



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.10.2022 r.
COM(2022) 529 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

SPRAWOZDANIA KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIGO I RADY

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego

Spis treści

1.	EUROPEJSKA POLITYKA, CELE I ZASOBY W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA	6
1.1.	Europejski system bezpieczeństwa lotniczego.....	6
1.2.	Europejski system bezpieczeństwa lotniczego a ICAO	7
1.3.	Unijne ramy legislacyjne w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska.....	8
1.3.1.	Struktura unijnych ram legislacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa	8
1.3.2.	Rozporządzenie (UE) 2018/1139 i powiązane przepisy	14
1.3.3.	Badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym	23
1.3.4.	Zgłaszanie i analiza zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowane w związku z nimi działania następcze.....	23
1.3.5.	Unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach UE	24
1.4.	Zakres odpowiedzialności i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa w Unii Europejskiej.....	25
1.4.1.	Proces decyzyjny w Unii Europejskiej	25
1.4.2.	Kompetencje i obowiązki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w ramach europejskiego systemu bezpieczeństwa	26
1.5.	Badanie wypadków i incydentów	36
1.5.1.	Przepisy mające zastosowanie	36
1.5.2.	Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	36
1.5.3.	Współpraca z innymi podmiotami	37
1.6.	Egzekwowanie przepisów	38
1.6.1.	Egzekwowanie przepisów w odniesieniu do państw członkowskich	38
1.6.2.	Egzekwowanie przepisów w odniesieniu do regulowanych organizacji branżowych	39
2.	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DLA BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE	41
2.1.	Gromadzenie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa.....	43
2.2.	Zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa na szczeblu UE: procedura opracowywania i aktualizacji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego	44
2.2.1	Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego: wymiar międzynarodowy.....	48
2.3.	Monitorowanie skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa	51
2.3.1	Porozumienie dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w organizacjach.....	51
2.3.2	Skuteczność działania państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa	52
2.3.3	Coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa EASA	52
2.4.	Wymogi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dotyczące organów i organizacji	53

3.	ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE	55
3.1	Nadzór nad bezpieczeństwem	55
3.1.1	Monitorowanie stosowania przepisów w państwach członkowskich	55
3.1.2	Nadzór nad certyfikowanymi organizacjami	55
3.2	Ukierunkowanie nadzoru nad obszarami wymagającymi większej uwagi lub o większych potrzebach w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa.....	56
3.2.1	Ukierunkowanie monitorowania państw członkowskich w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa.....	56
3.2.2	Ukierunkowanie nadzoru nad branżą w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa .	57
4.	PROPAGOWANIE BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE.....	58
4.1	Działania na szczeblu UE.....	59
4.1.1	Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa	59
4.2	Szkolenia na szczeblu UE	60
	Wykaz skrótów.....	62

Tabela 1. Mające zastosowanie przepisy Unii Europejskiej w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska.....	9
---	---

Tabela 2. Właściwe organy zgodnie z przepisami UE	25
---	----

Rysunek 1. Wzajemne powiązania między zainteresowanymi stronami europejskiego systemu bezpieczeństwa.....	28
---	----

Rysunek 2. Proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie.....	41
--	----

Rysunek 3. Relacja między europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego, europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego a innymi programami i planami.....	43
--	----

WPROWADZENIE

W niniejszym dokumencie przedstawiono europejski program bezpieczeństwa lotniczego poprzez opisanie zbioru zasad w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na poziomie Unii wraz z działaniami i procedurami stosowanymi w celu wspólnego zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego na poziomie unijnym.

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego jest funkcjonalnym odpowiednikiem na szczeblu UE krajowego programu bezpieczeństwa, zgodnie z opisem w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej. Na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 do unijnych ram prawnych w zakresie lotnictwa wprowadzono obowiązkowy nowy rozdział dotyczący zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Określono w nim między innymi, że Komisja przyjmuje, publikuje i aktualizuje dokument („europejski program bezpieczeństwa lotniczego”) opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, obejmujący zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z jej ramami prawnymi.

W programie wyjaśniono sposób zarządzania bezpieczeństwem lotniczym z perspektywy europejskiej. Ponieważ wiele zasad i działań związanych z bezpieczeństwem lotniczym jest obecnie przyjmowanych i koordynowanych na poziomie UE, państwa członkowskie odnoszą się do europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego w swoich krajowych programach bezpieczeństwa. Z tego powodu europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. Jako że UE przyjęła akty prawne w niektórych obszarach bezpieczeństwa lotniczego, państwa członkowskie nie mogą opisać sposobu zarządzania bezpieczeństwem na swoim terytorium bez uwzględniania wymiaru unijnego. Ponadto w większości dziedzin objętych zakresem stosowania konwencji chicagowskiej państwa przekazały swoje kompetencje Unii. W europejskim programie bezpieczeństwa lotniczego wyjaśniono również, w jaki sposób UE realizuje zobowiązania międzynarodowe wynikające z tego przekazania obowiązków.

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego jest zgodny z formatem i strukturą opisu krajowego programu bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem 19 do konwencji chicagowskiej.

W europejskim programie bezpieczeństwa lotniczego opisano również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Celem europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego jest zapewnienie, aby system zarządzania bezpieczeństwem lotniczym w UE gwarantował najwyższy poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w jednolity sposób w całej Unii oraz był z biegiem czasu udoskonalany, przy jednoczesnym uwzględnieniu innych istotnych celów, takich jak ochrona środowiska naturalnego.

Dzięki opisowi procedur stosowanych w celu wspólnego zarządzania bezpieczeństwem na poziomie europejskim, a w szczególności sposobu, w jaki Komisja Europejska (zwana dalej „Komisją”), państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego współpracują w zakresie wykrywania zagrożeń i w stosownych przypadkach podejmują działania w celu ograniczenia ryzyka dla bezpieczeństwa, europejski program bezpieczeństwa lotniczego przyczynia się do osiągnięcia wysokiego poziomu ogólnounijnych celów bezpieczeństwa określonych na poziomie Unii. Zapewnia on zatem, by wszystkie zaangażowane podmioty były świadome swoich obowiązków oraz by zostały wprowadzone wszystkie zasady i procedury zwiększające bezpieczeństwo lotnicze, a tym samym przyczyniające się do zapobiegania wypadkom w Europie i poza nią.

TERMINOLOGIA

W całym niniejszym dokumencie:

- gdy mowa jest o „państwach członkowskich”, oznacza to 27 państw członkowskich UE;
- gdy mowa jest o „państwach członkowskich EASA”, oznacza to 27 państw członkowskich UE oraz Islandię, Liechtenstein, Norwegię i Szwajcarię;
- gdy mowa jest o „państwach ICAO EUR”, oznacza to 55 państw regionu Europy ICAO, w tym wszystkie państwa członkowskie UE;
- wszelkie odniesienia do „rozporządzenia podstawowego” lub „RP” oznaczają rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego¹; oraz
- wszelkie odniesienia do „sieci analityków” oznaczają sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych².

1 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

2 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18.

1. EUROPEJSKA POLITYKA, CELE I ZASOBY W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA

1.1. Europejski system bezpieczeństwa lotniczego

Europejski system bezpieczeństwa lotniczego obejmuje zasady i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139. Wspomniane zasady i procedury przyczyniają się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, ujednolicenia aspektów bezpieczeństwa oraz do ułatwienia swobodnego przepływu towarów, usług, osób i kapitału w lotnictwie cywilnym.

Jednocześnie system przyczynia się do:

- poprawy konkurencyjności unijnej branży lotniczej;
- propagowania racjonalności pod względem kosztów – między innymi poprzez unikanie powielania działań – oraz efektywności w procesach regulacji, certyfikacji i nadzoru, a także efektywnego wykorzystywania odnośnych zasobów na poziomie unijnym i krajowym;
- wspierania państw członkowskich w wykonywaniu ich praw i wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnianie wspólnej interpretacji oraz jednolitego i terminowego wykonywania jej postanowień;
- propagowania na poziomie ogólnosiwiatowym stanowisk Unii w odniesieniu do norm i zasad lotnictwa cywilnego poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi oraz
- propagowania interoperacyjności technicznej i operacyjnej oraz wymiany najlepszych praktyk administracyjnych.

System zarządzania bezpieczeństwem lotniczym opiera się na ścisłej współpracy między Komisją, Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „EASA” lub „Agencją”), państwami członkowskimi oraz branżą lotniczą.

Wysoki i jednolity poziom ochrony obywateli Unii i podróżnych zależy głównie od przyjęcia wspólnych zasad bezpieczeństwa, środków zapewniających zgodność produktów, osób i organizacji³ w UE z tymi zasadami, a także od skutecznych procesów zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa na poziomie regionalnym, państwowym i branżowym. W art. 85 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przewidziano system egzekwowania przepisów, w ramach którego Agencja wspiera Komisję w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie tego rozporządzenia oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych.

System ten został uzupełniony o gruntowne badania wypadków i incydentów, które pozwalają na identyfikowanie luk w bezpieczeństwie i podejmowanie działań w celu ich usunięcia. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje także bardziej aktywne i oparte na dowodach elementy, które mają na celu identyfikację czynników stwarzających największe zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz podejmowanie działań łagodzących te zagrożenia. W ramach systemu wykorzystuje się w szczególności identyfikację i oceny ryzyka oparte na danych, przeprowadzane w ramach programu „Data4Safety” (duże zbiory danych) objętego wsparciem Komisji i koordynowanego przez EASA, z udziałem odpowiednich partnerów z europejskiej społeczności lotniczej.

³ Do celów niniejszego dokumentu przez organizacje rozumie się organizacje branżowe dostarczające produkty lub usługi lotnicze.

1.2. Europejski system bezpieczeństwa lotniczego a ICAO

Europejski system bezpieczeństwa lotniczego jest ściśle skoordynowany z opracowywaniem i wdrażaniem norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Komisja i EASA śledzą proces ich opracowywania i planują odpowiednie działania regulacyjne niezwłocznie po potwierdzeniu, że konieczna jest zmiana europejskich ram prawnych. Obejmuje to ocenę wniosków ICAO dotyczących zmian załączników (pismo ICAO skierowane do państw typu I), a także określenie różnic między unijnymi ramami prawnymi a załącznikami ICAO (pismo ICAO skierowane do państw typu II i listy kontrolne zgodności). W ramach oceny różnic EASA i Komisja wspierają państwa członkowskie, które muszą zgłosić różnice do ICAO. Po dokonaniu oceny przez EASA Komisja przedstawia Radzie Unii Europejskiej wniosek dotyczący decyzji w sprawie zgłaszania różnic.

Ponadto Komisja i EASA współpracują z regionalnym biurem ICAO dla regionu Europy / Północnego Atlantyku (EUR/NAT) w celu promowania regionalnego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, zachęcania do wspólnego zarządzania ryzykiem oraz tworzenia synergii w ramach poszczególnych unijnych inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa. W tym kontekście regionalny plan bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy (EUR RASP) ma zasadnicze znaczenie: od 2017 r. biuro regionalne ICAO, Komisja i EASA współpracują w celu opracowania takiego regionalnego planu bezpieczeństwa lotniczego, który opiera się na działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, umożliwiając tym samym wszystkim państwom ICAO EUR korzystanie z ustanowionego procesu planowania bezpieczeństwa i jego różnych rezultatów w postaci materiałów regulacyjnych, wyników w zakresie propagowania bezpieczeństwa, wytycznych, narzędzi i najlepszych praktyk. Pierwszy regionalny plan bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy wydano w styczniu 2019 r.

Komisja i EASA są również reprezentowane w europejskiej grupie ds. planowania systemów lotniczych (EASPG) i powiązanej z nią grupie ds. koordynacji programu. Główne cele EASPG obejmują zapewnienie spójności i zgodności planów rozwoju systemu żeglugi powietrznej i planów bezpieczeństwa lotniczego w regionie Europy z planami sąsiadujących regionów, jak również z globalnymi planami ICAO, a także zarządzanie ich realizacją i jej koordynację. Ponadto EASPG odgrywa ważną rolę w promowaniu i ułatwianiu harmonizacji i koordynacji programów na europejskim szczeblu podregionalnym i krajowym związanych z żeglugą powietrzną i bezpieczeństwem.

Ponadto Komisja i EASA są reprezentowane w grupie analitycznej ds. globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego (GASP), przyczyniając się tym samym do utrzymania globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego, związanych z nim materiałów zawierających wytyczne i narzędzi. Głównym celem globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego jest ciągłe ograniczanie liczby ofiar śmiertelnych i ryzyka ich wystąpienia przez kierowanie rozwojem zharmonizowanej strategii na rzecz bezpieczeństwa lotniczego na podstawie sześciu celów określonych w globalnym planie bezpieczeństwa lotniczego wraz z powiązanymi wartościami docelowymi, a także opracowanie i realizację regionalnych i krajowych planów bezpieczeństwa lotniczego.

Ponadto EASA promuje krajowy program bezpieczeństwa i zarządzanie bezpieczeństwem na całym świecie przez realizację unijnych projektów w zakresie pomocy technicznej oraz współpracę z biurem regionalnym ICAO w celu wspierania państw i regionalnych organizacji ds. nadzoru nad bezpieczeństwem (RSOO). Główne cele tych projektów obejmują podniesienie poziomu bezpieczeństwa na całym świecie poprzez pomoc państwom w opracowywaniu krajowych programów bezpieczeństwa, pomoc państwom i RSOO w ustanawianiu

mechanizmów współpracy regionalnej, a tym samym zapewnienie zgodności z normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO. Dzięki tym działaniom można skutecznie promować europejskie strategie i cele w zakresie bezpieczeństwa na szczeblu regionalnym i globalnym.

1.3. Unijne ramy legislacyjne w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska

1.3.1. Struktura unijnych ram legislacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa

Art. 4 ust. 2 lit. g) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) stanowi, że transport należy do kompetencji dzielonych między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi. Ponadto w art. 100 ust. 2 TFUE uprawniono Parlament Europejski i Radę do ustanowienia odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego w następstwie wniosku Komisji. Art. 2 ust. 2 TFUE stanowi, że jeżeli Traktaty przyznają Unii w określonej dziedzinie kompetencję dzieloną z państwami członkowskimi, Unia i państwa członkowskie mogą stanowić prawo i przyjmować akty prawnie wiążące w tej dziedzinie, oraz że państwa członkowskie wykonują swoją kompetencję w zakresie, w jakim Unia nie wykonała swojej kompetencji.

Zatem wymogi prawne w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego można określić na poziomie Unii poprzez przyjęcie przepisów Unii.

Unijne ramy legislacyjne w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego składają się z rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady, uzupełnionych, w stosownych przypadkach, o rozporządzenia delegowane i wykonawcze Komisji. Mechanizmy służące ocenie wdrożenia i skuteczności prawodawstwa, która może ewentualnie prowadzić do jego zmiany, są zawarte w odnośnych aktach prawnych, a także poddawane ocenie w ramach tzw. inspekcji standaryzacyjnej państw członkowskich przeprowadzanej przez EASA.

W poniższej tabeli zestawiono mające zastosowanie przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego przyjęte na szczeblu UE.

Tabela 1. Mające zastosowanie przepisy Unii Europejskiej w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska

Rozporządzenie podstawowe EASA oraz powiązane rozporządzenia wykonawcze i delegowane		
Rozporządzenie podstawowe	(UE) 2018/1139	Załącznik I: Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d) Załącznik II: Zasadnicze wymagania dotyczące zdolności do lotu Załącznik III: Zasadnicze wymagania dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska Załącznik IV: Zasadnicze wymagania dotyczące załogi Załącznik V: Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych Załącznik VI: Zasadnicze wymagania dotyczące kwalifikowanych jednostek Załącznik VII: Zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk Załącznik VIII: Zasadnicze wymagania dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego Załącznik IX: Zasadnicze wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych Załącznik X: Tabela korelacji
Początkowa zdolność do lotu	RW: (UE) nr 748/2012	Załącznik I: Część 21 Załącznik II: Uchylone rozporządzenie – wykaz zmian Załącznik III: Tabela korelacji
Dodatkowe specyfikacje zdolności do lotu w odniesieniu do operacji	RW: (UE) 2015/640	Załącznik I: Część 26
Ciągła zdolność do lotu	RW: (UE) nr 1321/2014	Załącznik I: Część M Załącznik II: Część 145 Załącznik III: Część 66 Załącznik IV: Część 147 Załącznik Va: Część T Załącznik Vb: Część ML Załącznik Vc: Część CAMO Załącznik Vd: Część CAO
Załoga	RW: (UE) nr 1178/2011	Załącznik I: Część FCL Załącznik II: Konwersja licencji nieunijnych Załącznik III: Licencje z państw niebędących członkami UE Załącznik IV: Część MED Załącznik V: Część CC Załącznik VI: Część ARA Załącznik VII: Część ORA Załącznik VIII: Część DTO
Operacje lotnicze	RW: (UE) nr 965/2012	Załącznik I: Definicje Załącznik II: Część ARO Załącznik III: Część ORO Załącznik IV: Część CAT Załącznik V: Część SPA Załącznik VI: Część NCC Załącznik VII: Część NCO Załącznik VIII: Część SPO
Balony – operacje lotnicze	RW: (UE) 2018/395	Załącznik I: Część DEF Załącznik II: Część BOP Załącznik III: Część BFCL

Szybowce – operacje lotnicze	RW: (UE) 2018/1976	Załącznik I: Część DEF Załącznik II: Część SAO Załącznik III: Część SFCL
--	--------------------	--

Rozporządzenie podstawowe EASA oraz powiązane rozporządzenia wykonawcze i delegowane (ciąg dalszy)

Operatorzy z państw trzecich	RW: (UE) nr 452/2014	Załącznik 1: Część TCO Załącznik 2: Część ART
Zapewnienie zarządzania ruchem lotniczym / służb żeglugi powietrznej – ATM/ANS	RW: (UE) 2017/373	Załącznik I: Definicje Załącznik II: Część ATM/ANS.AR Załącznik III: Część ATM/ANS.OR Załącznik IV: Część ATS Załącznik V: Część MET Załącznik VI: Część AIS Załącznik VII: Część DAT Załącznik VIII: Część CNS Załącznik IX: Część ATFM Załącznik X: Część ASM Załącznik XI: Część FPD Załącznik XII: Część NM Załącznik XIII: Część PERS
Interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym	RW: (UE) nr 1079/2012 RW: (UE) nr 1207/2011 RW: (UE) nr 1206/2011 RW: (UE) nr 29/2009 RW: (WE) nr 262/2009 RW: (WE) nr 633/2007 RW: (WE) nr 1033/2006 RW: (WE) nr 1032/2006	
Kontrolerzy ruchu lotniczego	RW: (UE) 2015/340	Załącznik I: Część ATCO Załącznik II: Część ATCO.AR Załącznik III: Część ATCO.OR Załącznik IV: Część ATCO.MED
Wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej (ACAS II)	RW: (UE) nr 1332/2011	Załącznik: ACAS
Wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej (PBN)	RW: (UE) 2018/1048	Załącznik: Podczęść PBN
SERA	RW: (UE) nr 923/2012	Załącznik: Znormalizowane europejskie prawo lotnicze
Lotniska	RW: (UE) nr 139/2014	Załącznik I: Definicje Załącznik II: Część ADR.AR Załącznik III: Część ADR.OR Załącznik IV: Część ADR.OPS
Systemy bezzałogowych statków powietrznych (SBSP)	RW: (UE) 2019/947	Załącznik: Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej” i „szczególnej”

<u>(przepisy i procedury dotyczące eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych)</u>		
<u>Bezzałogowe systemy powietrzne oraz operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich</u>	RD: (UE) 2019/945	Załącznik
<u>Ramy prawne dotyczące U-space</u>	RW: (UE) 2021/664	Załącznik I: Kryteria określania wymogów dotyczących możliwości i osiągnięć, warunków eksploatacji i ograniczeń korzystania z przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 3 ust. 4 Załącznik II: Publikowanie centralnych informacji, o których mowa w art. 5 ust. 4 lit. a) Załącznik III: Wymogi dotyczące jakości danych, opóźnień w dostarczaniu danych i ochrony danych, o których mowa w art. 5 ust. 4 lit. b) i art. 7 ust. 5 lit. c) Załącznik IV: Wniosek o zezwolenie na lot SBSP, o którym mowa w art. 6 ust. 4 Załącznik V: Wymiana odpowiednich danych i informacji operacyjnych pomiędzy instytucjami świadczącymi usługi U-space a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego zgodnie z art. 7 ust. 3 Załącznik VI: Certyfikat instytucji świadczącej usługi U-space, o którym mowa w art. 14 ust. 3 Załącznik VII: Certyfikat wyłącznej instytucji świadczącej centralne usługi informacyjne, o którym mowa w art. 14 ust. 3

Inne rozporządzenia dotyczące funkcjonowania Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

Opłaty i honoraria	RW: (UE) 2019/2153	Załącznik
Grzywny i kary	RW: (UE) nr 646/2012	
Inspekcje standaryzacyjne	RW: (UE) nr 628/2013	

Rozporządzenia w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego niewynikające z rozporządzenia podstawowego EASA

Zgłaszanie zdarzeń	RW: (UE) nr 376/2014	Załącznik I: Wykaz wymogów mających zastosowanie do systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń Załącznik II: Zainteresowane strony Załącznik III: Wniosek o informacje z centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym
Wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka	RD: (UE) 2020/2034 uzupełniające rozporządzenie (UE) nr 376/2014	Załącznik: Wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka
Wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014	RW: (UE) 2015/1018	Załącznik I: Zdarzenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego Załącznik II: Zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego Załącznik III: Zdarzenia związane ze służbami i urządzeniami żeglugi powietrznej Załącznik IV: Zdarzenia związane z lotniskami i służbami naziemnymi Załącznik V: Zdarzenia dotyczące statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym, w tym szybowców i statków powietrznych lżejszych od powietrza
Badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobieganie im	(UE) nr 996/2010	Załącznik: Wykaz przykładów poważnych incydentów
Harmonizacja wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91	
Ustanowienie wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty	(WE) nr 2111/2005	Załącznik: Wspólne kryteria przy rozpatrywaniu zakazu wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa na poziomie Wspólnoty
Przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty	(WE) nr 473/2006	Załącznik A: Informacje przekazywane przez państwo członkowskie składające wniosek zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia podstawowego Załącznik B: Przekazanie przez państwo członkowskie informacji o podjęciu środków wyjątkowych zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w celu nałożenia zakazu wykonywania przewozów na jego terytorium Załącznik C: Przekazanie przez państwo członkowskie informacji o podjęciu środków wyjątkowych, dozwolonych w świetle art. 6 ust. 2 rozporządzenia podstawowego w celu utrzymania lub nałożenia zakazu wykonywania przewozów na jego terytorium,

		w przypadku gdy Komisja podjęła decyzję o niewłączeniu podobnych środków do wykazu wspólnotowego
<u>Wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty</u>	(UE) nr 474/2006	Załącznik A: Wykaz przewoźników lotniczych podlegających pełnemu zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty
		Załącznik B: Wykaz przewoźników lotniczych podlegających ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Wspólnoty
<u>Ramy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej</u>	(WE) nr 549/2004	
<u>Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – zapewnienie służb żeglugi powietrznej</u>	(WE) nr 550/2004	Załącznik I: Wymogi do spełnienia przez wyznaczone organizacje Załącznik II: Warunki dołączone do certyfikatów
<u>Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – organizacja i użytkowanie przestrzeni powietrznej</u>	(WE) nr 551/2004	
<u>Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – wspólne projekty</u>	RW: (UE) nr 409/2013	
<u>System skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – kluczowe wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa</u>	RW: (UE) 2019/317	Załącznik I: Kluczowe wskaźniki skuteczności działania (KPI) na potrzeby ustalania docelowych parametrów i wskaźniki do celów monitorowania Załącznik II: Wzór planów skuteczności działania na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 10 ust. 1 Załącznik III: Wzór planu skuteczności działania sieci, o którym mowa w art. 10 ust. 5 Załącznik IV: Kryteria oceny planów i docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Załącznik V: Kryteria oceny projektu planu skuteczności działania sieci Załącznik VI: Wykaz danych dotyczących skuteczności działania przekazywanych Komisji na potrzeby monitorowania skuteczności działania zgodnie z art. 36 ust. 1 i art. 37 Załącznik VII: Koszty ustalone i koszty rzeczywiste Załącznik VIII: Wymogi dotyczące obliczania trasowych i terminalowych jednostek usługowych, o których mowa w art. 25 Załącznik IX: Stawki jednostkowe Załącznik X: Kryteria do oceny, czy służby, o których mowa w art. 35 ust. 1, są zapewniane na warunkach rynkowych Załącznik XI: Tabele sprawozdawcze uzasadniające podstawę kosztową i stawki jednostkowe do przekazania Komisji zgodnie z art. 35 ust. 6 Załącznik XII: Najważniejsze elementy konsultacji, o których mowa w art. 24 ust. 3 i art. 30 ust. 1 Załącznik XIII: Specyficzne wymogi związane z systemami zachęt, o których mowa w art. 11 ust. 3

Mające zastosowanie unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego można znaleźć na stronie internetowej EUR-Lex, w zakładce „Wykaz aktów prawnych Unii Europejskiej”, rozdział [07.40.30](#)⁵. Agencja publikuje również przegląd ram prawnych⁶.

Aby wspierać wdrażanie unijnych przepisów bezpieczeństwa lotniczego i promować je na całym świecie, EASA udostępnia teksty skonsolidowane przepisów lotniczych w ramach projektu eRules ukierunkowanego na cyfryzację zasad w dziedzinie lotnictwa. W dokumencie „**Easy Access Rules**” przedstawiono prawo lotnicze w sposób skonsolidowany i przyjazny dla użytkownika (przepisy wykonawcze wraz ze wszystkimi zmianami są prezentowane obok związanych z nimi akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, materiałów zawierających wytyczne, specyfikacji certyfikacyjnych i szczegółowych specyfikacji).

Dokument „Easy Access Rules” jest dostępny w odniesieniu do wszystkich dziedzin lotnictwa i jest udostępniany w formacie pdf oraz jako dynamiczna publikacja w internecie.

Specyfikacje są dostępne pod następującym adresem: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Rozporządzenie (UE) 2018/1139 i powiązane przepisy

1.3.2.1. Wymogi prawne

Rozporządzenie (UE) 2018/1139⁷ jest głównym elementem unijnego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Jego celem jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie poprzez ustanowienie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego. Umożliwia ono także wzajemne uznawanie certyfikatów, wprowadza procedurę inspekcji standaryzacyjnych w celu monitorowania stosowania przepisów przez państwa członkowskie i ustanawia Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 zdefiniowano „zasadnicze wymogi”, w ramach których określa się nadrzędne cele i obowiązki organów, osób i organizacji, aby osiągnąć cel rozporządzenia. Za pomocą zasadniczych wymogów wprowadza się normy i zalecane praktyki określone w załącznikach do konwencji chicagowskiej. Dotyczą one wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, operatorów zaangażowanych w transport lotniczy, jak również pilotów

4 [EUR-Lex - 32014R0598 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

5 <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

6 <https://www.easa.europa.eu/regulations>

7 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

i osób, produktów i organizacji zaangażowanych w ich szkolenie i badania lekarskie, lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) zapewnianych w przestrzeni powietrznej terytorium, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu UE, kontrolerów ruchu lotniczego oraz bezzałogowych statków powietrznych.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 Komisja przyjęła rozporządzenia delegowane i wykonawcze, w tym rozporządzenia wymienione w tabeli w sekcji 1.3.1.

Wszystkie te przepisy są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich i nie wymagają transpozycji na szczeblu krajowym.

Za stosowanie prawa Unii odpowiadają w Unii Europejskiej przede wszystkim państwa członkowskie. Większość zadań certyfikacyjnych i nadzorczych wymaganych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i przepisami wykonawczymi do tego rozporządzenia jest zatem realizowana na szczeblu krajowym przez właściwe organy krajowe. W pewnych jasno określonych przypadkach, takich jak np. zatwierdzenia organizacji projektującej, właściwym organem jest jednak EASA, która jest uprawniona do wydawania certyfikatów i podejmowania odpowiednich działań egzekucyjnych.

Dziedziny bezpieczeństwa lotniczego należące obecnie do kompetencji UE to:

1) *Certyfikacja zdolności do lotu oraz zgodności z wymogami ochrony środowiska*

Przepisy UE mają zastosowanie do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2018/1139, innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, które muszą spełniać zasadnicze wymogi dotyczące zdolności do lotu określone w załączniku II do tego rozporządzenia.

W odniesieniu do hałasu i emisji przedmiotowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać wymogi ochrony środowiska zawarte w najnowszych poprawkach do załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, który jest regularnie dostosowywany. Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności z wymogami ochrony środowiska określone w załączniku III do rozporządzenia (UE) 2018/1139 mają zastosowanie do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139, nie zawierają wymogów ochrony środowiska.

Zbiór przepisów związanych z początkową i ciągłą zdolnością do lotu ma zastosowanie do projektu wyrobów, projektu części, projektu wyposażenia nieinstalowanego, poszczególnych statków powietrznych, organizacji odpowiedzialnych za projektowanie, produkcję, zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu i obsługą techniczną, w stosownych przypadkach, wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego oraz do odpowiedzialnych pracowników zaangażowanych w realizację tych działań.

2) *Ochrona środowiska*

EASA stosuje środki w odniesieniu do emisji i hałasu do celów certyfikacji projektu wyrobów zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w celu zapobiegania znaczącym szkodliwym skutkom dla klimatu, środowiska i zdrowia człowieka powodowanym przez dane wyroby związane z lotnictwem cywilnym. Stosując te środki, EASA w należyty sposób uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, korzyści środowiskowe, wykonalność pod względem technicznym oraz skutki gospodarcze. Środki te obejmują zapewnienie dostępności norm środowiskowych, co osiąga się przez skuteczne zaangażowanie UE na wcześniejszym etapie procesu w ramach Komitetu ICAO ds. Ochrony Środowiska w Lotnictwie (CAEP). Ponadto w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 upoważnia się UE do opracowywania norm środowiskowych w tych obszarach, w których normy ICAO nie są

dostępne, w tym m.in. w odniesieniu do hybrydowych, elektrycznych i napędzanych wodorem statków powietrznych.

Zasadniczo Komisja i EASA określają i koordynują strategie i działania w zakresie ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym na szczeblu UE. W tym kontekście wzywa się Komisję, EASA, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne UE, a także państwa członkowskie do współpracy w zakresie ochrony środowiska. Zakres współpracy obejmuje działania związane z unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) oraz rozporządzeniem w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH)⁸. W tym samym kontekście EASA przyczynia się również do realizacji działań w ramach unijnej strategii środowiskowej, takich jak opracowywanie programu oznakowania ekologicznego dla lotnictwa w ramach kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁹, a także wsparcie przy opracowywaniu pakietu „Gotowi na 55”, który obejmuje wniosek Komisji dotyczący ram legislacyjnych inicjatywy RefuelEU Aviation¹⁰, wraz z zadaniem polegającym na monitorowaniu i sprawozdawczości w zakresie wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych dla EASA.

Również przegląd środowiskowy opracowany wspólnie przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) i EASA, przy wsparciu menedżera sieci jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), zawiera obiektywne informacje na temat stanu ochrony środowiska w odniesieniu do lotnictwa cywilnego w Unii. Przegląd ten, publikowany co trzy lata w raporcie o oddziaływaniu lotnictwa europejskiego na środowisko, zawiera zalecenia dotyczące sposobów poprawy poziomu ochrony środowiska w obszarze lotnictwa cywilnego w Unii. Ostatnie sprawozdanie opublikowano we wrześniu 2022 r.¹¹

Ponadto EASA dysponuje również uprawnieniami do gromadzenia i weryfikacji informacji na temat charakterystyki hałasu statków powietrznych i danych dotyczących ich osiągnięć do celów modelowania hałasu, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 598/2014¹².

3) Załoga

Piloci i personel pokładowy uczestniczący w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139, innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, osoby i organizacje związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych pilotów i personelu pokładowego, muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do tego rozporządzenia. Od pilotów wymaga się posiadania licencji pilota oraz orzeczenia lekarskiego pilota, odpowiednich dla operacji, jakie mają być wykonywane, od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wymaga się posiadania

8 [Rozporządzenie \(WE\) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów \(REACH\), utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady \(EWG\) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji \(WE\) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywę Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE.](#)

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE; Dz.U. L 173 z 12.6.2014, s. 65.

świadczenia, a od centrów medycyny lotniczej, organizacji szkolących pilotów oraz organizacji szkolących personel pokładowy wymaga się posiadania zatwierdzeń.

W odniesieniu do każdego szkoleniowego urządzenia symulacji lotu wykorzystywanego do szkolenia pilotów wymaga się certyfikatów. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń w locie, szkoleń na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów, a także od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu.

4) Operacje lotnicze

Eksploatacja statków powietrznych objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139, innych niż bezzałogowe statki powietrzne, musi spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku V oraz, w stosownych przypadkach, w załącznikach VII i VIII do tego rozporządzenia. Operatorzy statków powietrznych muszą zadeklarować swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązywanie się z obowiązków związanych z eksploatacją statków powietrznych zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami wykonawczymi UE albo muszą posiadać certyfikat. W certyfikacie określa się przywileje przyznane operatorowi statku powietrznego i może on zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów. Podobnie certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestał przestrzegać mających zastosowanie unijnych zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

5) Lotniska i obsługa naziemna

Lotniska, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, eksploatacja lotnisk oraz świadczenie usług obsługi naziemnej i zapewnianie służb zarządzania płytą postojową (AMS) muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139. Przepisy UE mają zastosowanie do lotnisk, które znajdują się na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, i które spełniają wszystkie poniższe kryteria:

- są lotniskami użytku publicznego;
- są wykorzystywane do obsługi zarobkowego transportu lotniczego oraz
- mają utwardzoną drogę startową przyrządową o długości co najmniej 800 metrów lub
- są wykorzystywane wyłącznie do obsługi śmigłowców stosujących procedury podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów.

W przepisach unijnych określono wspólne wymogi dotyczące:

- projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk,
- w tym ich wyposażenia związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego na tych lotniskach,
- projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania na lotniskach objętych przepisami UE, jak również świadczenia usług obsługi naziemnej i zapewniania służb zarządzania płytą postojową na tych lotniskach, oraz
- ochrony otoczenia wspomnianych lotnisk, bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego dotyczącego środowiska i gospodarowania gruntami.

6) ATM/ANS, w tym wdrażanie SES

Zapewnianie ATM/ANS musi odbywać się zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII. Statki powietrzne eksploatowane w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), z wyjątkiem statków powietrznych uczestniczących w działaniach, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a)

rozporządzenia (UE) 2018/1139, muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku VIII pkt 1. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu określającego przyznane przywileje, po tym jak wykażą zgodność z mającymi zastosowanie przepisami UE. Również od organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS można wymagać, aby posiadały certyfikat.

EASA jest właściwym organem odpowiedzialnym za certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów w odniesieniu do niektórych instytucji zapewniających ATM/ANS oraz organizacji szkoleniowych kontrolerów ruchu lotniczego, w tym instytucji ogólnoeuropejskich, jak również organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS.

EASA, na wniosek, udziela Komisji pomocy technicznej we wdrażaniu SES, jak określono w art. 93 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

7) *Kontrolerzy ruchu lotniczego*

Kontrolerzy ruchu lotniczego uczestniczący w zapewnianiu ATM/ANS oraz osoby, organizacje i szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych kontrolerów ruchu lotniczego muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139. Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczenia lekarskiego kontrolera ruchu lotniczego, w których określa się przyznane przywileje i które mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, jak również ograniczone, zawieszone lub cofnięte, jeżeli posiadacz przestał przestrzegać mających zastosowanie unijnych zasad i procedur wydawania i utrzymywania licencji lub orzeczenia lekarskiego. Od organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego i centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkolenia praktycznego, za ocenę praktycznych umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego oraz od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się również spełnienia określonych wymogów w zakresie kompetencji.

8) *Bezzałogowe statki powietrzne*

Projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także personel, w tym piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacje uczestniczące w tych działaniach muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w [załączniku IX](#) oraz, w stosownych przypadkach, zasadnicze wymagania określone w załącznikach II, IV i V do rozporządzenia (UE) 2018/1139. Uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, cechy eksploatacyjne danego bezzałogowego statku powietrznego oraz charakterystykę obszaru eksploatacji, certyfikat może być wymagany w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach. W certyfikacie określa się ograniczenia związane z bezpieczeństwem, warunki eksploatacji i przywileje i może on zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia ograniczeń, warunków i przywilejów, jak również ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestał przestrzegać warunków, zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

9) Operacje państwa trzeciego

Statki powietrzne, o których mowa w [art. 2 ust. 1 lit. c\)](#) rozporządzenia (UE) 2018/1139, a także ich załoga i ich operacje muszą spełniać mające zastosowanie normy ICAO. W zakresie nieuregulowanym takimi normami statki powietrzne, ich załoga i ich operacje muszą spełniać – w odniesieniu do statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne – zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V do rozporządzenia (UE) 2018/1139. W odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych muszą one spełniać zasadnicze wymogi określone w [załączniku IX](#) oraz, w stosownych przypadkach, zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V do wspomnianego rozporządzenia.

10) Badania naukowe i innowacje

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wprowadzono szereg nowych kluczowych kompetencji w odniesieniu do EASA. W zakresie badań naukowych i innowacji Agencja wspomaga Komisję oraz państwa członkowskie w określeniu najważniejszych tematów badawczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu przyczynienia się do spójności oraz koordynacji działań badawczo-rozwojowych finansowanych ze środków publicznych oraz polityk wchodzących w zakres stosowania rozporządzenia. EASA wspiera Komisję w określaniu i realizacji odpowiednich unijnych programów ramowych w dziedzinie badań i innowacji oraz rocznych i wieloletnich programów prac, w tym w procedurach oceny, w ocenach finansowanych projektów oraz w wykorzystaniu wyników projektów badawczych i innowacyjnych. Agencja realizuje również części unijnego programu ramowego w dziedzinie badań i innowacji, które dotyczą lotnictwa cywilnego, a także angażuje się w doraźne działania badawcze, które są zgodne z zadaniami Agencji i celami rozporządzenia (UE) 2018/1139.

W ostatnich dziesięcioleciach europejska branża lotnicza przeszła intensywny rozwój, dzięki czemu Europa zajmuje czołową pozycję na globalnym rynku konkurencyjnym. Istotnymi elementami są unijne programy badań naukowych i innowacji w dziedzinie lotnictwa europejskiego, jak również działalność badawcza państw członkowskich i branży. Inicjatywy te bezpośrednio wpisują się w cel zarówno europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego, jak i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, jakim jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa, ochrony i ochrony środowiska w Europie.

Nowe technologie i koncepcje pojawiają się w bezprecedensowym tempie. W ramach europejskich i krajowych programów badań naukowych i innowacji, w tym wspólnej inicjatywy technologicznej „Czyste niebo”/partnerstwa na rzecz ekologicznego lotnictwa i SESAR, opracowuje się nowe koncepcje i rozwiązania w dziedzinie lotnictwa, które będą wymagały certyfikacji lub zatwierdzenia, zanim wejdą do eksploatacji w Europie i w państwach trzecich. Ponadto nowe podmioty, w szczególności w sektorze dronów, oznaczają nowe wymagania na europejskiej arenie lotniczej i wymagają nowych europejskich rozwiązań regulacyjnych.

Europejski system bezpieczeństwa lotniczego wspiera wdrażanie tych nowych rozwiązań, a ogólniej bezpieczną integrację nowych technologii i koncepcji.

Jeżeli chodzi o europejski plan bezpieczeństwa lotniczego, projekty badawcze, które stają się częścią planu, pochodzą z wykazu priorytetowych tematów programu badawczego, dla których zapewniono źródło finansowania lub w przypadku których istnieje prawdopodobieństwo, że

projekt zostanie sfinansowany przed rozpoczęciem okresu odniesienia danego europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego¹³.

Program „Data4Safety” stanowi cenne źródło umożliwiające identyfikację odpowiednich danych (parametry lotu, dane o ruchu, pogoda, raporty o bezpieczeństwie itp.), które są dostępne w postaci zagregowanej w celu wsparcia projektów badawczych, zgodnie z art. 72 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w którym wzywa się EASA do gromadzenia i analizowania danych dotyczących bezpieczeństwa w celu identyfikacji zagrożeń i pomiaru skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego.

11) Współzależność między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a ochroną lotnictwa cywilnego, w tym cyberbezpieczeństwo

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 określono, że Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie współpracują w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, w przypadku gdy zachodzą współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego. EASA może również udzielić Komisji pomocy technicznej, w przypadkach gdy Agencja posiada odpowiednią wiedzę fachową w zakresie bezpieczeństwa, we wdrażaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008⁴¹ i innych odpowiednich przepisów unijnych. Aby przyczynić się do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, Agencja, w razie konieczności, reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilny problem, wdrażając środki związane z certyfikacją zdadności do lotu oraz zgodności z wymogami ochrony środowiska w celu wyeliminowania słabych punktów w projekcie statku powietrznego, a także zalecając działania naprawcze, które mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe lub osoby fizyczne i prawne podlegające rozporządzeniu (UE) 2018/1139, lub rozpowszechniając odpowiednie informacje wśród tych organów i osób, w przypadku gdy problem ma wpływ na operacje statku powietrznego, w tym gdy wiąże się z ryzykiem dla lotnictwa cywilnego, którego źródłem są strefy konfliktu.

12) Współpraca międzynarodowa

Na podstawie umów międzynarodowych w sektorze lotnictwa UE rozszerza swoje ramy prawne na państwa trzecie i regiony na całym świecie. Umowy te mają na celu albo zapewnienie pełnej zbieżności przepisów z mającymi zastosowanie przepisami UE w celu rozszerzenia jednolitego rynku lotniczego UE na te państwa trzecie i regiony, albo ustanowienie zasad i procedur wzajemnego uznawania certyfikatów. W związku z tym należy zwrócić uwagę na intensywną działalność Komisji i EASA polegającą na udzielaniu pomocy technicznej państwom trzecim i regionom w celu wsparcia ich we wdrażaniu mającego zastosowanie prawa lotniczego UE. Takie wsparcie przyczynia się do harmonizacji zasad i wzajemnego uznawania certyfikatów, w interesie europejskiego sektora lotniczego, oraz do propagowania europejskich norm bezpieczeństwa lotnictwa. Agencja współpracuje z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi oraz dokonuje ustaleń roboczych z tymi organami i organizacjami międzynarodowymi.

W kontekście ICAO EASA wspiera państwa członkowskie w wykonywaniu ich praw oraz w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych odnoszących się do

13 Więcej informacji na temat działalności badawczej Agencji można uzyskać na stronie internetowej EASA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>

kwestii objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, w szczególności ich praw i zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej.

Agencja działa w charakterze Regionalnej Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem w ramach ICAO (zob. sekcja 1.2 powyżej).

13) Zarządzanie kryzysowe w lotnictwie

Komisja, jak również EASA zgodnie z art. 91 rozporządzenia (UE) 2018/1139, podjęły natychmiastowe działania w zakresie swoich kompetencji, aby przyczynić się do szybkiego reagowania na sytuację kryzysową związaną z COVID-19 i do łagodzenia skutków tej sytuacji. EASA w koordynacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami wydała szereg wymogów i zaleceń dla państw członkowskich i zainteresowanych stron z branży lotniczej, w formie wytycznych bezpieczeństwa, biuletynów informujących o bezpieczeństwie, wytycznych i materiałów propagujących bezpieczeństwo.

Jednym z dokumentów był – wydany przez EASA i Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) – wspólny dokument określający środki zapewniające bezpieczeństwo zdrowotne podróżnych i personelu lotniczego po wznowieniu przez linie lotnicze regularnych lotów po okresie poważnych zakłóceń spowodowanych przez COVID-19¹⁴.

14) Współzależność między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi

W art. 89 rozporządzenia (UE) 2018/1139 wprowadzono wymóg, zgodnie z którym „Komisja, Agencja, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii oraz państwa członkowskie współpracują w celu zapewnienia, aby w procedurach regulacji, nadzorze i wdrażaniu zasady *just culture* [...] uwzględniane były współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a powiązanymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi, w celu wyeliminowania ryzyka społeczno-ekonomicznego dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego”.

W dalszej części tego artykułu wymaga się od Agencji publikowania co trzy lata przeglądu, „który zawiera obiektywną analizę podjętych działań i środków, w szczególności tych, które odnoszą się do współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi”.

Jest to zgodne z procesem zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie, który – jako proces proaktywny i oparty na danych – ma na celu systematyczną identyfikację i ocenę kwestii związanych z bezpieczeństwem, w tym kwestii wynikających z czynników społeczno-ekonomicznych. EASA opublikowała pierwsze wydanie przeglądu przewidzianego w art. 89 w grudniu 2021 r.¹⁵ W przeglądzie zbadano w szczególności wpływ czynników społeczno-ekonomicznych na bezpieczeństwo w obszarach zatrudnienia i warunków pracy, zdrowia i stylu życia oraz edukacji. Określa się w nim również możliwe przyszłe działania i środki w kontekście europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

14 [EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol | EASA \(europa.eu\)](#) [Protokół EASA i ECDC dotyczący zapewnienia w lotnictwie bezpieczeństwa pod względem zdrowia w związku z COVID-19].

15 [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | EASA \(europa.eu\)](#) [EASA publikuje badanie czynników społeczno-ekonomicznych w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego]

1.3.2.2. Środki Agencji

Wdrożenie rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów wykonawczych i delegowanych jest wspierane, w stosownych przypadkach, przez specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne.

Specyfikacje certyfikacyjne przewidują normy techniczne, które wskazują sposoby wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi i wykonawczymi. Są one wykorzystywane do celów certyfikacji wyrobów, osób i organizacji. W przypadku gdy rozporządzenie (UE) 2018/1139 tak stanowi, niektóre specyfikacje certyfikacyjne służą za podstawę certyfikacji do celów wydania certyfikatu przez EASA.

Szczegółowe specyfikacje są niewiązującymi normami wydawanymi przez Agencję w celu wykonania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, w przypadku gdy w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wymaga się stosowania szczegółowych specyfikacji do celów deklaracji zgodności przez organizację lub osobę podlegającą obowiązkowi takiej deklaracji.

Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań to niewiążące normy wydane przez Agencję, które są wykorzystywane przez organizacje w celu wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi i wykonawczymi lub ze specyfikacjami certyfikacyjnymi i szczegółowymi specyfikacjami.

Materiały zawierające wytyczne to niewiążące materiały wydane przez Agencję, które pomagają zilustrować znaczenie aktów delegowanych lub wykonawczych, specyfikacji certyfikacyjnych lub szczegółowych specyfikacji i które służą jako wsparcie przy interpretacji rozporządzenia (UE) 2018/1139, aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz specyfikacji certyfikacyjnych i szczegółowych specyfikacji.

1.3.2.3. Mechanizmy elastyczności

Ponieważ lotnictwo jest złożonym rodzajem działalności, przepisy nie są w stanie uwzględnić wszystkich sytuacji i niezbędna jest pewna elastyczność, aby umożliwić prowadzenie działań przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

W tym celu w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 zawarto elastyczne przepisy umożliwiające państwom członkowskim przyznanie wszelkim osobom fizycznym lub prawnym podlegającym temu rozporządzeniu zwolnienia z mających zastosowanie wymogów w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku potrzeb operacyjnych tych osób, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- nie ma możliwości odpowiedniego zareagowania na te okoliczności lub potrzeby w sposób zgodny z mającymi zastosowanie wymogami;
- bezpieczeństwo, ochrona środowiska oraz zgodność z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami są zapewnione, w razie konieczności poprzez zastosowanie środków łagodzących;
- państwo członkowskie ograniczyło na tyle, na ile to możliwe, wszelkie możliwe zakłócenia warunków rynkowych wynikające z przyznania zwolnienia oraz
- zwolnienie jest ograniczone – pod względem zakresu i okresu obowiązywania – do tego, co jest absolutnie niezbędne, oraz jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

Jeżeli zwolnienie przyznano na okres przekraczający osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie przyznało takie same zwolnienie wielokrotnie i jego łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Agencja ocenia, czy warunki określone powyżej zostały spełnione, oraz wydaje Komisji zalecenie dotyczące wyników tej oceny w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania powiadomienia. Następnie Komisja, uwzględniając to zalecenie, ocenia, czy warunki te zostały spełnione. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, Komisja przyjmuje, w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania tego zalecenia, akt wykonawczy zawierający decyzję w tym przedmiocie. Po powiadomieniu o akcie wykonawczym potwierdzającym, że te warunki nie zostały spełnione, dane państwo członkowskie niezwłocznie cofa przyznane zwolnienie.

Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zgodność z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami określonymi w załącznikach można wykazać za pomocą środków innych niż środki określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie wspomnianego rozporządzenia oraz że środki te zapewniają osobom podlegającym niniejszemu rozporządzeniu lub danym organom znaczące korzyści w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub efektywności, może przedłożyć Komisji oraz Agencji uzasadniony wniosek o zmianę aktu delegowanego lub wykonawczego, tak aby umożliwić korzystanie z tych innych środków. W takim przypadku Agencja bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje Komisji zalecenie dotyczące tego, czy wniosek państwa członkowskiego spełnia warunki określone powyżej. Jeżeli jest to niezbędne, Komisja – niezwłocznie oraz uwzględniając to zalecenie – rozważa możliwość zmiany danego aktu delegowanego lub wykonawczego.

1.3.3. Badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

Przepisy mające zastosowanie do badania wypadków i incydentów określono na szczeblu europejskim w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010¹⁶. Zapewnia ono wysoki poziom skuteczności, staranności i jakości badania zdarzeń w europejskim lotnictwie cywilnym; jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Ponadto wzmacnia ono współpracę między organami ds. badania zdarzeń lotniczych poprzez ustanowienie europejskiej sieci organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA) oraz wprowadza przepisy w zakresie przechowywania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i związanych z nimi odpowiedzi w unijnej centralnej bazie danych.

Więcej informacji na temat badania wypadków i incydentów w Unii Europejskiej znajduje się w [sekcji 1.5](#).

1.3.4. Zgłaszanie i analiza zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowane w związku z nimi działania następcze

Rozporządzenie (UE) nr 376/2014¹⁷ zawiera przepisy dotyczące zgłaszania i analizy zdarzeń i podejmowanych w związku z nimi działań następczych, uzupełniające szczegółowe zasady

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18.

dotyczące zgłaszania zdarzeń w danej dziedzinie lotnictwa zawarte w rozporządzeniach wykonawczych odnoszących się do danej dziedziny. W rozporządzeniu tym ustanowiono wymogi mające na celu zachęcanie do zakorzenienia kultury zgłaszania zdarzeń. Określono również obowiązki sektora, państw członkowskich i EASA w zakresie gromadzenia informacji i analizowania zdarzeń w celu wsparcia procedur zarządzania bezpieczeństwem. Ponadto zapewnia ono odpowiednią ochronę informacji oraz ich wymianę między państwami członkowskimi i z EASA. Rozporządzenie zawiera ponadto przepisy mające na celu promowanie zasad „just culture” we wszystkich państwach członkowskich.

Ponadto EASP wykorzystuje pracę sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego ustanowionej tym rozporządzeniem w celu określenia, jakie działania należy wdrożyć na poziomie Unii z perspektywy opartej na dowodach. Sieć wykorzystuje zaawansowaną analitykę dostępną na platformie Data4Safety, a także możliwość, w stosownych przypadkach, łączenia danych dotyczących zdarzeń z innymi źródłami danych, co zwiększa oparty na dowodach wymiar jej pracy i umożliwia lepszą identyfikację i ocenę ryzyka w całym systemie.

1.3.5. Unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach UE

W rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005¹⁸ (zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2111/2005”) określono przepisy dotyczące ustanowienia i publikowania – w oparciu o wspólne kryteria – unijnego wykazu przewoźników lotniczych, którzy ze względów bezpieczeństwa podlegają zakazowi wykonywania przewozów w Unii. [Wykaz przewoźników lotniczych objętych zakazem](#)¹⁹ przyjęty na podstawie tego rozporządzenia sam w sobie jest rozporządzeniem i w związku z tym jest bezpośrednio stosowany w państwach członkowskich. Wykaz przewoźników lotniczych objętych zakazem został ustanowiony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006²⁰. Jest regularnie aktualizowany.

Do celów aktualizacji wykazu Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego złożony z ekspertów ds. technicznego bezpieczeństwa lotniczego ze wszystkich państw EASA, któremu przewodniczy Komisja. Działając na wniosek Komisji, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmuje opinię większością kwalifikowaną²¹.

Decyzję o włączeniu lub usunięciu przewoźnika (lub grupy przewoźników certyfikowanych w tym samym państwie) podejmuje się w oparciu o wspólne kryteria bezpieczeństwa określone w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. Kryteria te uwzględniają na przykład istnienie uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego, brak zdolności lub woli

18 Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

19 Więcej informacji dostępnych jest na stronie http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

21 Szczegółowe procedury są określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję; Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

przewoźnika lotniczego lub organów odpowiedzialnych za nadzór nad nim do rozwiązywania problemu uchybień w zakresie bezpieczeństwa, zakazy wykonywania przewozów nałożone przez państwa trzecie, sprawozdania z kontroli sporządzone przez państwa trzecie lub organizacje międzynarodowe (ICAO) oraz udokumentowane informacje dotyczące wypadków. Wszystkie kryteria uwzględniają odpowiednie normy bezpieczeństwa lotniczego, czyli normy i zalecane metody postępowania ICAO w przypadku operatorów z państw trzecich albo prawo Unii w przypadku operatorów europejskich.

1.4. Zakres odpowiedzialności i obowiązków dotyczących bezpieczeństwa w Unii Europejskiej

1.4.1. Proces decyzyjny w Unii Europejskiej

Art. 100 ust. 2 TFUE umożliwia, między innymi, przyjęcie środków w celu poprawy bezpieczeństwa transportu lotniczego, które są przyjmowane przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów.

Przepisy takie są proponowane przez Komisję, która ma prawo inicjatywy, i przedstawiane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, zwanym często „współprawodawcami”. Parlament Europejski (wybierany przez obywateli Unii) oraz Rada (składająca się z przedstawicieli państw członkowskich) mogą wprowadzać zmiany do tekstu zaproponowanego przez Komisję, z zastrzeżeniem spełnienia wymogów wynikających z Traktatów. Przyjęcie aktu przez współprawodawców zakłada ich ostateczne porozumienie co do odpowiedniego tekstu.

Po zatwierdzeniu ostatecznego tekstu przez Parlament Europejski i Radę jest on wspólnie podpisywany przez przewodniczących i sekretarzy generalnych obu instytucji. Po podpisaniu teksty są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Rozporządzenia są bezpośrednio wiążące w całej UE od daty określonej w wersji opublikowanej w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Akty przyjęte zgodnie z powyższą procedurą mogą obejmować uprawnienia delegowane i wykonawcze dla Komisji. Komisja posiada te uprawnienia jedynie wtedy, gdy stanowi tak podstawowy akt prawny.

Na potrzeby przyjmowania aktów delegowanych utworzono specjalną grupę ekspertów, w ramach której Komisja, po szczegółowym omówieniu wniosków regulacyjnych z ekspertami reprezentującymi państwa członkowskie, przyjmuje akty delegowane. Jeśli chodzi o przyjmowanie aktów wykonawczych, utworzono specjalny komitet²² do opracowywania projektów aktów wykonawczych do rozporządzeń (UE) 2018/1139 i (UE) nr 376/2014, w przypadku gdy Komisja przedstawia projekty rozporządzeń oparte głównie na propozycjach przedstawionych przez EASA (tzw. opinie), które przed opublikowaniem przez Agencję zostały poddane szeroko zakrojonym konsultacjom z zainteresowanymi stronami. Projekt rozporządzenia jest omawiany przez komitet regulacyjny składający się z przedstawicieli 27 państw członkowskich, w skład którego wchodzi również przedstawiciele Islandii, Liechtensteinu, Norwegii, Szwajcarii i Urzędu Nadzoru EFTA, zgodnie z Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym²³ i umową między Wspólnotą Europejską

22 Komitet ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego – „Komitet Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego: Komitet EASA”.

23 Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Dz.U. L 1 z 3.1.1994, załącznik XIII – s. 1.

a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego²⁴. Jeżeli komitet wyda pozytywną opinię na temat środków proponowanych przez Komisję, rozporządzenie wykonawcze zostaje przyjęte.

W dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego istotny jest inny komitet: Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, który jest odpowiedzialny za aktualizację wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (UE) 2111/2005. Dodatkowo Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej jest odpowiedzialny za przyjęcie zasad systemu skuteczności działania, które obejmują wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa odnośnie do ATM/ANS.

1.4.2. Kompetencje i obowiązki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w ramach europejskiego systemu bezpieczeństwa

1.4.2.1. Streszczenie kompetencji i obowiązków w ramach europejskiego systemu bezpieczeństwa

²⁴ Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73.

Tabela 2. Właściwe organy zgodnie z przepisami UE

OBSZAR KOMPETENCJI	PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE	EASA
Zdatność do lotu statku powietrznego i ochrona środowiska, obejmujące: - samoloty, - wiroplaty, - szybowce, - balony, - sterowce, - elektryczne samoloty pionowego startu i lądowania	Certyfikacja zdatności do lotu (indywidualnych) statków powietrznych	Certyfikacja typu statku powietrznego, silnika i śmigieł
	Certyfikacja (indywidualnych) statków powietrznych w zakresie hałasu	Certyfikacja części i wyposażenia
	Nie dotyczy	Certyfikacja organizacji projektujących i nadzór nad nimi
	Certyfikacja organizacji produkujących, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji produkujących z państw trzecich i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji produkujących, których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi ²⁵
	Certyfikacja organizacji obsługi technicznej (część 145), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji obsługi technicznej z państw trzecich (część 145) i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji określonych w części 145, których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi
	Certyfikacja organizacji kompleksowej zdatności do lotu (część CAO), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji kompleksowej zdatności do lotu z państw trzecich (część CAO) i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji określonych w części CAO, których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi
	Certyfikacja organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (część CAMO), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu z państw trzecich (część CAMO) i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi

25 Art. 64: Przenoszenie obowiązków na wniosek państw członkowskich – art. 65: Przenoszenie obowiązków na wniosek organizacji działających w więcej niż jednym państwie członkowskim.

	Licencjonowanie personelu poświadczającego w obsłudze technicznej	Nie dotyczy
	Certyfikacja organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych (część 147), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych z państw trzecich (część 147) i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych (część 147), których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi
Operacje lotnicze	Nie dotyczy	Zezwolenia dla operatorów z państw trzecich (zarobkowy transport lotniczy)
	Certyfikacja operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze/posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, których AOC przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi
	Nadzór nad innymi operatorami/zezwolenia dla innych operatorów (operacje niezarobkowe, operacje specjalistyczne), z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem	Nadzór nad innymi operatorami/zezwolenia dla innych operatorów, w przypadku gdy nadzór przekazano zgodnie z art. 64 lub 65 RP
Załoga lotnicza i kwestie medyczne	Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom	Nie dotyczy
	Poświadczanie stanu zdrowia personelu pokładowego	Nie dotyczy
	Certyfikacja organizacji szkolących pilotów, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja organizacji szkolących pilotów z państw trzecich i nadzór nad nimi Certyfikacja unijnych organizacji szkolących pilotów, których certyfikat przeniesiono zgodnie z art. 64 lub 65 RP, i nadzór nad nimi
	Certyfikacja centrów medycyny lotniczej, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja centrów medycyny lotniczej z państw trzecich i nadzór nad nimi

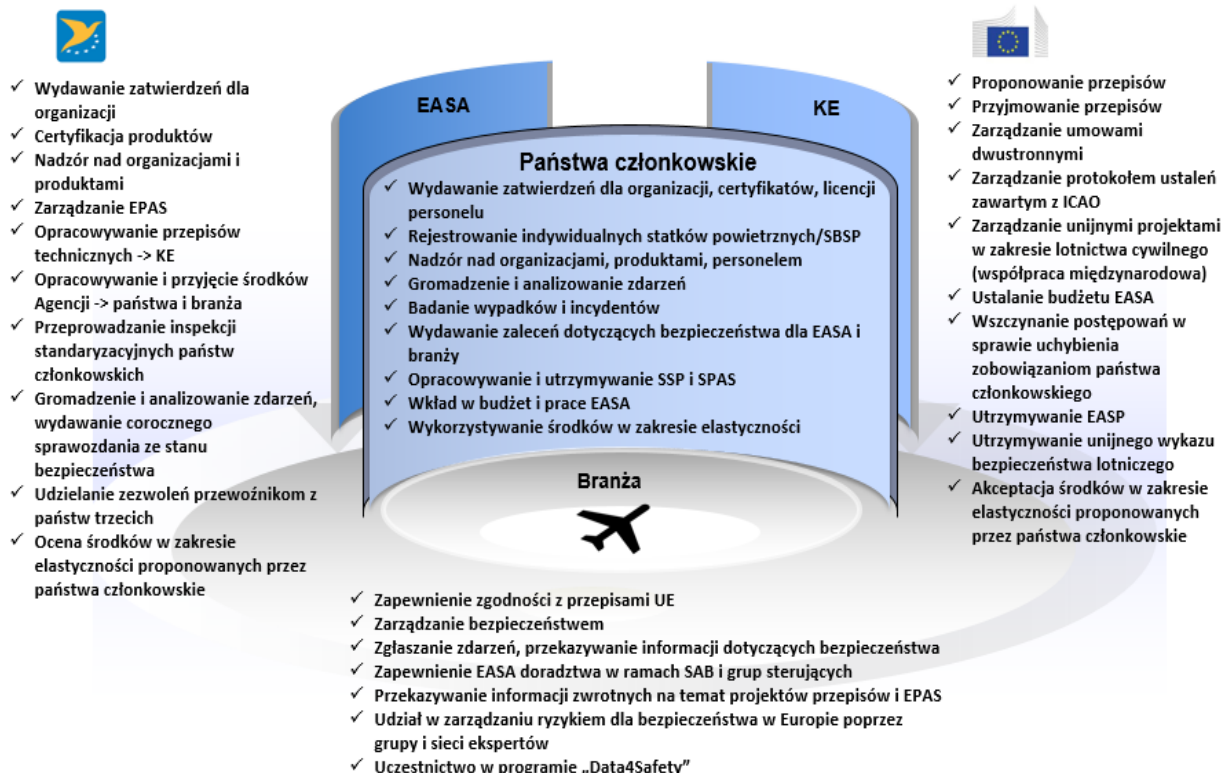
	Certyfikacja FSTD, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem	Certyfikacja FSTD: – wykorzystywanych przez organizacje szkoleniowe certyfikowane przez EASA – znajdujących się w państwie trzecim – znajdujących się w państwie członkowskim na wniosek państwa członkowskiego
	Certyfikacja instruktorów i egzaminatorów oraz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej	Nie dotyczy
Zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS)	Certyfikacja instytucji zapewniających ATM/ANS, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem, i nadzór nad nimi	Certyfikacja instytucji zapewniających ATM/ANS z państw trzecich i nadzór nad nimi Certyfikacja instytucji zapewniających ATM/ANS o zasięgu ogólnoeuropejskim, w tym menedżera sieci i instytucji świadczących usługi w zakresie danych, oraz nadzór nad nimi
	Nie dotyczy	Certyfikacja i nadzór w odniesieniu do certyfikatów oraz deklaracji składanych w odniesieniu do niektórych urządzeń ATM/ANS związanych z bezpieczeństwem
	Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich kontrolerom ruchu lotniczego (w tym instruktorom i oceniającym)	Nie dotyczy
	Certyfikacja organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, z wyjątkiem tych, w przypadku których EASA jest właściwym organem	Certyfikacja organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego z państw trzecich
	Certyfikacja lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie i centrów medycyny	Nie dotyczy
Lotniska (w tym lotniska dla śmigłowców i wertiporty)	Certyfikacja lotnisk i ich wyposażenia związanego z bezpieczeństwem	Certyfikacja i nadzór w odniesieniu do certyfikatów oraz deklaracji składanych w odniesieniu do określonego wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem
	Certyfikacja operatorów lotnisk i ich operacji	Nie dotyczy

SBSP (bezzałogowe statki powietrzne)	Rejestracja operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych	Weryfikacja projektu SBSP eksploatowanego w kategorii „szczególnej”
	Zezwolenia eksploatacyjne w przypadku SBSP eksploatowanego w kategorii „szczególnej”	Nie dotyczy
	Wstępne wydawanie certyfikatów operatorów lekkich bezzałogowych systemów powietrznych (certyfikatów LUC) i stały nadzór nad nimi	Nie dotyczy
	Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom bezzałogowych statków powietrznych eksploatujących SBSP	Nie dotyczy
U-space	Ocena ryzyka w przestrzeni powietrznej, wyznaczanie przestrzeni powietrznej U-space, dynamiczna rekonfiguracja przestrzeni powietrznej i związane z tym obowiązki	Nie dotyczy
	Wyznaczenie i certyfikacja instytucji świadczącej centralne usługi informacyjne	Nie dotyczy
	Certyfikacja innych instytucji świadczących usługi U-space (USSP)	Certyfikacja USSP o zasięgu ogółouropejskim oraz USSP z państw trzecich

Uwaga:

Obowiązki w zakresie zatwierdzania/certyfikacji w poszczególnych obszarach kompetencji obejmują również, w stosownych przypadkach, zarządzanie bezpieczeństwem i zarządzanie bezpieczeństwem informacji. Zgodność z mającymi zastosowanie wymogami jest weryfikowana w ramach procesów certyfikacji początkowej/zatwierdzenia początkowego i ciągłego nadzoru i nie jest przedmiotem żadnego odrębnego zatwierdzenia/certyfikacji organizacji. W związku z tym podział obowiązków w tych dziedzinach jest zgodny z podziałem określonym w tabeli 2.

Rysunek 1. Wzajemne powiązania między zainteresowanymi stronami europejskiego systemu bezpieczeństwa



1.4.2.2. Państwa członkowskie

W ramach zwykłej procedury ustawodawczej Rada, złożona z przedstawicieli państw członkowskich, jest współprawodawcą obok Parlamentu Europejskiego (zob. [sekcja 1.3.1](#)). Państwa członkowskie (ale nie sama Rada) są również częścią procesu decyzyjnego w przypadku aktów wykonawczych poprzez ustanowione uzgodnienia w ramach procedury komitetowej (zob. [sekcja 1.4.1](#)).

Przy obecnym stanie prawa Unii państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za regulację:

- zdatności do lotu statków powietrznych wymienionych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2018/1139 (np. niektóre historyczne statki powietrzne, eksperymentalne statki powietrzne, lekkie statki powietrzne itp.);
- eksploatacji statków powietrznych w przypadku prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych, przeciwpożarowych, ochrony wybrzeża lub podobnych rodzajów działalności lub służb, pod warunkiem że nie podjęły one decyzji o stosowaniu wymogów UE zgodnie z art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, które są zapewniane lub udostępniane przez wojsko, pod warunkiem że państwo członkowskie nie podjęło decyzji o stosowaniu wymogów UE zgodnie z art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- lotnisk, które są kontrolowane i eksploatowane przez wojsko, pod warunkiem że państwo członkowskie nie podjęło decyzji o stosowaniu wymogów UE zgodnie z art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139;

Uwaga: Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie bezpieczeństwa i obrony narodowej państwa członkowskie dopilnowują, aby ATM/ANS, o których mowa w lit. c),

zapewniane dla cywilnego ruchu lotniczego, jak również obiekty, o których mowa w lit. d), będące obiektami użytku publicznego, oferowały poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności z systemami cywilnymi, który jest równie skuteczny jak poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności wynikający z zastosowania zasadniczych wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139;

- e) lotnisk, które nie spełniają co najmniej jednego z następujących kryteriów:
 - (i) są dostępne dla użytku publicznego;
 - (ii) służą zarobkowemu transportowi lotniczemu;
 - (iii) umożliwiają wykonywanie operacji przy użyciu procedur podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów oraz
 - a. które dysponują utwardzoną drogą startową o długości co najmniej 800 metrów lub
 - b. obsługują wyłącznie śmigłowce;
- f) na podstawie decyzji państwa członkowskiego – lotnisk, które spełniają wszystkie kryteria wyszczególnione w lit. e) ppkt (i)–(iii), ale obsługują nie więcej niż 10 000 pasażerów korzystających z zarobkowego transportu lotniczego lub wykonują nie więcej niż 850 operacji związanych z przewozami towarowymi rocznie;
- g) środków ograniczających czas lotu dla obszarów nieobjętych prawem Unii (por. art. 8 rozporządzenia (UE) nr 965/2012).

Zgodnie z art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiejkolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a) rozporządzenia, oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane. Ta tak zwana opcjonalność (*opt-in*) zapewnia państwom członkowskim elastyczność w podejmowaniu decyzji o tym, w których przypadkach stosowanie prawa Unii może być bardziej efektywne ze względu na osiągnięcie bezpieczeństwa, interoperacyjności lub wzrostu efektywności.

Chociaż przeważająca część przepisów bezpieczeństwa lotniczego jest przyjmowana na szczeblu Unii Europejskiej, państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa lotniczego na swoim terytorium i w swojej przestrzeni powietrznej. Większość zadań dotyczących certyfikacji wymaganych rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i jego przepisami wykonawczymi jest realizowana na poziomie krajowym, jak np. zatwierdzanie krajowych organizacji i licencjonowanie personelu. Państwa członkowskie nadzorują personel i organizacje, prowadzą audyty, oceny i inspekcje oraz podejmują działania w celu zapobiegania niezgodności z przepisami.

W niektórych obszarach certyfikaty są jednak wydawane na poziomie Unii Europejskiej. W tych obszarach państwa członkowskie dokonały przeniesienia spoczywających na nich obowiązków wynikających z konwencji chicagowskiej na rzecz UE (szczegółowe informacje znajdują się na rys. 2 powyżej).

Zgodnie z art. 64 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przenoszenie odpowiedzialności na mocy tego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej. W przypadku gdy państwo członkowskie przenosi zgodnie z niniejszym artykułem odpowiedzialność za wykonywanie zadań przydzielonych mu

w konwencji chicagowskiej, powiadamia ICAO o tym, że Agencja lub inne państwo członkowskie pełni w jego imieniu funkcje i obowiązki przypisane mu w konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z normami ICAO i w myśl rozdziału II rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwa członkowskie są odpowiedzialne za opracowanie krajowego programu bezpieczeństwa, który musi być powiązany z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego i wspiera wdrażanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego.

1.4.2.3. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowiono w 2002 r. w celu zapewnienia poprawy we wszystkich dziedzinach objętych rozporządzeniem (UE) 2018/1139, tak by pewne zadania wykonywane na szczeblu UE były realizowane przez jeden wyspecjalizowany organ ekspercki. Personel EASA składa się z ponad 800 ekspertów w dziedzinie lotnictwa i administratorów ze wszystkich państw członkowskich. Siedziba znajduje się w Kolonii (Niemcy); Agencja ma także biuro w Brukseli i pięć innych biur w Waszyngtonie (USA), Montrealu (Kanada), Pekinie (Chiny), Panamie (Panama) i Singapurze.

EASA jest niezależna w kwestiach technicznych i dysponuje autonomią prawną, administracyjną i finansową. Ma ona osobowość prawną i wykonuje zadania i obowiązki nałożone na nią rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

Zarząd EASA, skupiający przedstawicieli 27 państw członkowskich UE, Islandii, Liechtensteinu, Norwegii, Szwajcarii i Komisji, określa program prac EASA, uchwała budżet i monitoruje funkcjonowanie Agencji. Zarząd zachęca również obserwatorów do udziału w swoich obradach, gromadząc państwa sąsiadujące z UE, które podpisały kompleksową umowę dotyczącą usług lotniczych z UE, oraz branżę reprezentowaną przez organ doradczy EASA.

EASA działa jako organ właściwy w obszarach lotnictwa określonych na rys. 2 powyżej. W tym kontekście od 2003 r. EASA jest odpowiedzialna za certyfikację typu statków powietrznych w UE. Certyfikat wydawany przez EASA potwierdza, że dany typ statku powietrznego spełnia wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach UE. EASA monitoruje wyniki eksploataowanych typów statków powietrznych w czasie całego cyklu życia statków powietrznych wyprodukowanych według projektu typu. W związku z tym w przypadku wykrycia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji Agencja może zlecić określone działania. W tym celu EASA wydaje „dyrektywy zdadności”, które są skierowane do posiadacza certyfikatu typu i których muszą przestrzegać operatorzy w kontekście obsługi technicznej poszczególnych statków powietrznych.

EASA realizuje ponadto różne zadania i obowiązki opisane na rys. 3 powyżej. Dotyczy to zwłaszcza przygotowania i przyjęcia opinii, które są przydatne dla Komisji w przygotowaniu elementów technicznych rozporządzeń delegowanych i wykonawczych.

W przygotowaniu takich opinii EASA pomagają organy doradcze, które doradzają również w sprawie treści, priorytetów i realizacji programu działań regulacyjnych Agencji w kontekście europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Poza tym Agencja przygotowuje i przyjmuje środki (specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne) wspierające realizację tych wspólnych przepisów technicznych.

Ponadto EASA przeprowadza inspekcje standaryzacyjne w państwach członkowskich w celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego przepisów wykonawczych (zob. również [sekcja 3.1.1](#)). Przedstawia ona sprawozdania Komisji, która ostatecznie decyduje o wprowadzeniu środków egzekwowania

przepisów w związku z brakiem zgodności na podstawie konsultacji technicznych i prawnych z Agencją.

W obszarze ATM/ANS EASA udziela Komisji pomocy technicznej we wdrażaniu SES, przeprowadzając inspekcje techniczne, dochodzenia techniczne i badania, a także biorąc udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym wspierając opracowanie i wdrożenie programu SESAR. W szczególności EASA zaspokaja potrzeby regulacyjne i potrzeby w zakresie wdrożenia związane z istotnymi zmianami operacyjnymi SESAR oraz innymi rozwiązaniami wynikającymi z postępu technologicznego, takimi jak m.in. rozwiązania technologiczne w zakresie U-space, wirtualizacja, architektura oparta na chmurze oraz zdalne interwencje wieży kontrolnej, poprzez umożliwienie stosowania nowych metod pracy, usprawnień operacyjnych i technologii opracowanych w ramach SESAR. EASA wspiera również cały cykl innowacji SESAR, oceniając proponowane systemy i nadzorując wdrażane rozwiązania. Stanowią one elementy składowe przyszłej europejskiej architektury przestrzeni powietrznej, przyczyniając się do zapewnienia bezpieczeństwa, skuteczności działania i efektywności środowiskowej. EASA zapewnia również, w imieniu Komisji, nadzór nad menedżerem sieci na potrzeby realizacji funkcji sieciowych ATM SES.

Ponadto EASA przyczynia się do wdrożenia systemu skuteczności działania na potrzeby służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych, w szczególności przez dostarczanie materiałów zawierających wytyczne dotyczące elementów związanych z bezpieczeństwem systemu skuteczności działania ATM SES (zob. sekcja 2.3.1).

EASA jest również uprawniona do zatwierdzenia operatorów wykonujących przewozy zarobkowe z państw trzecich, wykonujących loty do, w granicach lub z 31 państw EASA. EASA jest odpowiedzialna jedynie za część oceny operatorów zagranicznych związaną z bezpieczeństwem. Pozwolenia na wykonywanie lotów nadal wydawane są przez władze krajowe. Ponadto EASA koordynuje europejski program inspekcji na płycie „SAFA” (ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych) w odniesieniu do bezpieczeństwa obcych statków powietrznych korzystających z portów lotniczych w Unii.

W bardziej ogólnym wymiarze EASA oferuje, w stosownych przypadkach, doradztwo techniczne Komisji i państwom członkowskim. Agencja jest również organem wdrażającym pomoc techniczną w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ATM udzielaną państwom trzecim i regionom, z którymi UE podpisała umowy dotyczące usług lotniczych i którym UE zobowiązała się udzielić takiego wsparcia. Pomoc udzielana jest również władzom lotniczym państw członkowskich na zasadzie *ad hoc*.

EASA podejmuje również zadania w obszarze gromadzenia, analizy i badania danych w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. W tym kontekście wspiera ją sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego. Agencja koordynuje program „Data4Safety”, którego głównym celem jest ustanowienie solidnych zdolności w zakresie zarządzania ryzykiem na potrzeby europejskiego sektora lotnictwa, aby wzmocnić jego zdolności podejmowania świadomych i opartych na danych decyzji w poszczególnych dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego. Celem programu jest wykorzystanie niespotykanych dotąd rodzaju i ilości wiedzy i danych w celu rozwiązania większości ważnych kwestii i problemów, z którymi boryka się i będzie się borykać europejski sektor transportowy.

EASA jest członkiem Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa odpowiedzialnej za koordynację zarządzania reakcjami na sytuację kryzysową w sieci w sektorze lotnictwa. Agencja w zakresie swoich kompetencji przyczynia się – w koordynacji z innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami – do szybkiego reagowania na sytuacje kryzysowe w lotnictwie i do łagodzenia skutków tych sytuacji.

Ponadto EASA jest odpowiedzialna za przygotowanie i przyjęcie europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EPAS)²⁶.

Stosowanie solidnych zasad zarządzania bezpieczeństwem ma podstawowe znaczenie dla stałej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, przewidywania nowego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa oraz jak najlepszego wykorzystania ograniczonych zasobów technicznych. Chociaż europejski plan bezpieczeństwa lotniczego był już uznawanym narzędziem planowania kwestii związanych z bezpieczeństwem na szczeblu UE, dopiero rozporządzenie (UE) 2018/1139 zapewniło temu dokumentowi formalne uznanie prawne. W sposób wyczerpujący i kompleksowy uwzględniono w nim kwestie związane z bezpieczeństwem.

Rozdział II rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczący zarządzania bezpieczeństwem zobowiązuje do przyjęcia europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego oraz europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Dzięki tym przepisom do prawa UE transponowano również określone w załączniku 19 ICAO normy i zalecane praktyki związane z krajowymi programami bezpieczeństwa.

Ponadto rozporządzenie (UE) 2018/1139 zawiera szereg zasad, którymi EASA, Komisja i państwa członkowskie powinny się kierować przy regulowaniu kwestii bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz przy wprowadzaniu środków mających na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego. Zgodnie z tymi zasadami wymaga się w szczególności, aby środki i przepisy dotyczące bezpieczeństwa odpowiadały charakterowi poszczególnych rodzajów statków powietrznych, operacji i działań oraz odpowiadały związanemu z nimi ryzyku, a także były proporcjonalne do tego charakteru i ryzyka. Takie środki powinny również być sformułowane, w jak największym zakresie, w taki sposób, aby koncentrowały się na celach, które należy osiągnąć, a jednocześnie umożliwiały wybór różnych środków służących osiągnięciu tych celów, a także powinny wspierać systemowe podejście do lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem wzajemnych zależności między bezpieczeństwem a innymi technicznymi obszarami, w tym cyberbezpieczeństwem. Powinno to przyczynić się do osiągnięcia wymaganego poziomu bezpieczeństwa w sposób bardziej racjonalny pod względem kosztów oraz do stymulacji innowacji.

1.4.2.4. Komisja Europejska

Komisja jest odpowiedzialna za przygotowanie wniosków ustawodawczych w ramach zwykłej procedury ustawodawczej (zob. również [sekcja 1.3.1](#)) oraz za przygotowanie i przyjęcie aktów wykonawczych i delegowanych, jeżeli są one przewidziane na mocy podstawowego aktu prawnego.

Po przyjęciu przepisów unijnych na państwach członkowskich ciąży podstawowa odpowiedzialność za ich prawidłowe i terminowe stosowanie. Komisja monitoruje prawidłowe stosowanie przepisów przez państwa członkowskie (zob. również [sekcja 3.1.1](#)) przy wsparciu Agencji w ramach procedury inspekcji standaryzacyjnych.

W tym kontekście Komisja może podjąć działania, jeżeli państwo członkowskie jest podejrzane o naruszenie prawa Unii. Jeżeli nie można znaleźć rozwiązania na wczesnym etapie, Komisja, zazwyczaj po konsultacjach z EASA, może wszcząć formalne postępowanie w sprawie

26 Szczegółowe informacje na temat EPAS oraz procesu jego opracowywania i przyjmowania znajdują się w [sekcji 2.2](#). Nazwa europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego została zmieniona z „European Aviation Safety Plan” na „European Plan for Aviation Safety”. Nazwę zmieniono, aby zapobiec pomyleniu „European Aviation Safety Plan” (EASP) z „European Aviation Safety Programme” (EASP).

uchybień zobowiązaniom państwa członkowskiego i ostatecznie skierować sprawę do Trybunału Sprawiedliwości (zob. sekcja 1.6).

Parlament Europejski i Rada podejmują decyzje w sprawie rocznego budżetu UE, a Komisja jest odpowiedzialna za jego wykonanie. W tym kontekście Komisja zapewnia przydział odpowiednich środków finansowych dla działań prowadzonych przez EASA, które zależą od finansowania unijnego.

Ponadto Komisja jest odpowiedzialna za przygotowanie, aktualizację i przyjęcie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego. Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisja będzie aktualizować, stosownie do potrzeb, europejski program bezpieczeństwa lotniczego w celu uwzględnienia wprowadzonych w nim zmian. W tym celu Komisja przeprowadzi konsultacje z Agencją i państwami członkowskimi.

1.5. Badanie wypadków i incydentów

1.5.1. Przepisy mające zastosowanie

Odpowiedzialność za badanie wypadków i incydentów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego poprzez określenie ich przyczyn, a także przedstawienie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa mających na celu zapobieżenie ponownemu ich wystąpieniu, spoczywa na państwach członkowskich.

Rozporządzenie (UE) 996/2010 stanowi podstawę prawną na szczeblu UE w zakresie badania wypadków i incydentów oraz zapobiegania im. Zapewnia ono wysoki poziom skuteczności, szybkości i jakości europejskich badań zdarzeń lotniczych, a jego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości, bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Przepisy te gwarantują w szczególności, by organ odpowiedzialny za badanie wypadków i incydentów (organ ds. badania zdarzeń lotniczych – SIA) był niezależny od innych krajowych organizacji lotnictwa oraz od jakichkolwiek innych stron lub podmiotów, których działania mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi ds. badania zdarzeń lotniczych lub mieć wpływ na jego obiektywność. Przepisy przewidują, że działalność organu można rozszerzyć na zbieranie i analizę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów zapobiegania wypadkom. Działania te oraz badania lub analizy szeregu badań mogą również skutkować zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa, które muszą być uwzględniane przez dany podmiot, do którego są skierowane, oraz – w stosownych przypadkach – muszą zostać zastosowane, aby zapewnić odpowiedni poziom zapobiegania wypadkom i incydentom w lotnictwie cywilnym.

1.5.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010 w ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat informuje organ ds. badania zdarzeń lotniczych, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz – w stosownych przypadkach – o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o powodach ich niepodjęcia. W ciągu 60 dni od otrzymania odpowiedzi organ ds. badania zdarzeń lotniczych informuje adresata, czy uważa odpowiedź za właściwą, a jeżeli nie zgadza się z decyzją o niepodjęciu działań, przekazuje uzasadnienie swojego stanowiska.

Każdy organ ds. badania zdarzeń lotniczych stosuje procedury archiwizacji odpowiedzi otrzymanych w związku z wydanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa, zaś podmioty otrzymujące zalecenia stosują procedury monitorowania postępów w realizacji działań podjętych w związku z otrzymanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa. EASA stosuje

procedurę postępowania z zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa skierowanymi do Agencji oraz udostępnia sprawozdania z postępów i dane statystyczne dotyczące postępowania z zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa.

W przepisach wprowadzono również wymogi w zakresie rejestracji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz związanych z nimi odpowiedzi w europejskiej centralnej bazie danych, tzw. centralnym archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym (ECR), zarządzanej przez Komisję. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych rejestrują także w ECR wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa otrzymane od państw trzecich.

Istnieje uzasadniona potrzeba zapewnienia publicznego dostępu do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa (i odpowiedzi na nie), ponieważ nadrzędnym celem rozporządzenia (UE) nr 996/2010 jest zmniejszenie liczby wypadków i propagowanie rozpowszechniania ustaleń dotyczących incydentów związanych z bezpieczeństwem. Ponieważ ze względów bezpieczeństwa nie powinien istnieć bezpośredni dostęp do ECR, wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa i odpowiedzi na nie zawarte w ECR udostępnia się ogółowi społeczeństwa za pośrednictwem odrębnej publicznej strony internetowej. Zajmuje się tym centralny ośrodek ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). Misją europejskiego centralnego systemu koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie (ECCAIRS) jest zapewnienie platformy cyfrowej umożliwiającej wdrożenie przepisów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014. ECCAIRS wspiera władze lotnicze w gromadzeniu, wymianie i analizie informacji dotyczących bezpieczeństwa, mając na względzie ostateczny cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego. EASA zapewnia Komisji wsparcie w zarządzaniu ECR.

1.5.3. Współpraca z innymi podmiotami

Rozporządzenie (UE) nr 996/2010 jeszcze bardziej wzmacnia współpracę między organami ds. badania zdarzeń lotniczych dzięki ustanowieniu europejskiej sieci organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA), złożonej z szefów organów ds. badania zdarzeń lotniczych w poszczególnych państwach członkowskich lub – w przypadku organów pełniących różne funkcje – szefów działów lotniczych lub ich przedstawicieli. ENCASIA dąży do dalszej poprawy jakości badań prowadzonych przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wzmocnienia ich niezależności przez promowanie wysokich standardów metod badawczych oraz szkolenia inspektorów. ENCASIA przede wszystkim doradza instytucjom Unii Europejskiej we wszystkich aspektach związanych z badaniem zdarzeń lotniczych, wspiera wymianę informacji użytecznych pod kątem poprawy bezpieczeństwa lotniczego, koordynuje i organizuje wzajemne oceny i działania szkoleniowe oraz promuje najlepsze praktyki w zakresie badania zdarzeń lotniczych. Ponadto ENCASIA ma za zadanie analizę zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych lub otrzymanych przez państwa członkowskie UE, mając na uwadze określenie istotnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa o znaczeniu ogólnounijnym.

Zgodnie z załącznikiem 13 do konwencji chicagowskiej rozporządzenie (UE) nr 996/2010 nakłada na organy ds. badania zdarzeń lotniczych w UE obowiązek zaproszenia EASA i zainteresowanych krajowych organów lotnictwa cywilnego państw członkowskich do udziału w badaniu zdarzeń lotniczych. EASA powinna działać jako doradca, tak aby mogła ona wspierać osobę nadzorującą badanie lub pełnomocnego przedstawiciela organu ds. badania zdarzeń lotniczych przeprowadzającego badanie lub uczestniczącego w nim, nie naruszając jednak niezależności badania. Podobnie krajowe organy lotnictwa cywilnego państw członkowskich UE mogą również uczestniczyć w badaniach zdarzeń lotniczych jako doradcy. EASA i krajowe organy lotnictwa cywilnego wspierają również badania, w których uczestniczą, poprzez dostarczanie wymaganych informacji, doradców i sprzętu odpowiedzialnemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych.

Rozporządzenie ma również na celu poprawę koordynacji badań pomiędzy organami ds. badania zdarzeń lotniczych i innymi organami, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takimi jak organy sądowe, organy lotnictwa cywilnego i organy odpowiedzialne za poszukiwania i ratownictwo.

1.6. Egzekwowanie przepisów

1.6.1. Egzekwowanie przepisów w odniesieniu do państw członkowskich

Art. 17 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej stanowi, że Komisja czuwa nad stosowaniem Traktatów i środków przyjmowanych przez instytucje Unii Europejskiej na ich podstawie oraz że nadzoruje stosowanie prawa Unii pod kontrolą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W art. 258 TFUE ustanowiono ogólną procedurę egzekwowania przepisów w UE, przyznając Komisji uprawnienia do wszczęcia postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko państwom członkowskim, które uzna za uchybiające ciążącym na nim zobowiązaniom. Potencjalne naruszenia można ustalić w różny sposób, zazwyczaj na podstawie wyników inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, która pomaga Komisji w monitorowaniu wprowadzania przepisów bezpieczeństwa lotniczego. Inny sposób to zgłaszane Komisji skargi, otrzymywane z różnych źródeł, od skarżących indywidualnych lub instytucjonalnych.

Monitorowanie zgodności z przepisami UE w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i większości ram prawnych w dziedzinie ATM/ANS jest realizowane przez Agencję, której na mocy art. 85 rozporządzenia (UE) 2018/1139 powierzono zadanie wspierania Komisji w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie rozporządzenia oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych. Komisja powierzyła również EASA to samo zadanie w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i jego rozporządzenia wykonawczego.

Zgodnie z przepisami i procedurami ustanowionymi szczegółowym rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 628/2013 EASA monitoruje stosowanie przez właściwe organy państw członkowskich wspomnianych rozporządzeń oraz aktów delegowanych i wykonawczych, a także przeprowadza inspekcje standaryzacyjne. Ponadto, począwszy od 2022 r., inspekcje standaryzacyjne wykorzystuje się również do oceny krajowych programów bezpieczeństwa państw członkowskich, które powinny być zgodne z europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego i zawierać elementy opisane w załączniku 19 ICAO. Takie krajowe programy bezpieczeństwa zawierają również, lub towarzyszą im, krajowe plany bezpieczeństwa lotniczego identyfikujące główne rodzaje ryzyka dla bezpieczeństwa i określające działania mające na celu ich ograniczenie, w tym ryzyko i działania określone w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają znaczenie dla zainteresowanego państwa.

W odniesieniu do każdej inspekcji standaryzacyjnej EASA tworzy sprawozdanie z inspekcji, w którym wymienia niezgodności stwierdzone podczas inspekcji i które zostanie przekazane zainteresowanemu państwu członkowskiemu i Komisji. Jeżeli zidentyfikowane niezgodności nie zostały odpowiednio wyeliminowane, sprawa zostanie zgłoszona Komisji, która może wszcząć postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego na podstawie art. 258 TFUE.

Oprócz procesu standaryzacji certyfikaty wydane przez Agencję lub właściwe organy krajowe, a także deklaracje złożone przez osoby fizyczne i prawne zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie podlegają monitorowaniu przez Komisję i EASA. Jeżeli Komisja uzna, że osoba prawna lub fizyczna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, przestała spełniać mające zastosowanie wymogi tego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Komisja, w oparciu o zalecenie Agencji, zobowiązuje państwo

członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad tą osobą do podjęcia odpowiednich działań naprawczych i zastosowania środków zabezpieczających, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu (zob. sekcja 1.6.2.2 poniżej).

1.6.2. Egzekwowanie przepisów w odniesieniu do regulowanych organizacji branżowych

1.6.2.1. Grzywny i kary

W mających zastosowanie rozporządzeniach dotyczących bezpieczeństwa lotniczego nakłada się na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia grzywien i kar za naruszenie tych rozporządzeń i ich przepisów wykonawczych, jeżeli takie istnieją. Te grzywny i kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Ponadto w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego przepisów wykonawczych, a także w przypadku, gdy Agencja jest właściwym organem i nadzoruje organizację, Komisja może, na wniosek EASA, nałożyć grzywnę lub okresową karę pieniężną na osoby i przedsiębiorstwa, którym EASA wydała certyfikat. Grzywny i okresowe kary pieniężne mają charakter odstraszający i są proporcjonalne zarówno do wagi danego przypadku, jak i potencjału gospodarczego konkretnego posiadacza certyfikatu, ze szczególnym uwzględnieniem zakresu, w jakim zagrożone zostało bezpieczeństwo. Komisja przygotowuje akt delegowany w tej dziedzinie, zgodnie z art. 84 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w którym określone zostaną szczegółowe kryteria i szczegółowa metodyka ustalania kwot grzywien i okresowych kar pieniężnych oraz procedur ich pobierania, w tym zasady dotyczące zapytań, sprawozdawczości i prawa do obrony.

1.6.2.2. Działania dotyczące certyfikatów i inne środki

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 zobowiązano państwa członkowskie, Komisję i EASA do współpracy w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi. Oprócz nadzoru nad wydanymi przez siebie certyfikatami lub otrzymanymi deklaracjami państwa członkowskie mają obowiązek prowadzić badania, w tym inspekcje na płycie, i stosować wszelkie środki uznane za niezbędne, w tym zatrzymanie na ziemi statku powietrznego. W przypadku gdy właściwy organ (tj. organ krajowy lub EASA) stwierdził niezgodność danego posiadacza certyfikatu lub w przypadku gdy właściwy organ został o takiej niezgodności poinformowany, może lub musi on zmienić (ograniczyć), zawiesić lub cofnąć certyfikat zgodnie ze stosownym przepisem rozporządzenia (UE) 2018/1139 i jego przepisów wykonawczych.

Ponadto, jeżeli Komisja uzna, że osoba fizyczna lub prawna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, przestała spełniać mające zastosowanie wymogi, Komisja, w oparciu o zalecenie Agencji, zobowiązuje państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad tą osobą do podjęcia odpowiednich działań naprawczych i zastosowania środków zabezpieczających, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu. W przypadku gdy Komisja przyjmie akt wykonawczy zawierający taką decyzję, staje się ona skuteczna, a obowiązek wzajemnego uznawania certyfikatów lub deklaracji przestaje mieć zastosowanie do pozostałych państw członkowskich. Jeżeli Komisja posiada wystarczające dowody na to, że podjęto odpowiednie działania naprawcze, podejmuje decyzję o przywróceniu wzajemnego uznawania.

EASA jest również uprawniona do reagowania bez zbędnej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139 poprzez określenie działań naprawczych, które mają zostać podjęte przez osoby fizyczne i prawne, w odniesieniu do których Agencja pełni funkcje właściwego organu, oraz przekazywanie tym osobom odpowiednich informacji, w tym wytycznych (wytyczne bezpieczeństwa) lub zaleceń.

W przypadku zadań, za których certyfikację i nadzór odpowiada państwo członkowskie, w razie stwierdzenia pilnego problemu z zakresu bezpieczeństwa EASA określa cele bezpieczeństwa, które mają zostać osiągnięte, oraz zaleca właściwym organom krajowym podjęcie działań naprawczych. W takim przypadku właściwe organy krajowe bez nieuzasadnionej zwłoki informują EASA o środkach wprowadzonych na potrzeby realizacji celów bezpieczeństwa określonych przez EASA.

Oprócz tych środków państwa członkowskie wdrożyły krajowe polityki egzekwowania prawa w celu zapewnienia właściwego stosowania przepisów na szczeblu krajowym. W szczególnym kontekście załącznika 19 do konwencji chicagowskiej zalecenie 3.2.1.2 wyraźnie stanowi, że państwa powinny ustanowić politykę egzekwowania prawa określającą warunki i okoliczności, w których usługodawcy korzystający z systemu zarządzania bezpieczeństwem mogą reagować na zdarzenia dotyczące określonych kwestii związanych z bezpieczeństwem i je rozwiązywać, na szczeblu wewnętrznym, w kontekście własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem i w sposób zadowalający dla właściwego organu państwowego.

2. ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DLA BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE

Rozporządzenie (UE) 2018/1139 stanowi, że stosowanie solidnych zasad zarządzania bezpieczeństwem ma podstawowe znaczenie dla stałej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, przewidywania nowego ryzyka dla bezpieczeństwa oraz jak najlepszego wykorzystania ograniczonych zasobów technicznych. W rozporządzeniu stwierdzono, że konieczne jest zatem ustanowienie wspólnych ram planowania i realizacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. W tym celu należy opracować na poziomie Unii europejski plan bezpieczeństwa lotniczego oraz europejski program bezpieczeństwa lotniczego. Każde państwo członkowskie powinno opracować krajowy program bezpieczeństwa zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej. Programowi temu powinien towarzyszyć plan opisujący działania, które powinny zostać podjęte przez państwo członkowskie w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka dla bezpieczeństwa.

Mając to na uwadze, w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wprowadzono nowe wiążące ramy prawne wraz z rozdziałem II dotyczącym zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Art. 5 wspomnianego rozporządzenia stanowi, że Komisja, po konsultacji z Agencją oraz państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, stosownie do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, obejmujący zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z tym rozporządzeniem (zwany dalej „europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego”). Program ten obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. W programie tym opisuje się również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia, przewidujący ściśle zaangażowanie państw członkowskich i odpowiednich zainteresowanych stron.

Art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139 stanowi, że Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami opracowuje, przyjmuje, publikuje, a następnie aktualizuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego przynajmniej raz do roku. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa i wyników programu „Data4Safety” opartych na danych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego określa się główne ryzyko dla bezpieczeństwa, na jakie narażony jest europejski system bezpieczeństwa lotniczego, oraz działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka. Artykuł ten stanowi również, że Agencja, ponownie w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, dokumentuje ryzyko dla bezpieczeństwa, o którym mowa w tym artykule, w specjalnym portfolio dotyczącym takiego ryzyka, oraz monitoruje wdrażanie powiązanych działań ograniczających to ryzyko podejmowanych przez zainteresowane strony, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez ustanowienie wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

W europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego wskazuje się, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w Unii. W praktyce osiąga się to poprzez ustalenie celu bezpieczeństwa, w połączeniu ze wskaźnikami skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa opartymi na wynikach (operacyjnymi) i procesach oraz przy wsparciu systemu skuteczności działania w zakresie ATM w SES. Wskaźniki skuteczności działania oparte na wynikach określono w corocznym sprawozdaniu EASA ze stanu bezpieczeństwa i są one monitorowane w ramach procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie. Wskaźniki oparte na procesach określono w rozdziale 4 europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i są one monitorowane za pomocą procedur standaryzacji EASA. Kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w systemie skuteczności działania SES jest

zgodny z zasadami i kierunkiem technicznym ram monitorowania skuteczności działania EASA. Wskaźniki skuteczności działania są opracowywane przez grupę roboczą pod przewodnictwem Agencji i wspierane przez powiązane akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne. Wskaźniki te umożliwiają pomiar skuteczności zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu organizacji, a następnie monitorowanie wyników w zakresie bezpieczeństwa przy wykorzystaniu centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym jako źródła danych.

Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie wspólnie dążą do osiągnięcia tego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

W art. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139 ustanowiono krajowy program bezpieczeństwa na szczeblu państw członkowskich. Określono w nim, że każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ustanawia i utrzymuje krajowy program bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego odpowiedzialności (zwany dalej „krajowym programem bezpieczeństwa”), który musi być proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności oraz musi być spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego. Krajowy program bezpieczeństwa obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. W krajowym programie bezpieczeństwa wskazuje się również cele bezpieczeństwa, które należy osiągnąć na szczeblu krajowym w odniesieniu do działalności lotniczej wchodzącej w zakres odpowiedzialności danego państwa członkowskiego.

Ponadto art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139 stanowi, że krajowy program bezpieczeństwa zawiera krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego lub taki plan jest do niego dołączony. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, określa w tym planie główne ryzyko dla bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka.

Art. 8 stanowi ponadto, że krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego zawiera opis ryzyka i działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają znaczenie dla danego państwa członkowskiego, oraz że państwa członkowskie informują Agencję o ryzyku i działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, których nie uważają za mające znaczenie dla swojego krajowego systemu bezpieczeństwa lotniczego, oraz podają uzasadnienie swojego stanowiska. Informacje te są zwykle zawarte w samym krajowym planie bezpieczeństwa lotniczego. Działania prowadzone w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, które państwa członkowskie muszą uwzględnić, określa się jako „zadania państw członkowskich”. Ponadto, aby pomóc państwom członkowskim w określeniu elementów europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego mających znaczenie dla ich krajowych planów bezpieczeństwa lotniczego, w ramach specjalnego działania mającego na celu realizację zadań państw członkowskich wymieniono najważniejsze kluczowe obszary ryzyka, które państwa powinny wziąć pod uwagę. Oprócz wzięcia pod uwagę tych kluczowych obszarów ryzyka zachęca się państwa do dokonania przeglądu portfeli ryzyka dla bezpieczeństwa w danej dziedzinie, które zawierają kompleksowy wykaz priorytetowych kwestii związanych z bezpieczeństwem w odniesieniu do poszczególnych dziedzin, zawarty w tomie III europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Wraz z tym nowym rozdziałem II w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wprowadza się wymogi międzynarodowe określone w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej, w którym ustanowiono wymóg dotyczący systemów zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do usługodawców oraz wymóg, aby wszystkie systemy zarządzania bezpieczeństwem były

akceptowane przez państwo odpowiadające za wydawanie odpowiednich certyfikatów. Ponadto w załączniku 19 ICAO na państwa nakłada się obowiązek opracowania programu zarządzania bezpieczeństwem, a dokładniej krajowego programu bezpieczeństwa, który powinien zawierać między innymi wymóg ustanowienia pierwotnego prawa lotniczego, jasnych strategii, celów i zasobów, systemu i funkcji państwa w celu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa i zapewnienia bezpieczeństwa oraz działań propagujących bezpieczeństwo.

Na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 UE nakazuje zatem państwom członkowskim ustanowienie i utrzymywanie SSP. Co więcej, UE uwzględniła zwyczajowo ducha stosownych norm ICAO w kilku rozporządzeniach europejskich, zwłaszcza w przepisach wykonawczych do rozporządzenia (UE) 2018/1139.

2.1. Gromadzenie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa

Informacje dotyczące bezpieczeństwa są ważnym źródłem wiedzy potrzebnej do wykrywania zagrożeń dla bezpieczeństwa. Szereg rozporządzeń UE zapewnia, w stosownych przypadkach, gromadzenie, analizowanie i wymianę odpowiednich danych i informacji. Obejmuje to w szczególności informacje na temat zdarzeń w lotnictwie cywilnym (do końca 2021 r. centralne archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym zawierało ponad 2 400 000 wpisów), przewoźników lotniczych z UE i państw trzecich w ramach unijnego programu inspekcji na płycie (do końca 2021 r. baza danych SAFA zawierała ponad 160 000 sprawozdań, licząc od momentu, gdy system SAFA stał się unijnym programem inspekcji na płycie), zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w ramach systemu informacyjnego dotyczącego zaleceń dotyczących bezpieczeństwa (SRIS) (do końca 2021 r. baza danych SRIS zawierała ponad 4 100 zaleceń dotyczących bezpieczeństwa), a także informacje gromadzone, analizowane i przekazywane w kontekście udzielania zezwoleń przewoźnikom z państw trzecich i europejskiego wykazu bezpieczeństwa dotyczącego statków powietrznych objętych zakazem.

Gromadzenie, analiza i wymiana informacji o zdarzeniach w UE są regulowane rozporządzeniem (UE) nr 376/2014. W rozporządzeniu tym na organizacje, państwa członkowskie i EASA nakłada się obowiązek ustanowienia systemu umożliwiającego gromadzenie i rejestrowanie informacji o istotnych zdarzeniach. Zdarzenia, w odniesieniu do których gromadzi się informacje, są analizowane, a w stosownych przypadkach realizowane są działania łagodzące. Zgromadzone informacje o wszystkich zdarzeniach, a także istotne informacje dotyczące ich analizy i działań następczych, przekazuje się do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym.

Informacje o zdarzeniach przekazane do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym udostępnia się państwom członkowskim (krajowym władzom lotniczym lub organom ds. badania zdarzeń lotniczych), EASA i Komisji. Sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego ustanowiona rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 jest zobowiązana do analizy centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym w celu wsparcia zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie, a tym samym dostarczenia informacji na potrzeby europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Rozporządzenie (UE) nr 376/2014 nakłada również na organy i EASA obowiązek stosowania wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka (ERCS)²⁷. ERCS służy mierzeniu ryzyka dla bezpieczeństwa dotyczącego zgłaszanego zdarzenia za pomocą dwuaspektowej matrycy:

- Po pierwsze, wiersze matrycy odnoszą się do dotkliwości poprzez określenie najgorszych możliwych skutków wypadku, do których doszłoby, gdyby zdarzenie będące przedmiotem oceny przerodziło się w wypadek. Dokonuje się tego poprzez uwzględnienie zarówno najbardziej prawdopodobnego rodzaju wypadku, jak i potencjalnej kategorii utraty życia w oparciu o wielkość statku powietrznego i bliskość obszarów zaludnionych lub obszarów wysokiego ryzyka.
- Po drugie, w kolumnach mierzy się prawdopodobieństwo/ewentualność, analizując, jak blisko było od zdarzenia do określonych skutków wypadku. Przy określaniu prawdopodobieństwa/ewentualności bierze się pod uwagę skuteczność istniejących barier bezpieczeństwa.

Dzięki stosowaniu ERCS zarządzanie bezpieczeństwem na szczeblu unijnym i krajowym, w tym ukierunkowanie nadzoru w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa (zob. sekcja 3.2.2), zostanie dodatkowo wzmocnione.

Zasadniczą częścią systemu ustanowionego na mocy rozporządzenia (UE) nr 376/2014 jest definicja zasady „just culture”, której celem jest zapewnienie ciągłej dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa poprzez stworzenie opartego na zaufaniu otoczenia, w którym ludzie nie obawiają się zgłaszania zdarzeń. Otoczenie zgodne z zasadą „just culture” tworzy się dzięki kluczowym zasadom określonym w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, w tym zasadzie ochrony przed przypisaniem winy i kary (z wyjątkiem przypadków umyślnego naruszenia przepisów lub niedopuszczalnego zachowania).

System ten jest dopełniany przez program „Data4Safety”, który umożliwia gromadzenie, na zasadzie dobrowolności, danych uzupełniających, takich jak dane dotyczące lotu, ruchu i pogody, a także zapewnia większe zdolności analityczne. Program „Data4Safety” służy wspieraniu przewidywania przyszłych zagrożeń.

2.2. Zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa na szczeblu UE: procedura opracowywania i aktualizacji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego

Do czasu opracowania 11. edycji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (europejski plan bezpieczeństwa lotniczego na lata 2022–2026) obejmował on pięcioletnie ramy czasowe i był wydawany jako plan kroczący podlegający corocznym aktualizacjom. Począwszy od 12. edycji te ramy czasowe skrócono do trzech lat, aby dostosować je do okresu odniesienia globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego. Priorytety strategiczne zawarte w tomie I zostaną ustanowione na trzyletni okres odniesienia, z przeglądem śródkresowym w celu zapewnienia ich aktualności. Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 tom II europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego opisujący działania podejmowane w ramach tego planu, jak również tom III zawierający portfele ryzyka dla bezpieczeństwa w danej dziedzinie, nadal będą poddawane corocznemu przeglądowi i corocznej aktualizacji.

²⁷ ERCS stanowi część ram prawnych rozporządzenia (UE) nr 376/2014, w pierwszej kolejności za pośrednictwem rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/2034 opublikowanego w dniu 6 października 2020 r., a także rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/2082 z dnia 26 listopada 2021 r., które wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2023 r.

Opracowanie planu, zarówno w zakresie priorytetów strategicznych, jak i działań, opiera się na specjalnych grupach zainteresowanych stron, w szczególności:

- organie doradczym państw członkowskich i organie doradczym zainteresowanych stron zapewniających doradztwo w zakresie priorytetów strategicznych;
- organach technicznych/sektorowych (organie technicznym, komitecie technicznym, komitetach sektorowych reprezentujących odpowiednio państwa członkowskie i branżę) zapewniających doradztwo techniczne i operacyjne, a także informacje zwrotne na temat realizacji, oraz
- współpracy prowadzonej przez EASA z partnerami w dziedzinie bezpieczeństwa (w szczególności w ramach programu „Data4Safety”), która wspomaga opracowanie portfeli ryzyka dla bezpieczeństwa.

W ramach standardowego cyklu programowania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego przewiduje się dwa odrębne etapy, z których każdy obejmuje specjalne konsultacje z zainteresowanymi stronami.

Etap I:

- Na pierwszym etapie omawia się i zatwierdza z organami doradczymi EASA priorytety strategiczne wynikające z europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa oraz priorytety w zakresie bezpieczeństwa określone w ramach procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie. Organy doradcze państw członkowskich i organy doradcze zainteresowanych stron odgrywają czołową rolę w konsolidacji danych pochodzących od podkomitetów działających w ich dziedzinie i przekazują EASA opinie państw członkowskich/branży na temat priorytetów. Etap ten inicjuje się raz na trzy lata na początku roku poprzedzającego pierwszy rok nowego okresu odniesienia.

Etap II:

- Na podstawie uzgodnionych priorytetów w zakresie bezpieczeństwa określa się lub aktualizuje cele pośrednie planowania w odniesieniu do poszczególnych działań podejmowanych w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z jednolitym procesem programowania EASA. Następnie opracowuje się projekt europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i przekazuje go wszystkim organom doradczym w celu uzyskania szczegółowych uwag. Po konsultacjach z organami doradczymi i analizie uwag ostateczny projekt europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego zostaje skonsolidowany, a tom III zintegrowany. Tom ten, zawierający pełny zestaw portfeli ryzyka dla bezpieczeństwa w danej dziedzinie, w tym opis każdej zidentyfikowanej i potraktowanej priorytetowo kwestii związanej z bezpieczeństwem, opracowano w ramach procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie.

Ostateczny projekt europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego składający się z wszystkich trzech tomów przedstawia się następnie do zatwierdzenia zarządowi EASA. Po formalnym zatwierdzeniu przez zarząd projekt ten publikuje się na stronie internetowej EASA.

Więcej informacji na temat opracowywania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, w tym stosowania zasad Komisji dotyczących lepszego stanowienia prawa oraz informacji na temat poszczególnych grup uczestniczących w opracowywaniu europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, można znaleźć tutaj:

- [How EPAS is developed](#) (W jaki sposób opracowywany jest europejski plan bezpieczeństwa lotniczego);
- [Working groups and Bodies having a role in EPAS](#) (Grupy robocze i organy uczestniczące w opracowywaniu europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego).

Priorytety w zakresie bezpieczeństwa i związane z nimi działania przewidziane w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego określa się w ramach procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie, w którym uczestniczą państwa członkowskie, branża, Komisja i EASA.

Proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie

Główne ryzyko dla bezpieczeństwa i odpowiadające mu działania łagodzące dostarczające informacji na potrzeby europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego opracowuje się w ramach procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie. Składa się na niego zestaw procesów, których celem jest identyfikacja kwestii związanych z bezpieczeństwem i działań łagodzących, a także monitorowanie realizacji. Obejmuje on analizę danych pochodzących z różnych źródeł oraz współpracę z partnerami w dziedzinie bezpieczeństwa z krajowymi władzami lotniczymi i branżą (za pośrednictwem programu „Data4Safety”) oraz siecią analityków bezpieczeństwa lotniczego.

Proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa przebiega w pięciu etapach:

Rysunek 2. Proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie



Identyfikacja kwestii związanych z bezpieczeństwem: jest to pierwszy etap procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa i realizuje się go poprzez analizę danych o zdarzeniach i innych informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz informacji uzupełniających poprzez współpracę z partnerami w dziedzinie bezpieczeństwa, w szczególności w ramach programu „Data4Safety”. Agencja formalnie uwzględnia takie potencjalne kwestie związane z bezpieczeństwem, a następnie poddaje je wstępnej ocenie bezpieczeństwa. Ocena ta stanowi następnie podstawę decyzji o tym, czy potencjalna kwestia związana z bezpieczeństwem powinna zostać formalnie włączona do odpowiedniego portfela ryzyka dla bezpieczeństwa, czy też powinna zostać objęta innymi działaniami. W ramach programu „Data4Safety” i za pośrednictwem sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego

udzielane są porady. Efektem realizacji tego etapu procesu jest opracowanie portfeli ryzyka dla bezpieczeństwa w danej dziedzinie. W ramach portfeli priorytetowo traktuje się zarówno kluczowe obszary ryzyka, jak i kwestie związane z bezpieczeństwem. Portfele ryzyka dla bezpieczeństwa w danej dziedzinie publikuje się wraz z tomem III europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Ocena kwestii związanych z bezpieczeństwem: po zidentyfikowaniu kwestii związanej z bezpieczeństwem i uwzględnieniu jej w portfelu ryzyka dla bezpieczeństwa poddaje się ją ocenie bezpieczeństwa technicznego. Oceny te są traktowane priorytetowo w ramach portfela. Proces oceny koordynuje EASA przy wsparciu w ramach programu „Data4Safety” i za pośrednictwem sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego. Ponadto do udziału w samej ocenie zachęca się członków grupy. To podejście oparte na współpracy z partnerami Agencji w dziedzinie bezpieczeństwa ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia jak najlepszych wyników. Razem składa się to na ocenę kwestii związanych z bezpieczeństwem, w której przewiduje się potencjalne działania łagodzące na potrzeby europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Określanie i planowanie działań w zakresie bezpieczeństwa: obejmuje to ocenę skutków, która zostanie uwzględniona w dokumencie zawierającym najlepszą strategię interwencji, określenie możliwych działań łagodzących, ocenę skutków i korzyści każdego możliwego działania oraz wydanie zaleceń dotyczących najlepszych działań łagodzących, które należy zrealizować w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Wykorzystując połączoną ocenę kwestii związanych z bezpieczeństwem/najlepszą strategię interwencji, w ramach konsultacji w sprawie najlepszej strategii interwencji lub europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego przedstawia się następnie formalne propozycje działań w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

Istnieją różne rodzaje działań w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, takie jak procedury opracowywania przepisów, zadania związane z propagowaniem bezpieczeństwa czy zadania państw członkowskich. Szczegółowy opis rodzajów działań w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i związanych z nimi szablonów jest dostępny w zakładce poświęconej europejskiemu planowi bezpieczeństwa lotniczego na stronie internetowej EASA:

- [EPAS action types and templates](#) (Rodzaje działań w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i związane z nimi szablony).

Po omówieniu i uzgodnieniu działań uwzględnia się je następnie w kolejnej edycji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Działania, które wiążą się z niskimi kosztami lub wymagają szybszej interwencji, zostają często przyspieszone i uwzględnione w następnej dostępnej aktualizacji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, bez konieczności opracowania najlepszej strategii interwencji. W niektórych przypadkach konieczne są natychmiastowe działania w zakresie bezpieczeństwa, które mogą zostać zakończone przed opublikowaniem kolejnego europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Oczywiście, nie uwzględnia się ich w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego. Takie działania mogą obejmować publikację biuletynu informacyjnego dotyczącego bezpieczeństwa lub przyjąć formę natychmiastowych działań propagujących bezpieczeństwo.

Realizacja i działania następcze: kolejny etap procesu obejmuje realizację działań przewidzianych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego oraz związane z nimi działania następcze.

EASA monitoruje terminową realizację działań na podstawie kluczowych wskaźników skuteczności działania określonych w kontekście jednolitego procesu programowania.

Informacje zwrotne na temat postępów są regularnie przekazywane podczas posiedzeń organów doradczych.

W art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139 na państwa członkowskie nakłada się obowiązek uwzględnienia mających znaczenie działań i ryzyka określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego w krajowych planach bezpieczeństwa lotniczego oraz przedstawienia uzasadnienia swojego stanowiska, gdy państwa te nie uznają takich działań za mające dla nich znaczenie. W związku z tym krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego pozostaje dla państw członkowskich ważnym narzędziem umożliwiającym informowanie o realizacji działań. Oczekuje się, że państwa będą dokonywać przeglądu krajowych planów bezpieczeństwa lotniczego co najmniej raz w roku, a w przypadku gdy ich krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego nie jest aktualizowany co roku, że będą prowadzić zapisy dotyczące realizacji mających znaczenie działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, w tym przedstawiać uzasadnienie swojego stanowiska, gdy nie uznają takich działań za mające znaczenie.

EASA regularnie ocenia wdrażanie krajowych programów bezpieczeństwa na szczeblu poszczególnych państw w ramach działań standaryzacyjnych EASA w zakresie systemowych środków wspomagających zarządzanie bezpieczeństwem. Ocena ma na celu określenie mocnych stron i obszarów wymagających poprawy, co przyczyni się do dalszego doskonalenia wdrażania krajowych programów bezpieczeństwa w Europie, aby osiągnąć cele globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego w zakresie skutecznego wdrożenia krajowych programów bezpieczeństwa do 2025 r. Wiąże się to z oceną procesów i wyników planowania działań w zakresie bezpieczeństwa na szczeblu poszczególnych państw. Ponadto działania podejmowane w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego ujęte również w regionalnym planie bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy będą podlegały corocznym przeglądom wdrażania zarządzanym przez biuro regionalne ICAO dla regionu Europy. Wyniki takiego monitorowania będą omawiane odpowiednio na posiedzeniach organów doradczych i regionalnej grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa dla regionu Europy (RESG).

Pomiar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa: ostatnim etapem procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa jest pomiar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Służy on monitorowaniu:

- 1) konkretnych zmian wynikających z realizacji działań w zakresie bezpieczeństwa oraz
- 2) zmian systemowych, które mogły wystąpić w systemie lotnictwa i mogą wymagać podjęcia dodatkowych działań.

Pomiaru skuteczności działania dokonuje się za pośrednictwem ram skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa umożliwiających monitorowanie:

- 1) poszczególnych dziedzin w sposób przekrojowy, uwzględniając jednocześnie kluczowe obszary ryzyka na poziomie dziedzin, oraz
- 2) konkretnych kwestii związanych z bezpieczeństwem.

Coroczne sprawozdanie EASA ze stanu bezpieczeństwa stanowi coroczny przegląd ram skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Określa się w nim tendencje w zakresie bezpieczeństwa, podkreśla dziedziny priorytetowe, kluczowe obszary ryzyka i kwestie związane z bezpieczeństwem. Od tego etapu proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa zaczyna się od nowa. Więcej informacji na temat corocznego sprawozdania EASA ze stanu bezpieczeństwa można znaleźć w sekcji 2.3.3.

2.2.1 Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego: wymiar międzynarodowy

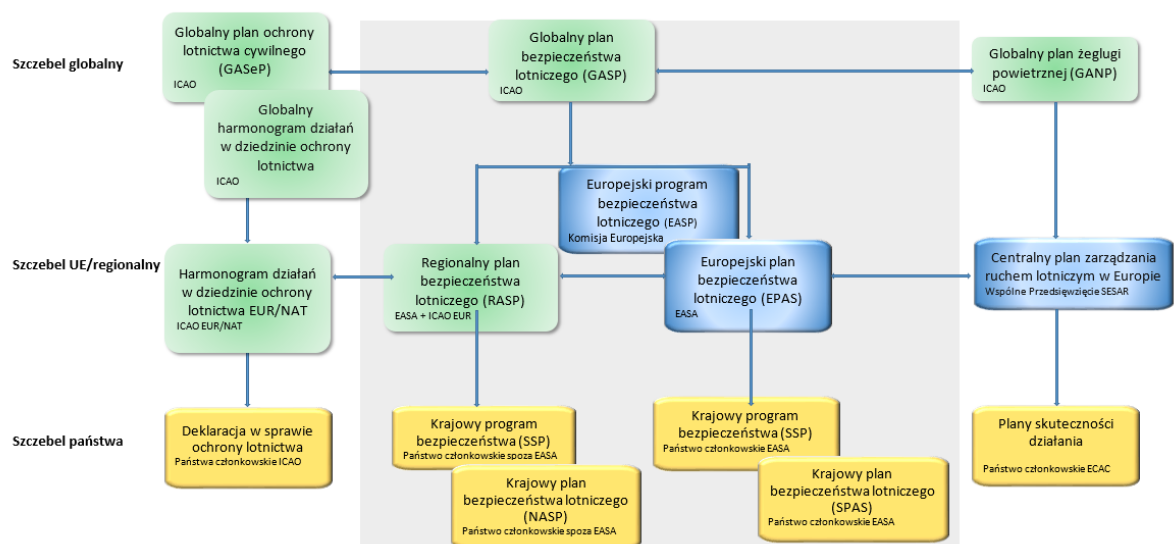
Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego wspiera realizację celów i priorytetów globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego. Celem globalnego planu bezpieczeństwa lotniczego jest ciągle ograniczanie liczby ofiar śmiertelnych i ryzyka ich wystąpienia przez kierowanie rozwojem zharmonizowanej strategii na rzecz bezpieczeństwa lotniczego, a także przez opracowanie i realizację regionalnych i krajowych planów bezpieczeństwa lotniczego. Bezpieczny system lotnictwa przyczynia się do rozwoju gospodarczego państw i ich gałęzi przemysłu. Globalny plan bezpieczeństwa lotniczego wspiera wdrażanie krajowego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem poprzez promowanie opartego na analizie ryzyka podejścia do zarządzania bezpieczeństwem, jak również skoordynowanego podejścia do współpracy pomiędzy państwami, regionami i branżą. Oprócz kwestii bezpieczeństwa systemowego w globalnym planie bezpieczeństwa lotniczego odniesiono się do globalnych kategorii zdarzeń wysokiego ryzyka (G-HRC), które są uznawane za globalne priorytety w zakresie bezpieczeństwa. Kategorie te ustalono na podstawie faktycznej liczby ofiar śmiertelnych z wypadków z przeszłości, wysokiego ryzyka ofiar śmiertelnych na wypadek lub liczby wypadków i incydentów. Główne obszary ryzyka zidentyfikowane za pośrednictwem procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie obejmują pięć globalnych kategorii zdarzeń wysokiego ryzyka, mianowicie:

- lot kontrolowany ku ziemi;
- utrata kontroli podczas lotu;
- kolizje w powietrzu;
- wypadnięcie z drogi startowej; oraz
- wtargnięcie na drogę startową.

W europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego (zob. europejski plan bezpieczeństwa lotniczego tom III rozdział 17) zidentyfikowano dodatkowe kluczowe obszary ryzyka, takie jak: pożar, dym i utrata hermetyzacji, uszkodzenia na ziemi, zderzenie z przeszkodą w powietrzu, inne obrażenia oraz obszar ochrony.

Biuro regionalne ICAO dla regionu EUR/NAT oraz EASA współpracują od 2017 r. nad opracowaniem regionalnego planu bezpieczeństwa lotniczego opartego na europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego. Pierwszy regionalny plan bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy wydano w styczniu 2019 r. Grupa ekspertów regionalnych ds. bezpieczeństwa dla regionu Europy (EUR RESG) jest odpowiedzialna za utrzymanie i monitorowanie regionalnego planu bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy. Grupie ekspertów regionalnych ds. bezpieczeństwa dla regionu Europy współprzewodniczą EASA i zainteresowane strony z branży (obecnie IATA). Grupa ekspertów regionalnych ds. bezpieczeństwa dla regionu Europy podlega europejskiej grupie ds. planowania systemów lotniczych (EASPG). Wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zawarte w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego określa się w ramach zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie, natomiast regionalny plan bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy zawiera zestaw wskaźników i celów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa dla regionu Europy, które są pochodnymi celów i zadań określonych w globalnym planie bezpieczeństwa lotniczego, na potrzeby których dane gromadzi ICAO.

Rysunek 3. Relacja między europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego, europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego a innymi programami i planami



2.3. Monitorowanie skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa

Za skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa uważa się osiągnięcia regionu, państwa lub organizacji w zakresie bezpieczeństwa oceniane za pomocą środków ilościowych lub jakościowych.

Poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który należy osiągnąć, nie powinien mieć charakteru wiążącego, lecz powinien raczej wyrażać ambicje Unii i jej państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, wyrażone w art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Uwaga:

Zgodnie z zaleceniami państw i zainteresowanych stron z branży proponuje się usunięcie w kolejnej edycji pojęcia „akceptowalnego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa”, określonego w normie 3.4.2.1 zawartej w drugiej edycji załącznika 19 ICAO. Zamiast tego podkreślona zostanie potrzeba aktywnego monitorowania i zarządzania poziomem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w oparciu o wskaźniki odzwierciedlające cele bezpieczeństwa.

Dalsze wytyczne dotyczące zarządzania skutecznością działania w zakresie bezpieczeństwa, przekazane przez EASA, są dostępne tutaj:

- [Guidance on the Acceptable Level of Safety Performance \(ALoSP\), Safety Performance Management and Safety Assurance](#) (*Wytyczne dotyczące akceptowalnego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zarządzania skutecznością działania w zakresie bezpieczeństwa i zapewniania bezpieczeństwa*).

2.3.1 Porozumienie dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w organizacjach

Państwa członkowskie UE są odpowiedzialne za przeprowadzanie okresowej oceny systemu zarządzania organizacji, która obejmuje monitorowanie skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa organizacji podlegających ich jurysdykcji, w przypadku gdy taki system zarządzania jest wymagany. Poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który ma zostać osiągnięty, powinien być oceniany w odniesieniu do celów bezpieczeństwa i uwzględniać skuteczność działań ograniczających ryzyko, a w ramach monitorowania należy uwzględniać połączenie wskaźników opartych na procesach i wskaźników opartych na wynikach, które to wskaźniki wynikają z celów bezpieczeństwa.

Należy zapewnić spójność w zakresie celów bezpieczeństwa pomiędzy państwem (tj. krajowym programem bezpieczeństwa/krajowym planem bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 7 i 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139) a podmiotami regulowanymi, jak również w zakresie monitorowania tych celów. Monitorowanie odbywa się za pomocą procesów zarządzania skutecznością działania w zakresie bezpieczeństwa prowadzonych przez państwo i przez organizacje, jak również poprzez nadzór oparty na analizie ryzyka lub skuteczności działania. Metodyka ta ułatwia ciągłe doskonalenie osiągniętego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Gdy nie zostaje osiągnięta skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa, zarówno państwo, jak i organizacja powinny wspólnie podjąć działania w celu poprawy sytuacji.

Doskonałość monitorowania skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa będzie wzrastać w miarę postępów we wdrażaniu i regularnej wymiany istotnych informacji między państwem a nadzorowanymi organizacjami.

W obrębie unijnych ram zarządzania bezpieczeństwem istnieje obecnie jedna dziedzina, dla której określono wyraźne cele dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa: na poziomie UE ustanowiono system skuteczności działania w obszarze zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES)²⁸, który ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego dzięki ogólnej poprawie skuteczności służb żeglugi powietrznej w czterech kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości (opóźnień) i oszczędności kosztowej. System przewiduje ustanowienie ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania dla ustalonych okresów odniesienia wynoszących 3–5 lat w czterech kluczowych obszarach skuteczności działania. Od państw członkowskich wymaga się opracowania planów skuteczności działania obejmujących wiążące cele na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB) zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

W zakresie realizacji systemów skuteczności działania zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej Komisję wspomaga organ weryfikujący skuteczność działania wyznaczony na mocy decyzji wykonawczej Komisji 2014/672/UE²⁹.

2.3.2 Skuteczność działania państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa

W odniesieniu do państw członkowskich UE obowiązują takie same zasady, jak opisano w punkcie 2.3.1: poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który ma zostać osiągnięty, należy oceniać w odniesieniu do celów bezpieczeństwa i powinien on uwzględniać skuteczność działań ograniczających ryzyko wynikających z zarządzania przez państwo ryzykiem dla bezpieczeństwa w ramach krajowego programu bezpieczeństwa i określonych w krajowym planie bezpieczeństwa lotniczego (tj. art. 7 i 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139), z należytym uwzględnieniem ryzyka i działań określonych jako mające znaczenie dla danego państwa w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego (zob. art. 6 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139).

Nie ma porozumienia na poziomie UE w sprawie skuteczności działania państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i nie ma obecnie żadnych konkretnych celów dotyczących skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa nałożonych na państwa członkowskie na mocy prawa Unii.

2.3.3 Coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa EASA

W art. 72 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139 wskazuje się, że w celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii Agencja corocznie, a także w szczególnych sytuacjach, publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Sprawozdanie to zawiera analizę ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa,

28 Art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe), Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1.

29 Decyzja wykonawcza Komisji 2014/672/UE z dnia 24 września 2014 r. w sprawie przedłużenia okresu, na jaki wyznaczony został organ weryfikujący skuteczność działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; Dz.U. L 281 z 25.9.2014, s. 5.

sformułowaną w sposób prosty i łatwy do zrozumienia, wraz z informacją o tym, czy istnieje zwiększone ryzyko dla bezpieczeństwa.

Ponadto w art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 wskazuje się, że Agencja podaje informacje o wyniku analizy informacji, o której mowa w ust. 1 tego artykułu, w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 72 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w sposób następujący: „Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich, współpracując ze sobą, uczestniczą w regularnej wymianie i analizie informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim”.

Zgodnie z tymi wymogami EASA od 2005 r. publikuje coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Analiza przedstawiona w tym sprawozdaniu dostarcza danych wejściowych, które wspierają proces decyzyjny wymagany na potrzeby europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa zawiera zarówno statystyczne podsumowanie bezpieczeństwa lotniczego w państwach członkowskich EASA, jak i określa najważniejsze wyzwania w zakresie bezpieczeństwa, przed którymi stoi obecnie lotnictwo europejskie.

Dla każdej dziedziny lotnictwa przedstawiane są portfele danych, które opierają się na pracy z poprzednich lat. Ukazują one czynniki sprawcze i czynniki przyczyniające się, które wskazano w danych o zdarzeniach, powiązane z kluczowymi obszarami ryzyka (lub głównymi skutkami wypadków), do których się przyczyniają.

W analizie prowadzonej na potrzeby corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa kładzie się nacisk na ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego na podstawie danych o zdarzeniach. Analiza ta jest częścią europejskiego procesu zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa. Wspiera ona opracowanie portfeli ryzyka dla bezpieczeństwa w poszczególnych dziedzinach i otrzymuje się w jej wyniku wykaz kluczowych obszarów ryzyka, na podstawie których należy nadawać priorytet działaniom, które mają zostać objęte EPAS.

Państwa członkowskie są również, podobnie jak EASA, zobowiązane do publikowania corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa. Co więcej, w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 art. 13 dotyczącym analizy zdarzeń i działań następnych na poziomie krajowym wskazano, że aby informować społeczeństwo o poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, każde państwo członkowskie publikuje, co najmniej raz w roku, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa:

- a) zawiera zanonimizowane informacje w postaci zbiorczej o rodzajach zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem zgłoszonych za pośrednictwem jego krajowych systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń;
- b) identyfikuje tendencje;
- c) określa podjęte przez nie działania.

2.4. Wymogi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dotyczące organów i organizacji

Opracowanie przepisów wykonawczych do rozporządzenia (UE) 2018/1139 doprowadziło do przyjęcia dwóch odrębnych zbiorów wymogów, odpowiednio, dla organów i organizacji:

- a. wymogów dla organów, które uwzględniają osiem krytycznych elementów systemu nadzoru nad bezpieczeństwem określonych w dodatku 1 do załącznika 19 do konwencji chicagowskiej, a tym samym wspierają realizację krajowych programów bezpieczeństwa i jednocześnie służą osiągnięciu celu w zakresie standaryzacji określonego w rozporządzeniu (UE) 2018/1139. Obejmują one także elementy, które są niezbędne do stworzenia kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem

lotniczym na poziomie UE, obejmującego obowiązki UE i państw członkowskich w odniesieniu do kwestii zarządzania bezpieczeństwem;

- b. wymogów dla organizacji w większości obszarów lotnictwa, obejmujących skonsolidowane wymogi ogólne dotyczące systemów zarządzania (bezpieczeństwem). Dzięki przyjęciu w latach 2021–2022 przepisów wprowadzających wymóg stosowania systemów zarządzania w zakresie początkowej i ciągłej zdatności do lotu³⁰ ramy prawne UE są zgodne z rozdziałem 4 załącznika 19 do konwencji chicagowskiej określającym wymogi dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem. Przedmiotowe wymogi dla organizacji są skonstruowane w sposób umożliwiający włączenie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w załączniku 19 ICAO, tak aby zapewnić zgodność z istniejącymi systemami zarządzania i zachęcać do zintegrowanego zarządzania. Wymogi dotyczące systemu zarządzania umożliwiają elastyczność w celu dostosowania systemu do wielkości, rodzaju lub stopnia złożoności działań organizacji lotniczych i do ich modelu biznesowego, dzięki czemu zapewniają proporcjonalne stosowanie.

Wymogi dotyczące wspólnego systemu zarządzania mają na celu propagowanie jednolitych ram zarządzania bezpieczeństwem dla wszystkich zatwierdzonych organizacji objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139. W poszczególnych obszarach technicznych ogólne wymogi dotyczące organów i organizacji uzupełniają się następnie bardziej szczegółowymi wymogami (np. wymogami dla operatorów dotyczącymi monitorowania parametrów lotu).

Te wymogi dla organów i organizacji są ponadto zmieniane poprzez wprowadzanie przepisów szczegółowych dotyczących zarządzania bezpieczeństwem informacji.

W uzupełnieniu do tych wymogów rozporządzenie (UE) nr 376/2014 zawiera przepisy zapewniające, aby organizacje i właściwe organy identyfikowały zagrożenia i zarządzały ryzykiem dla bezpieczeństwa poprzez gromadzenie informacji i analizę zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanie w związku z nimi działań następnych. Od stycznia 2023 r. rozporządzenie to nakłada na organy i EASA obowiązek korzystania z ERCS (zob. sekcja 2.1).

W 2019 r. przeprowadzono ocenę rozporządzenia (UE) nr 376/2014. Stwierdzono w niej, że rozporządzenie jest nadal aktualne, nawet w świetle ostatnich zmian w sektorze lotnictwa, takich jak szybki wzrost liczby operacji wykonywanych przez bezzałogowe statki powietrzne, a także rosnące zagrożenia związane z cyberbezpieczeństwem. W ramach oceny ustalono, że rozporządzenie oferuje wystarczającą elastyczność, aby skutecznie uwzględnić takie zmiany; stwierdzono jednak również, że należy rozważyć aktualizację rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1018 poprzez uaktualnienie wykazu zdarzeń które muszą być zgłaszane, oraz obowiązkowych pól danych, aby umożliwić skuteczniejsze gromadzenie danych dotyczących bezpieczeństwa wynikających z tych nowych dziedzin lotnictwa.

³⁰Początkowa zdatność do lotu: rozporządzenie delegowane (UE) 2022/201 z dnia 10 grudnia 2021 r. i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/203 z dnia 14 lutego 2022 r.; ciągła zdatność do lotu: rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/1963 z dnia 8 listopada 2021 r.

3. ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE

3.1 Nadzór nad bezpieczeństwem³¹

Nadzór nad bezpieczeństwem w Unii Europejskiej obejmuje działania w zakresie nadzoru i dozoru w odniesieniu do organizacji, które zostały zatwierdzone przez EASA, a także względem organizacji zatwierdzonych przez państwa członkowskie. Obejmuje on także monitorowanie państw członkowskich w celu zapewnienia właściwego wykonania europejskich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

3.1.1 *Monitorowanie stosowania przepisów w państwach członkowskich*

W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 628/2013³² określono metodykę prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych i monitorowania stosowania odpowiednich przepisów bezpieczeństwa przez właściwe organy państw członkowskich. Inspekcje standaryzacyjne wraz z wynikającymi z nich działaniami następczymi są prowadzone przez EASA (zob. również sekcje [3.2.1](#) i [1.6.1](#)).

3.1.2 *Nadzór nad certyfikowanymi organizacjami*

Nadzór nad bezpieczeństwem jest częścią procedury zarządzania bezpieczeństwem, która służy zapewnieniu skutecznego przestrzegania wymogów bezpieczeństwa oraz procedur towarzyszących określonych w przepisach Unii.

Nadzór nad bezpieczeństwem gwarantuje, że europejska branża lotnicza zapewnia poziom bezpieczeństwa zgodny z przepisami Unii. Odpowiedzialność poszczególnych państw członkowskich i EASA za nadzór nad bezpieczeństwem stanowi zatem podstawę bezpieczeństwa lotniczego oraz wzajemnego uznawania licencji i certyfikatów w Unii Europejskiej.

Po wprowadzeniu wymogów dla organów nadzór obejmuje ciągłe monitorowanie skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa organizacji, uwzględniające szczególne rodzaje ryzyka wynikające z ich działalności (zob. również [sekcja 3.2.2](#)).

³¹ Na potrzeby niniejszego dokumentu „nadzór” odnosi się zarówno do nadzoru sprawowanego nad certyfikowanymi organizacjami przez właściwy organ, jak i do monitorowania stosowania przepisów w państwach członkowskich EASA, prowadzonego przez EASA w ramach inspekcji standaryzacyjnych.

Nadzór nad bezpieczeństwem w UE jest regulowany głównie rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i jego przepisami wykonawczymi (zob. rys. 1 w celu uzyskania dalszych informacji o stosownym prawodawstwie).

³² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 46.

3.2 Ukierunkowanie nadzoru nad obszarami wymagającymi większej uwagi lub o większych potrzebach w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa

3.2.1 *Ukierunkowanie monitorowania państw członkowskich w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa*

W UE inspekcje standaryzacyjne w państwach członkowskich przeprowadzane przez Agencję są zgodne z podejściem opartym na analizie ryzyka, w ramach którego częstotliwość, zakres i stopień szczegółowości prowadzonych badań, jak również wielkość i skład zespołu, są dopasowane do szczególnej sytuacji każdego państwa i sektora.

Monitorowanie to prowadzi się w sposób ciągły, dotyczy ono całego systemu lotnictwa i opiera się na analizie ryzyka, z uwzględnieniem wszystkich informacji dostępnych dla EASA. W tym celu EASA ocenia zdolność właściwych organów do wypełniania obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Obejmuje to gromadzenie i analizę danych, prowadzenie niezbędnych inspekcji i odpowiednie działania następcze w związku z ustaleniami w celu zapewnienia terminowej realizacji odpowiednich korekt i działań naprawczych.

Standaryzacja stanowi część procesu gromadzenia danych dotyczących bezpieczeństwa na poziomie UE, niezbędną do określenia zagrożeń i umożliwiającą ukierunkowanie nadzoru nad obszarami wymagającymi większej troski lub o większych potrzebach w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa.

Strategia standaryzacyjna koncentruje się na następujących kluczowych obszarach:

- **realizacja metody ciągłego monitoringu:** rozporządzeniem (UE) nr 628/2013 ustanowiono system monitorowania jednolitego stosowania europejskich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, który należy rozszerzyć na wszystkie dziedziny lotnictwa;
- **planowanie inspekcji standaryzacyjnych oparte na analizie ryzyka:** przy zastosowaniu metody ciągłego monitoringu częstotliwość, zakres i stopień szczegółowości prowadzonych badań, jak również wielkość i skład zespołu, są dopasowane do szczególnej sytuacji każdego państwa i sektora. Prowadzi to do bardziej elastycznego i skuteczniejszego wykorzystania zasobów i mniejszego obciążenia tych państw, które osiągają dobre wyniki, a zatem mogą być kontrolowane rzadziej. Weryfikację zgodności regulacyjnej wprowadza się stopniowo do monitorowania skuteczności systemu/procedury, biorąc pod uwagę systemową skuteczność systemów zarządzania właściwych organów oraz krajowe programy bezpieczeństwa;
- **integracja działań standaryzacyjnych EASA i programu USOAP ICAO:** istniejące porozumienie robocze sprzyja ściślejszej współpracy i integracji działań między EASA i ICAO. Narzędzia, które mają w tym pomóc, to: stały dialog, wymiana informacji i danych, uczestnictwo w inspekcjach i audytach drugiej strony. Dzięki temu wymogi i normy UE i ICAO mogą zostać spełnione w możliwym zakresie za pośrednictwem tylko jednego zintegrowanego procesu;
- **włączenie ocen wdrażania krajowego programu bezpieczeństwa w zakres standaryzacji EASA:** od 2022 r. inspekcje standaryzacyjne są również wykorzystywane do oceny skuteczności wdrażania krajowych programów bezpieczeństwa państw członkowskich oraz powiązanych krajowych planów bezpieczeństwa lotniczego. Zgodnie z przyjętym przez ICAO podejściem opartym na skuteczności działania, w ramach którego propaguje się i wspiera stopniowe wdrażanie krajowego programu bezpieczeństwa, EASA ocenia poziom wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa, stosując pięć poziomów zaawansowania określonych w metodyce ICAO dotyczącej oceny wdrażania krajowego programu bezpieczeństwa;

- **udział personelu właściwych organów w działaniach standaryzacyjnych:** w celu osiągnięcia proaktywnej standaryzacji i promowania odpowiedniego poziomu kwalifikacji pracowników w całej Europie. Ponadto spotkania dotyczące standaryzacji są platformą dla uzgodnienia jednolitego zrozumienia wymogów, przedstawienia interpretacji i wymiany najlepszych praktyk, wspierając tym samym jednolite wykonywanie przepisów;
- **silniejszy regulacyjny mechanizm informacji zwrotnej:** istniejący mechanizm informacji zwrotnej został usprawniony i wzmocniony, aby systematycznie oceniać skuteczność przepisów i umożliwić zastosowanie wyników działań standaryzacyjnych do celów zarządzania bezpieczeństwem, stanowienia przepisów i propagowania bezpieczeństwa.

3.2.2 *Ukierunkowanie nadzoru nad branżą w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa*

Wymogi dotyczące organów zawarte w prawie Unii nakazują opracowanie programu nadzoru – w oparciu o ocenę powiązanego ryzyka – uwzględniającego specyfikę organizacji, złożoność jej działalności, wyniki dotychczasowych działań w zakresie certyfikacji lub nadzoru. Od 2023 r. stosowanie ERCS przez właściwy organ w odniesieniu do zdarzeń zgłaszanych przez organizację będzie wspierać ocenę związanego z nimi ryzyka.

Organ skracca cykl planowania nadzoru, jeżeli są dowody, że uległy pogorszeniu skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa i przestrzeganie przepisów przez organizację. Jeżeli organizacja wykazuje wysoki poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów, organ może wydłużyć cykl planowania nadzoru. Ukierunkowanie nadzoru w oparciu o analizę ryzyka i skuteczność działania zapewnia – zarówno w państwach członkowskich, jak i w EASA – wykorzystanie dostępnych zasobów w zakresie nadzoru w jak najbardziej skuteczny sposób.

Nadzór oparty na analizie ryzyka i skuteczności działania zachęca ponadto do przyjęcia sposobu myślenia opartego na zarządzaniu ryzykiem, skłania organizację do zarządzania rodzajami ryzyka, które nie zostały jeszcze uwzględnione w przepisach, oraz stwarza zachęty do skutecznego zarządzania bezpieczeństwem poprzez możliwe zmniejszenie obciążenia w zakresie nadzoru. Wspiera on zatem skuteczne wdrożenie przepisów dotyczących systemu zarządzania w przepisach wykonawczych organizacji.

EASA wspiera ukierunkowanie nadzoru nad branżą oparte na danych dotyczących bezpieczeństwa, wymieniając i opisując w ramach europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego kluczowe rodzaje ryzyka i kwestie związane z bezpieczeństwem mające zastosowanie w każdej dziedzinie. Państwom członkowskim udostępniono również praktyki w zakresie nadzoru opartego na analizie ryzyka i są one regularnie omawiane z organem technicznym ds. zarządzania bezpieczeństwem³³.

33 [Szablon sprawozdania EASA \(europa.eu\)](#).

4. PROPAGOWANIE BEZPIECZEŃSTWA W EUROPIE³⁴

Propagowanie bezpieczeństwa stanowi kluczowy element programu bezpieczeństwa i skutecznego zarządzania bezpieczeństwem. Ryzyko dla bezpieczeństwa można zminimalizować poprzez podniesienie świadomości na temat wdrożonych doświadczeń i wniosków, przekazywanie najlepszych praktyk oraz wyjaśnienie procedur i regulacji dotyczących bezpieczeństwa. W europejskim systemie lotnictwa jest to element utrzymania odpowiedniej kultury bezpieczeństwa.

W miarę możliwości propagowanie bezpieczeństwa stosuje się jako nieobciążającą i skuteczną alternatywę wobec opracowywania przepisów i nadzoru. Sprzyja to lepszemu zrozumieniu przepisów UE w zakresie lotnictwa cywilnego i dostarcza więcej informacji na temat procesów analitycznych z zakresu bezpieczeństwa i ich wyników. Strategia ta zapewnia ciągły dopływ informacji dotyczących szerokiego zakresu kwestii związanych z bezpieczeństwem w poszczególnych dziedzinach, przy czym treść techniczna dostosowana jest do grupy docelowej (od poziomu zaawansowanego dla wyspecjalizowanych profesjonalistów do poziomu podstawowego dla ogółu społeczeństwa). Do rozpowszechniania komunikatów dotyczących bezpieczeństwa wykorzystuje się szeroki zakres narzędzi komunikacyjnych, w tym media społecznościowe.

Propagowanie bezpieczeństwa obejmuje ogólne lub ukierunkowane działania w zakresie przekazywania i rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa wśród zainteresowanych stron z branży lotniczej. Działalność tę wspomaga proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa w Europie, w ramach którego przeprowadza się analizy danych i opracowuje działania ograniczające ryzyko, jak opisano w [rozdziale 2](#).

Państwa członkowskie realizują różne działania propagujące bezpieczeństwo na szczeblu krajowym, które są opisane w krajowych programach bezpieczeństwa. Działania te koordynuje EASA za pośrednictwem sieci propagowania bezpieczeństwa ustanowionej jako dobrowolne partnerstwo między EASA, państwami członkowskimi i innymi organizacjami lotnictwa. Celem sieci propagowania bezpieczeństwa jest zwiększenie bezpieczeństwa lotniczego w Europie przez stworzenie ram dla współpracy w zakresie działań propagujących bezpieczeństwo we wszystkich państwach członkowskich.

Członkowie sieci propagowania bezpieczeństwa wymieniają się informacjami, koordynują działania, współpracują i uczestniczą we wspólnych działaniach – na rzecz wzajemnych korzyści i wspólnego celu – oraz współdziałają w celu zwiększenia możliwości działania, w tym w zakresie projektowania, opracowywania, publikowania, tłumaczenia i rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa. Sieć propagowania bezpieczeństwa bada również wspólne narzędzia i opracowuje sposoby pomiaru skuteczności produktów propagujących bezpieczeństwo, które zostały już rozpowszechnione.

Na poziomie europejskim większość działań propagujących bezpieczeństwo prowadzi i koordynuje EASA. W związku z tym EASA przygotowuje zintegrowane działania w zakresie programowania w celu zapewnienia, by działania w zakresie propagowania bezpieczeństwa i działania regulacyjne uwzględniały ryzyko dla bezpieczeństwa w najbardziej skutecznym sposób, uzupełniając się nawzajem w określonych dziedzinach. W tym kontekście EASA opracowuje specjalne europejskie pakiety propagowania bezpieczeństwa, w zależności od dziedziny operacyjnej i propagowanych kwestii związanych z bezpieczeństwem, mające zwiększyć zasięg produktów służących propagowaniu bezpieczeństwa. Odbywa się to z wykorzystaniem marek „Together4Safety” w odniesieniu do zawodowego, zarobkowego

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

transportu lotniczego oraz „The Aviator’s Club” w odniesieniu do lotnictwa ogólnego z pilotami turystycznymi. Równolegle wzmacniane są działania w zakresie partnerstwa w dziedzinie bezpieczeństwa ze wszystkimi zainteresowanymi stronami z danej dziedziny zaangażowanymi w działalność operacyjną obejmującą zarobkowe operacje lotnicze (w tym lotniska i ATM), wioptaty, lotnictwo ogólne i bezałogowe statki powietrzne. Z uwagi na fakt, że różne zainteresowane strony z branży lotniczej mają bardzo różne potrzeby w zakresie kanałów informacyjnych i komunikacyjnych, podejście oparte na dziedzinach zapewnia, aby propagowanie bezpieczeństwa mogło zaspokoić specyficzne potrzeby poszczególnych części społeczności lotniczej. Każdej dziedzinie poświęcono wydzielony obszar na stronie internetowej EASA, a pierwsze trzy dziedziny mają własne strony społecznościowe w celu wzmocnienia koordynacji z zainteresowanymi stronami.

Na początku 2019 r. EASA uruchomiła nową strategię propagowania bezpieczeństwa, w ramach której przyjmuje się coraz bardziej aktywne podejście do sposobu komunikowania się EASA z europejską społecznością lotniczą. Poprzez programy „Together4Safety” i „Aviator’s Club” (dla lotnictwa ogólnego) EASA dąży do bycia liderem w zakresie propagowania bezpieczeństwa w Europie i na świecie, mającym uznaną markę, która wzbudza zainteresowanie, zaangażowanie i przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa.

4.1 Działania na szczeblu UE

4.1.1 Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa

Przekazywanie informacji dotyczących bezpieczeństwa pomaga w budowaniu solidnej kultury bezpieczeństwa. Produkty komunikacji w dziedzinie bezpieczeństwa w Unii Europejskiej obejmują: sprawozdania z analizy bezpieczeństwa; biuletyny, ulotki i plakaty; materiały audiowizualne; zestawy narzędzi, podręczniki i przewodniki; plany i programy; warsztaty i inne wydarzenia związane z bezpieczeństwem. Dla każdego zadania opracowywany jest zestaw treści promujących bezpieczeństwo, który łączy w sobie najbardziej skuteczne pakiety wyników dotyczących rozpatrywanej kwestii związanej z bezpieczeństwem. Wyniki są propagowane za pośrednictwem mediów społecznościowych, a także przez partnerów współpracujących z EASA, aby zmaksymalizować zasięg komunikatów dotyczących bezpieczeństwa.

4.1.1.1 Obowiązkowa komunikacja w dziedzinie bezpieczeństwa

Rozporządzenie (UE) 2018/1139 zawiera wymóg, aby EASA publikowała [coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa](#)³⁵ w celu poinformowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa zawiera informacje dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie i na świecie (zob. [sekcja 2.3.3](#)).

W rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 zawarto wymóg stworzenia bazy danych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Baza danych jest publicznie dostępna [w internecie](#)³⁶.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>

4.1.1.2 Nieobowiązkowa komunikacja w dziedzinie bezpieczeństwa

EASA publikuje [biuletyny informujące o bezpieczeństwie \(SIB\)](#)³⁷ zawierające informacje dla zainteresowanych stron. Biuletyny są publicznie dostępne i regularnie weryfikowane oraz uaktualniane. Agencja publikuje także przegląd postępów w realizacji [zaleceń dotyczących bezpieczeństwa](#)³⁸.

4.1.1.3 Warsztaty i konferencje na temat bezpieczeństwa

EASA prowadzi kampanie na rzecz bezpieczeństwa w celu rozwiązania konkretnych kwestii związanych z bezpieczeństwem wynikających ze zdarzeń, zidentyfikowanych rodzajów ryzyka dla bezpieczeństwa, pojawiających się kwestii lub audytów bezpieczeństwa.

EASA prowadzi również regularnie warsztaty i konferencje, które są wykorzystywane do rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie zainteresowanym stronom w Europie oraz stanowią okazję do dyskusji na tematy związane z bezpieczeństwem, w tym dyskusji dotyczących wyników inspekcji. Ponadto Agencja organizuje corocznie konferencję na temat bezpieczeństwa.

Komisja regularnie organizuje konferencje i seminaria na tematy związane z bezpieczeństwem lotniczym. Ponadto prowadzi warsztaty i działania wspierające prawidłowe rozpowszechnianie informacji i zrozumienie niektórych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, takich jak rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i (UE) 996/2010.

4.1.1.4 Informacje w internecie

Różnorodne informacje i dokumenty są publicznie dostępne na [stronie internetowej EASA](#)³⁹ i na stronie internetowej Komisji poświęconej [europejskiej polityce bezpieczeństwa lotniczego](#)⁴⁰.

Ponadto sieci o ograniczonym dostępie są często wykorzystywane do wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa między EASA, Komisją i państwami członkowskimi, jak również z przedstawicielami branży.

4.2 Szkolenia na szczeblu UE

Działania szkoleniowe w UE obejmują organizacje lotnicze, które są zaangażowane we wdrażanie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego: właściwe organy krajowe państw członkowskich, organy ds. badania zdarzeń lotniczych i branżę.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 Komisja i Agencja są zobowiązane do wspierania państw członkowskich za pomocą odpowiednich szkoleń.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 organizacje i właściwe organy są odpowiedzialne za utrzymanie poziomu wyszkolenia członków ich personelu, tak by poziom ich kompetencji gwarantował prawidłowe wypełnianie powierzanych im zadań. Ponadto właściwe organy są zobowiązane do ułatwiania wykonywania przez organizacje obowiązków w zakresie wdrożenia

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

systemu zarządzania za pomocą odpowiedniego kształcenia lub szkolenia, jeżeli jest to wykonalne lub stosowne.

Opracowywane są także nowe zdolności szkoleniowe w celu zapewnienia, by wszystkie zaangażowane strony dysponowały odpowiednimi umiejętnościami na potrzeby pomyślnego wdrożenia podejścia opartego na skuteczności działania.

EASA dąży do utrzymania wysokiego poziomu wiedzy i kompetencji, śledząc jednocześnie na bieżąco najnowsze wydarzenia w lotnictwie w dziedzinach jej działalności. EASA opracowuje i prowadzi kursy szkoleniowe dla swoich pracowników i pracowników właściwych organów państw członkowskich.

Agencja opracowała również i utrzymuje system e-egzaminów za pośrednictwem swojej strony internetowej, oparty na bazie pytań. Jest on oferowany na zasadzie dobrowolności osobom uczącym się w organizacjach szkoleniowych lub na własną rękę poprzez system ustanowionych ośrodków egzaminacyjnych i oferuje możliwość otrzymania certyfikatu.

EASA pomaga ponadto organom partnerskim w wypełnianiu ich zobowiązań międzynarodowych (np. ICAO, rozporządzenia unijne) i realizuje unijne projekty dotyczące współpracy w lotnictwie cywilnym w wielu rejonach świata, w tym w krajach sąsiadujących z UE, w regionie Azji i Pacyfiku, w Afryce i w Ameryce Łacińskiej.

WYKAZ SKRÓTÓW

ABs	organy doradcze
ACAS	pokładowy system zapobiegania kolizjom
AloSP	akceptowalny poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa
AMC	akceptowalne sposoby spełnienia wymagań
AMS	służba zarządzania płytą postojową
ANS	służby żeglugi powietrznej
AOC	certyfikat przewoźnika lotniczego
ASR	coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa
ATM	zarządzanie ruchem lotniczym
BIS	najlepsza strategia interwencji
RP	rozporządzenie podstawowe
CAEP	Komitet ds. Ochrony Środowiska w Lotnictwie (ICAO)
CAMO	organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu – załącznik Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014
CAO	organizacja kompleksowej zdadności do lotu – załącznik Vd (część CAO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014
CC	personel pokładowy – załącznik V (część CC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011
CS	specyfikacja certyfikacyjna
DAT	instytucje świadczące usługi w zakresie danych – załącznik VII do rozporządzenia (UE) 2017/373
RD	rozporządzenie delegowane
DS	szczegółowa specyfikacja
DTO	zadeklarowana organizacja szkoleniowa
EASA	Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego
EASP	europejski program bezpieczeństwa lotniczego

EASPG	grupa ds. planowania systemów lotniczych w regionie Europy (ICAO)
ECCAIRS	europejski centralny system koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie
ECDC	Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób
ECHA	Europejska Agencja Chemikaliów
ECR	centralne archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym
EEA	Europejska Agencja Środowiska
EFTA	Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
ENCASIA	europejska sieć organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym
EPAS	europejski plan bezpieczeństwa lotniczego
ETS	unijny system handlu emisjami
UE	Unia Europejska
EUR RASP	regionalny plan bezpieczeństwa lotniczego dla regionu Europy (ICAO)
EUR RESG	regionalna grupa ekspertów ds. bezpieczeństwa dla regionu Europy (ICAO)
EUR/NAT	biuro regionalne ICAO dla regionu Europy / Północnego Atlantyku
EVT	zadanie w zakresie oceny (EPAS)
FAB	funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej
FSTD	szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
GANP	globalny plan żeglugi powietrznej
GASeP	globalny plan ochrony lotnictwa cywilnego
GASP	globalny plan bezpieczeństwa lotniczego (ICAO)
G-HRCs	globalne kategorie zdarzeń wysokiego ryzyka
GM	materiały zawierające wytyczne
IATA	Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

RW	rozporządzenie wykonawcze
LUC	certyfi kat operatora SBSP
MAB	organ doradczy państw członkowskich
MB	zarząd
MST	zadanie państw członkowskich (EPAS)
NASP	krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego
NCA	właściwy organ krajowy
NCC	operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym – załącznik VI (część NCC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012
NoAs	sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego
Część 21	Załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 – certyfikacja statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów oraz organizacji projektujących i produkujących.
Część 145	Załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – zatwierdzanie organizacji obsługi technicznej
Część 147	Załącznik IV do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – wymagania dotyczące organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej
Część 26	Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2015/640 — dodatkowe specyfikacje zdolności do lotu w odniesieniu do operacji
Część 66	Załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – personel poświadczający w obsłudze technicznej
Część AIS	Załącznik VI do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczegółowe wymagania dotyczące instytucji zapewniających służby informacji lotniczej
Część ARA	Załącznik VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 – wymagania w stosunku do władzy lotniczej w odniesieniu do załóg lotniczych
Część ARO	Załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – wymagania urzędowe dotyczące operacji lotniczych
Część ART	Załącznik 2 do rozporządzenia (UE) nr 452/2014 – wymagania urzędowe dotyczące wydawania zezwoleń operatorom z państw trzecich

Część ASM	Załącznik X do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczegółowe wymagania dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie przestrzenią powietrzną
Część ATFM	Załącznik IX do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczegółowe wymagania dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
Część ATM/ANS.AR	Załącznik II do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wymagania stawiane właściwym organom – nadzór nad służbami i pozostałymi funkcjami sieciowymi ATM
Część ATM/ANS.OR	Załącznik III do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających służby
Część ATS	Załącznik IV do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczegółowe wymagania dotyczące instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego
Część BFCL	Załącznik III do rozporządzenia (UE) 2018/395 – wymagania dotyczące licencjonowania załóg lotniczych balonów
Część BOP	Załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/395 – operacje lotnicze wykonywane przy użyciu balonu
Część CAMO	Załącznik Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – organizacje zarządzania ciągłą zdadnością do lotu
Część CNS	Załącznik VIII do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczególne wymagania dotyczące instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozoru
Część DAT	Załącznik VII do rozporządzenia (UE) 2017/373 – szczegółowe wymagania dotyczące instytucji świadczących usługi w zakresie danych
Część DEF	Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2018/395 – definicje (balony) Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2018/1976 – definicje (szybowce)
Część FCL	Załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 – licencjonowanie załóg lotniczych
Część FPD	Załącznik XI do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wymagania szczegółowe dotyczące instytucji zapewniających służby projektowania procedur lotu
Część M	Załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – wymagania ciągłej zdadności do lotu
Część MED	Załącznik IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 – wymagania dotyczące certyfikacji medycznej pilotów, sprawności fizycznej

	i psychicznej personelu pokładowego, certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, a także kwalifikacji lekarzy medycyny ogólnej oraz lekarzy medycyny pracy.
Część MET	Załącznik V do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wymagania szczegółowe dotyczące instytucji zapewniających służby meteorologiczne
Część ML	Załącznik Vb do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – wymagania ciągłej zdatności do lotu dotyczące lekkich statków powietrznych
Część NCC	Załącznik VI do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym
Część NCO	Załącznik VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym
Część NM	Załącznik XII do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wymagania szczegółowe dotyczące menedżera sieci
Część ORA	Załącznik VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 – wymagania w stosunku do organizacji szkolenia w odniesieniu do załogi lotniczej
Część ORO	Załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych
Część PERS	Załącznik XIII do rozporządzenia (UE) 2017/373 – wymagania w zakresie szkolenia i oceny kompetencji personelu dotyczące instytucji zapewniających służby
Część SAO	Załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/1976 – operacje lotnicze wykonywane przy użyciu szybowca
Część SFCL	Załącznik III do rozporządzenia (UE) 2018/1976 – wymagania dotyczące licencjonowania załóg lotniczych szybowców
Część SPA	Załącznik V do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – szczególne zatwierdzenia
Część SPO	Załącznik VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 – operacje specjalistyczne
Część T	Załącznik Va do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – ciągła zdatność do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim, które są eksploatowane przez operatorów z UE lub przez operatorów mających miejsce zamieszkania w UE

Część TCO	Załącznik 1 do rozporządzenia (UE) nr 452/2014 – operatorzy z państw trzecich
PCG	grupa ds. koordynacji programu (ICAO)
R&I	badania naukowe i innowacje
REACH	rejestracja, ocena, udzielanie zezwoleń i stosowane ograniczenia w zakresie chemikaliów
RES	zadanie badawcze (EPAS)
RMT	zadanie w zakresie opracowywania przepisów (EPAS)
RSOO	Regionalna Organizacja ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem
SAB	organ doradczy zainteresowanych stron
SAFA	ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych
SARPs	normy i zalecane metody postępowania (ICAO)
SERA	znormalizowane europejskie prawo lotnicze – rozporządzenie (UE) nr 923/2012
SES	jednolita europejska przestrzeń powietrzna
SESAR	Badania z zakresu ATM w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej
SIA	organ ds. badania zdarzeń lotniczych
SIB	biuletyn informujący o bezpieczeństwie
SMS	system zarządzania bezpieczeństwem
SPAS	krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego
SPI	wskaźnik skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa
SPN	sieć propagowania bezpieczeństwa
SPT	zadanie w zakresie propagowania bezpieczeństwa (EPAS)
SRIS	system informacyjny w zakresie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa
SRM	zarządzanie ryzykiem dla bezpieczeństwa
SSP	krajowy program bezpieczeństwa
SSPIA	ocena wdrażania krajowego programu bezpieczeństwa

SYS 2.0	inspekcja standaryzacyjna w dziedzinie „Systemowe środki wspomagające zarządzanie bezpieczeństwem” (SYS). 2.0 odnosi się do fazy II, w której zakres inspekcji początkowej rozszerza się na ocenę skuteczności wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa i krajowego planu bezpieczeństwa lotniczego.
TCO	operator z państwa trzeciego
TeB	organ techniczny (podjednostka organu doradczego państw członkowskich)
TeC	komitet techniczny (podjednostka organu doradczego zainteresowanych stron)
TFUE	Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
SBSP	system bezzałogowych statków powietrznych
USOAP	globalny program kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (ICAO)
USSP	instytucja świadcząca usługi U-space