzające zgodność z

wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu i zgodność wyrobów z wymogami ochrony środowiska muszą być zachowywane.

- 6.6. Zadaniem operatora jest 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 ustalane z uwzględnieniem:

- a) ograniczeń certyfikacyjnych statku powietrznego w tym, jeżeli ma zastosowanie, demonstracją ewakuacji w sytuacjach awaryjnych;
- 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 awaryjnej, zagrażającej operacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie, pilot dowódca zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uzna za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, pilot dowódca zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odpowiednie lokalne władze.

- 7.4. Nie można symulować sytuacji awaryjnych i nadzwyczajnych podczas przewożenia pasażerów lub ładunku.

- 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

- 8.1. Operacje zarobkowego transportu lotniczego i inne operacje statków powietrznych, które podlegają wymogowi certyfikacji lub deklaracji, mogą mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

- a) operator musi dysponować, bezpośrednio lub poprzez umowy z osobami trzecimi, środkami niezbędnymi do wykonywania operacji w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: statki powietrzne, obiekty, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie, dokumentację zadań, zakresu

odpowiedzialności i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz prowadzenie rejestrów;

- b) operator musi korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrażać i realizować programy szkoleniowe i kontrolne dla członków załogi oraz innego odpowiedniego personelu;
 - c) operator musi przygotować wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub dokument równoważny, uwzględniając następujące kwestie:
 - (i) dokument ten musi umożliwiać użytkowanie statku powietrznego w podanych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają;
 - (ii) dokument ten musi być sporządzany dla każdego statku powietrznego, z uwzględnieniem warunków operacyjnych i obsługi technicznej odpowiednich dla danego operatora; oraz
 - (iii) wykaz MEL musi opierać się na głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), jeżeli ten jest dostępny, i nie może być mniej restrykcyjny niż MMEL;
 - d) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, operator musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu.
 - e) operator musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania w pkt d) w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.
- 8.2. Operacja może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora. Taka instrukcja musi zawierać wszelkie niezbędne instrukcje, 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 musi ustanowić procedury, jakie są właściwe, aby zminimalizować negatywny wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na bezpieczny przebieg lotu.
- 8.4. Operator musi opracować i realizować programy w zakresie ochrony dostosowane do statku powietrznego i rodzaju operacji, obejmujące w szczególności:
- a) ochronę kabiny załogi;
 - b) listę kontrolną wykorzystywaną w procedurze przeszukania statku powietrznego;
 - c) programy szkoleniowe; oraz
 - d) ochronę systemów elektronicznych i komputerowych przed celowym i niecelowym zakłóceniem ich pracy lub ich uszkodzeniem;

- 8.5. W przypadku gdy środki ochrony mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowania, należy ocenić stopień zagrożenia oraz stworzyć stosowne procedury w celu zminimalizowania ryzyka dla bezpieczeństwa, co może wymagać użycia specjalistycznego sprzętu.
- 8.6. Operator musi wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na pilota dowódcę.
- 8.7. W celu zapobiegania zmęczeniu musi być stosowany system zarządzania zmęčeniami. 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 zmęčeniami 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 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 zdolnością do lotu, która musi spełniać wymogi określone w załączniku II pkt 3.1 i załączniku III pkt 7 i 8.
- 8.9. Operator 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 podręcznik organizacyjny – do stosowania przez personel i stanowiący dla niego wskazówki – zawierający opis wszystkich obowiązujących w organizacji procedur dotyczących ciągłej zdolności do lotu.

ZAŁĄCZNIK VI

Zasadnicze wymagania dla kwalifikowanych jednostek

1. Kwalifikowana jednostka („jednostka”), jej dyrektor i personel odpowiedzialny za wykonywanie zadań 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 systemów, ani w czynności związane z ich eksploatacją, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi 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 w sposób zadowalający dla organu akredytującego, że wprowadziła odpowiednie rozwiązania zapobiegające konfliktowi interesów.
2. Jednostka i personel odpowiedzialni 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 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 odpowiedzialni za dochodzenia muszą posiadać:
 - a) rzetelne wykształcenie techniczne i zawodowe, dostateczną wiedzę lub doświadczenie zdobyte podczas odnośnych działań,
 - b) zadowalającą znajomość wymagań dotyczących zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru, które wykonują, oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie procesu certyfikacji,
 - c) 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 wykupić ubezpieczenie 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 swych 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 wymogi:

- 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, charakteryzuje 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) strefę startów i lądowań projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda mogłaby stanowić niedopuszczalne zagrożenie dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;
- 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. Wyznaczoną strefę startów i lądowań otacza się 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 spełniają następujące wymogi:

- a) obszary te muszą mieć 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 wymogów:
- a) obszary te muszą charakteryzować się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska, z wyjątkiem obszarów, których wykorzystanie, zgodnie z przewidywaniami, będzie miało charakter okazjonalny, 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 jest odpowiednie do fazy lotu i rodzaju przeprowadzanej operacji. Uwzględnia także urządzenia wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego.

1.3. Pomoce wzrokowe i niewzrokowe oraz wyposażenie lotniska

- 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 musi działać zgodnie z przeznaczeniem w przewidywanych warunkach użytkowania. W warunkach użytkowania lub w razie awarii wyposażenie lotniska nie może powodować niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego.
- 1.3.3. Pomoce oraz system ich elektrycznego zasilania projektuje się w taki sposób, aby awarie nie skutkowały nieprawidłowymi, błędnymi lub niedostatecznymi informacjami przekazywanymi użytkownikom lub przerwaniem zasadniczej obsługi.
- 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 może zakłócać działania systemów łączności, nawigacji i dozoru ani nie może negatywnie na nie wpływać.
- 1.3.6. Informacje o działaniu i korzystaniu z wyposażenia lotniska, w tym jasne dane na temat warunków, w jakich może powstać niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego, udostępnia się odpowiednim pracownikom.

1.4. Dane lotniskowe

- 1.4.1. Określa się i aktualizuje dane dotyczące lotniska i dostępnych służb.
- 1.4.2. Dane muszą być dokładne, czytelne, kompletne i jednoznaczne. Zachowuje się odpowiednie poziomy integralności.

- 1.4.3. Dane udostępnia się na czas 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 posiada, bezpośrednio lub poprzez umowy z osobami trzecimi, wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych na lotnisku. Środki te obejmują, między innymi, obiekty, personel, wyposażenie i materiały, dokumentację zadań, zakresu odpowiedzialności i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz prowadzenie rejestrów;
- b) operator lotniska sprawdza ciągłość zgodności z wymogami sekcji 1 lub podejmuje stosowne działania mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z brakiem zgodności. Ustala się i stosuje procedury w celu zapoznania na czas wszystkich użytkowników z tego typu działaniami;
- c) operator lotniska ustanawia i wdraża dla lotniska odpowiedni program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami;
- d) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub poprzez uzgodnienia z osobami 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 dla 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 składowanie paliwa i zaopatrywanie w nie statków powietrznych posiadają procedury zapewniające, aby paliwo dostarczane statkom powietrznym było wolne od zanieczyszczeń i posiadało prawidłowe właściwości.
- h) udostępnia się instrukcje obsługi technicznej wyposażenia lotniska, znajdujące zastosowanie w praktyce i obejmujące zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;

- i) operator lotniska ustanawia i wdraża plan awaryjny dla lotniska obejmujący scenariusze sytuacji awaryjnych, jakie mogą wystąpić na lotnisku lub w jego otoczeniu. Plan skoordynowany jest odpowiednio z planem awaryjnym społeczności lokalnej;
- j) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub poprzez umowy 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 poprzez umowy z osobami trzecimi, wdrożenie i realizację programów szkoleniowych 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 kontrolne w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji tych pracowników; oraz
- n) wszyscy pracownicy służb ratowniczo-gaśniczych, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie, poddają się okresowym badaniom lekarskim potwierdzającym ich kondycję zdrowotną umożliwiającą im odpowiednie wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Kondycja zdrowotna, obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiałyby 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 dla 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. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.
- 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, 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 jakiegokolwiek naruszenia.
- 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, są monitorowane. Ryzyko nimi spowodowane podlega odpowiedniej ocenie i ograniczeniu:
- a) każde zagospodarowanie gruntów lub zmiana ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;
 - b) możliwość powstania turbulencji w związku z przeszkodami;
 - c) użycie niebezpiecznych, dezorientujących lub wprowadzających w błąd świateł;
 - d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;
 - e) utworzenie stref mogących sprzyjać pojawieniu się dzikiej zwierzyny 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 społeczności lokalnej na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych 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 posiada, bezpośrednio lub poprzez umowy z osobami trzecimi, wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpiecznego zapewniania obsługi na lotnisku. Środki te obejmują, między innymi, obiekty, personel, wyposażenie i materiały, zgodność z miejscowymi procedurami operatora

lotniska, dokumentację zadań, zakresu odpowiedzialności i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz prowadzenie rejestrów;

- b) instytucja zapewnia, 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;
- c) instytucja 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;
- d) instytucja musi poczynić uzgodnienia z innymi odpowiednimi organizacjami w celu zapewnienia ciągłej zgodności z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami; Organizacje te obejmują, między innymi, operatorów lotnisk, operatorów statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz pozostałe organizacje, których działalność lub wyroby mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych;
- e) instytucja, samodzielnie lub poprzez umowy z osobami trzecimi, zapewnia istnienie procedur zapewniających dostarczanie statkom powietrznym paliwa, które nie jest zanieczyszczone i odpowiada stosownej specyfikacji;
- f) instytucja zapewnia, aby instrukcje obsługi technicznej urządzeń były dostępne, miały zastosowanie w praktyce i obejmowały zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;
- g) instytucja korzysta wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz zapewnia wdrożenie i realizację programów szkoleniowych i kontrolnych 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 dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu.
- 4.2.2. Instytucja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania w pkt 4.2.1 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Analiza informacji z tego systemu zgłaszania zdarzeń musi obejmować podmioty wymienione w pkt 4.1 lit. d) powyżej, w zależności od sytuacji. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.
- 4.2.3. Instytucja opracowuje instrukcję obsługi naziemnej i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby usługi i systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków.

5. INNE PRZEPISY

Z wyjątkiem sytuacji awaryjnych związanych ze statkiem powietrznym, który zostaje skierowany na lotnisko zapasowe, lub w innych warunkach podanych dla każdego przypadku, operator lotniska zapewnia, aby lotnisko lub jego części nie były wykorzystywane przez statki

powietrzne, dla których w normalnych warunkach projekt lotniska i procedury operacyjne nie są przewidziane.

ZAŁĄCZNIK VIII

Zasadnicze wymagania dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego

1. KORZYSTANIE Z PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

- 1.1. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej.
- 1.2. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe stosowane w systemie ATM/ANS muszą również być zgodne z wymogami 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 informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed zamierzoną i niezamierzoną ingerencją oraz korupcją.

2.2. Informacje 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 sprostania potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 2.2.3. Udostępnianie meteorologicznych informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej odbywa się terminowo, a informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.

2.3. Służby ruchu lotniczego

- 2.3.1. Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego muszą być prawidłowe, kompletne i aktualne.
- 2.3.2. Służby ruchu lotniczego muszą być odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostania 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 pozostałymi niebezpieczeństwami lotniczymi oraz zapewniają bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi odnośnymi użytkownikami oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.
- 2.3.5. Łączność pomiędzy służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego musi być terminowa, czytelna, prawidłowa, jednoznaczna, chroniona przed zakłóceniami, powszechnie rozumiana i, w stosownych przypadkach, uznawana przez wszystkie zainteresowane podmioty.
- 2.3.6. Ustanawia się środki pozwalające na wykrycie ewentualnych zagrożeń oraz, w razie konieczności, uruchamia się skutecznie akcję poszukiwawczo-ratowniczą. Środki te obejmują przynajmniej odpowiednie mechanizmy alarmowe, działania i procedury koordynujące, zasoby i personel pozwalające na skuteczne zabezpieczenie obszaru odpowiedzialności.
- 2.4. Służby łączności**
- Służby łączności osiągają i utrzymują odpowiedni poziom skuteczności w zakresie ich dostępności, spójności, ciągłości i terminowości obsługi. Służby te muszą być szybkie i chronione przed korupcją.
- 2.5. Służby nawigacyjne**
- Służby nawigacyjne osiągają i utrzymują odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do informacji w zakresie naprowadzania, pozycjonowania oraz, w miarę możliwości, czasu. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, spójność, dostępność i ciągłość służb.
- 2.6. Służby dozoru**
- Służby dozoru określają odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.
- 2.7. Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego**
- W taktycznym zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na poziomie Unii wykorzystuje się i dostarcza wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące wielkości i charakteru planowanego ruchu lotniczego, mające wpływ na zapewnianie służb, oraz koordynuje i negocjuje zmiany tras lub opóźnienia w przepływie ruchu, aby ograniczyć ryzyko wystąpienia sytuacji przeciążenia w powietrzu lub na lotniskach. 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.
- Środki, o których mowa w art. 12 ust. 7, dotyczące zarządzania przepływem, wspomagają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych 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 lotnictwo ogólne, obejmujące:
 - stworzenie jednolitej publikacji w celu ukierunkowania tras i ruchu,
 - możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne 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 oraz 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 jest 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 pokrewne aspekty pozostające w gestii państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną musi również opierać się na jednolitym stosowaniu koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnej z zalecaniami ICAO i wdrożonej na mocy rozporządzenia (UE) nr (XXXX/XXX) w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona), w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i 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 zatwierdzane, zanim zostaną oddane do użytku i będą wykorzystywane przez statki powietrzne.

3. SYSTEMY I CZĘŚCI SKŁADOWE

3.1. Zasady ogólne

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

Systemy i procedury muszą obejmować przede wszystkim systemy i procedury niezbędne do wykonywania 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 dozorowania 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) wykorzystanie informacji meteorologicznych;
- i) systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej.

3.2. Integralność, skuteczność i wiarygodność systemów i części składowych

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

Systemy ATM/ANS oraz ich części składowe muszą być projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Za jednolite działanie można w szczególności uznać dzielenie się informacjami obejmującymi 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.

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

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 przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

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 obowiązujące wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.
- 3.3.2. Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i w stosunku do siebie nawzajem, projektuje się w taki sposób, aby zachodziła odwrotna zależność pomiędzy prawdopodobieństwem, że jakiegokolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu, a intensywnością jego skutków dla bezpieczeństwa służb.
- 3.3.3. Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu ze sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z umiejętnościami i możliwościami człowieka.
- 3.3.4. Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający je oraz przesyłane przez nie dane przed zamierzoną i niezamierzoną szkodliwą interakcją z elementami 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

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

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 zdobyć, zachować i wykazać odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

4.2. Wiedza teoretyczna

- 4.2.1. Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom wiedzy stosowny do pełnionych funkcji i do ryzyka związanego z danym rodzajem służby.
- 4.2.2. Fakt nabycia i utrzymania wiedzy teoretycznej wykazuje się podczas szkolenia przez ciągłe dokonywanie oceny lub w drodze odpowiednich egzaminów.
- 4.2.3. Należy utrzymywać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów jest proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby.

4.3. Umiejętności praktyczne

- 4.3.1. Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom umiejętności praktycznych stosowny do pełnionych funkcji. Umiejętności te są 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 nadzwyczajnych lub awaryjnych; oraz
 - d) czynników ludzkich.
- 4.3.2. Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się 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 wymogu sprawdza się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen jest proporcjonalna do kompleksowości i poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby i wykonywanymi zadaniami.

4.4. Biegłość językowa

- 4.4.1. Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością posługiwania się w mowie językiem angielskim i jego rozumienia, w zakresie umożliwiającym skuteczną komunikację w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszącą się do konkretnych i związanych z pracą spraw, w tym w sytuacjach awaryjnych.
- 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 rozumie język(-i) 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 świadomości 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 stosownych do realizowanego szkolenia.

4.6. Kurs szkoleniowy

- 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 jest 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 są 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. Oceniający w zakresie umiejętności praktycznych muszą także być kontrolerami lub mieć uprawnienia do bycia kontrolerami ruchu lotniczego w dziedzinach będących przedmiotem dokonywanej oceny.

4.9. Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego

- 4.9.1. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą regularnie wykazywać kondycję zdrowotną umożliwiającą im wykonywanie powierzonych im zadań. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej ewentualne pogorszenie się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.
- 4.9.2. Wykazanie się kondycją zdrowotną, obejmującą zdrowie psychiczne i fizyczne, obejmuje wykazanie braku jakiegokolwiek schorzenia lub upośledzenia, które uniemożliwiłoby osobie zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego (ATC):
- a) prawidłowe wykonywanie koniecznych zadań w zakresie 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 kondycji zdrowotnej, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa.

5. INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ORAZ ORGANIZACJE SZKOLENIOWE

- 5.1. Zapewnianie służb ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
- a) instytucja musi dysponować, bezpośrednio lub poprzez umowy z osobami trzecimi, środkami niezbędnymi do zapewnienia służby w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, obiekty, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, zakresu odpowiedzialności i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz prowadzenie rejestrów;
 - b) instytucja zapewniająca służby opracowuje i aktualizuje instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje te muszą zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury 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 dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu;
- d) instytucja zapewniająca służby korzysta wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i kontrolne dla pracowników;
- e) instytucja zapewniająca służby ustanawia oficjalne relacje ze wszystkimi podmiotami, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jej służb, tak aby zapewnić zgodność z zasadniczymi wymaganiami;
- f) instytucja zapewniająca służby ustanawia i wdraża plan awaryjny na wypadek sytuacji awaryjnych i nadzwyczajnych, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami;
- g) instytucja zapewniająca służby musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania w pkt c) w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014; oraz
- h) instytucja zapewniająca służby podejmuje działania mające na celu sprawdzenie ciągłej zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami bezpieczeństwa.

5.2. Zapewnianie służb ATC ma miejsce 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 wprowadza 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 bierze pod uwagę operacyjne i techniczne ograniczenia, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

5.3. Zapewnianie służb łączności, nawigacji lub dozoru ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

instytucja zapewniająca służby na bieżąco informuje odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i organy ATS o stanie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.

5.4. Organizacje szkoleniowe

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

- a) dysponowanie wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia w pełnym zakresie obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: obiekty, personel, wyposażenie, metodologia, dokumentacja zadań, zakresu odpowiedzialności i procedur, dostęp do odnośnych danych oraz 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 dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi zasadniczymi wymaganiami.

6. LEKARZE ORZECZNICY PRZEPROWADZAJĄCY BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE ORAZ 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, dostęp do odnośnych danych i prowadzenie rejestrów;
- b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, wdrożenie i utrzymanie systemu zarządzania zapewniającego zgodność z niniejszymi zasadniczymi wymaganiami, zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa i stałe dążenie do doskonalenia takiego systemu; oraz
- c) w razie konieczności poczynić ustalenia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

ZAŁĄCZNIK IX

Zasadnicze wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

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

- a) Osoba kierująca bezzałogowym statkiem powietrznym musi znać odpowiednie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności dotyczące bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony i ochrony środowiska. Osoba ta 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 operacyjne producenta, wszystkie istotne funkcje bezzałogowego statku powietrznego oraz stosowne przepisy ruchu lotniczego i procedury ATM/ANS.
- b) Bezzałogowy statek powietrzny musi być zaprojektowany i zbudowany tak, aby odpowiadał swojej funkcji i mógł być eksploatowany, korygowany i poddawany obsłudze technicznej bez narażenia ludzi na niebezpieczeństwo, jeżeli operacje są wykonywane w warunkach, do których statek powietrzny został zaprojektowany.
- c) Jeżeli jest to konieczne do ograniczenia ryzyka dla bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska, wynikającego z operacji, bezzałogowy statek powietrzny musi mieć odpowiednie, szczególne 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; muszą one również zapewniać stosowanie się do odpowiednich ograniczeń, zakazów i warunków, zwłaszcza w odniesieniu do operacji w szczególnych strefach geograficznych, powyżej pewnych odległości od operatora oraz na pewnych wysokościach.

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

W celu zapewnienia satysfakcjonującego 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

- a) Bezzałogowy statek powietrzny musi mieć cechy i detale konstrukcyjne, o których z doświadczenia wiadomo, że są bezpieczne dla operatora lub osób trzecich na ziemi i w powietrzu.
- b) Bezzałogowy statek powietrzny musi zapewniać integralność produktu proporcjonalną do ryzyka we wszystkich przewidywanych warunkach lotu.
- c) Bezzałogowy statek powietrzny musi dawać się bezpiecznie kierować i manewrować we wszystkich przewidywanych warunkach użytkowania, również po awarii jednego układu 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.

- d) Bezzałogowy statek powietrzny, jego wyposażenie oraz powiązane wyposażenie nieinstalowane, w tym układy napędowe 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.
- e) Bezzałogowy statek powietrzny, jego wyposażenie oraz powiązane wyposażenie nieinstalowane, w tym układy napędowe i wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym, rozpatrywane oddzielnie i w powiązaniu ze sobą, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby prawdopodobieństwo wystąpienia uszkodzenia i dotkliwość jego skutków dla osób na ziemi oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej były proporcjonalne do ryzyka danej operacji ocenianego na podstawie zasad określonych w art. 4 ust. 2.
- f) Całe wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym używane podczas operacji musi ułatwiać operacje lotnicze, w tym zapewniać środki orientacji sytuacyjnej i zarządzania wszelkimi przewidywalnymi sytuacjami i zjawiskami.
- g) Organizacja odpowiedzialna za wytwarzanie 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 dany bezzałogowy statek powietrzny został zaprojektowany, 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 być ograniczone w taki sposób, aby spełniać przepisy dotyczące przestrzeni powietrznej mające zastosowanie do takich operacji.
- h) Organizacje zaangażowane w projektowanie bezzałogowych statków powietrznych, silników i śmigieł podejmują środki ostrożności w celu zminimalizowania niebezpieczeństw wynikających z warunków, wewnętrznych i zewnętrznych względem bezzałogowych statków powietrznych i ich układów, które zgodnie z doświadczeniem mają wpływ na bezpieczeństwo. Obejmuje to ochronę przed zakłóceniami elektronicznymi.
- i) 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 zakresu jej działalności oraz zapewniać spójność z zasadniczymi wymaganiami i odpowiadającymi im szczegółowymi zasadami określonymi zgodnie z art. 47 i właściwymi dla jej działalności.
- b) Organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami, zarządzać ryzykiem dla bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia tego systemu. System zarządzania musi być odpowiedni 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 zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014. System zgłaszania zdarzeń musi być odpowiedni do rodzaju działalności organizacji i jej wielkości.
- d) Organizacja musi, w stosownych przypadkach, poczynić ustalenia z innymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.

2.3. Osoby wykonujące operacje bezzałogowym statkiem powietrznym

Osoba kierująca 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 kondycją zdrowotną, jeśli jest to niezbędne do ograniczenia ryzyka związanego z daną operacją.

2.4. Operacje

Operator bezzałogowego statku powietrznego jest odpowiedzialny za operację i musi podjąć wszelkie właściwe działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji.

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

- a) Operacje bezzałogowego statku powietrznego muszą zapewniać bezpieczeństwo osób trzecich na ziemi i innych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz minimalizowanie ryzyka wynikających 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 jest w stanie zdatności 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 wymogi w zakresie ochrony środowiska określone w załączniku III.

ZAŁĄCZNIK X

Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) Nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	art. 2 ust. 1 i 2
art. 1 ust. 2	art. 2 ust. 3
art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 5
art. 2	art. 1
art. 3	art. 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) oraz ust. 2
---	art. 2 ust. 6
art. 4 ust. 3b	art. 2 ust. 7
art. 4 ust. 3c	art. 2 ust. 1 lit. g) oraz ust. 2
art. 4 ust. 4 i 5	art. 2 ust. 3 lit. d)
art. 4 ust. 6	---
---	art. 2 ust. 4
---	art. 4
---	art. 5
---	art. 6
---	art. 7
---	art. 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	art. 18
art. 5 ust. 6	art. 4
art. 6	art. 9–11
art. 7 ust. 1 i 2	art. 19 i 20
art. 8 ust. 4	art. 21
art. 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	art. 28
art. 8 ust. 6	art. 4
art. 8a ust. 1–5	art. 29–34
art. 8 a ust. 6	art. 4
art. 8b ust. 1–6	art. 35–39 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	art. 4
---	art. 45–47
art. 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
---	art. 52
---	art. 53
---	art. 54
---	art. 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	art. 57
art. 12 ust. 2	---
art. 13	art. 58
art. 14 ust. 1–3	art. 59
art. 14 ust. 4–7	art. 60
art. 15	art. 61
art. 16	art. 62
---	art. 63
art. 17	art. 64
art. 18	art. 65 ust. 1–5
art. 19	art. 65 ust. 1–5
art. 20	art. 66
art. 21	art. 67
art. 22 ust. 1	art. 65 ust. 6
art. 22 ust. 2	art. 65 ust. 7
art. 22 a	art. 68
art. 22b	art. 69
art. 23	art. 70 ust. 1 i 2

---	art. 70 ust. 3
art. 24 i 54	art. 73
art. 25	art. 72
art. 26	art. 74
---	art. 75
---	art. 76
art. 27 ust. 1–3	art. 77 ust. 1–3
---	art. 77 ust. 4–6
---	art. 78
---	art. 79
---	art. 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	---
art. 30	art. 83
art. 31	art. 84
art. 32 ust. 1	art. 108 ust. 3
art. 32 ust. 2	art. 108 ust. 5
art. 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
art. 35	art. 87

art. 36	art. 88
art. 37 ust. 1–3	art. 89 ust. 1–3
---	art. 89 ust. 4
---	art. 90
art. 38 ust. 1–3	art. 91 ust. 1–3
---	art. 91 ust. 4
art. 39	---
---	art. 92
art. 40	art. 93
art. 41	art. 94
art. 42	art. 95
art. 43	art. 96
art. 44	art. 97
art. 45	art. 98
art. 46	art. 99
art. 47	art. 100
art. 48	art. 101
art. 49	art. 102
art. 50 i 51	art. 103
art. 52 ust. 1–3	art. 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
art. 54	art. 73
art. 55	art. 71
art. 56	art. 106

art. 57	art. 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
art. 60	art. 110
art. 61	art. 111
---	art. 112
art. 62	art. 113
art. 63	art. 114
art. 64 ust. 1–5	art. 115 ust. 1–5
---	art. 115 ust. 6
art. 65	art. 116
art. 65 a	---
---	art. 117
art. 66	art. 118
---	art. 119
art. 67	---
art. 68	art. 120
---	art. 121 ust. 1
art. 58 ust. 4	art. 121 ust. 2
art. 69	----
---	art. 122
---	art. 123

---	art. 124
---	art. 125
---	art. 126
art. 70	art. 127