

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**                    **DYREKTYWA 2004/36/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 21 kwietnia 2004 r.**

**w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty**

(Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r.	L 344	15	27.12.2005
► <b><u>M2</u></b>	Dyrektywa Komisji 2008/49/WE z dnia 16 kwietnia 2008 r.	L 109	17	19.4.2008
► <b><u>M3</u></b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 596/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.	L 188	14	18.7.2009



**DYREKTYWA 2004/36/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY**

**z dnia 21 kwietnia 2004 r.**

**w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego  
korzystających z portów lotniczych Wspólnoty**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecz-  
nego <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>  
w świetle tekstu wspólnego zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy  
w dniu 26 lutego 2004 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rezolucja w sprawie katastrofy lotniczej u wybrzeża Republiki Dominikańskiej, przyjęta przez Parlament Europejski w dniu 15 lutego 1996 r. <sup>(4)</sup> podkreśla konieczność, aby Wspólnota przyjęła bardziej aktywne stanowisko oraz opracowała strategię prowadzącą do poprawy bezpieczeństwa jej obywateli podróżujących drogą lotniczą lub mieszkających w pobliżu portów lotniczych.
- (2) Komisja skierowała do Parlamentu Europejskiego i Rady komunikat zatytułowany „Określenie Strategii Poprawy Bezpieczeństwa Lotnictwa Wspólnotowego”.
- (3) Komunikat ten jasno stwierdza, że bezpieczeństwo można skutecznie zwiększyć zapewniając, iż statki powietrzne w pełni wypełniają międzynarodowe normy bezpieczeństwa ujęte w Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. („Konwencja z Chicago”).
- (4) W celu ustanowienia oraz utrzymania jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, należy wprowadzić zharmonizowane podejście do skutecznego wykonywania międzynarodowych norm bezpieczeństwa we Wspólnocie. W tym celu, konieczne jest zharmonizowanie reguł i procedur dotyczących kontroli na ziemi statków powietrznych państw trzecich lądujących w portach lotniczych położonych w Państwach Członkowskich.
- (5) Zharmonizowane podejście do skutecznego wykonywania międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez Państwa Członkowskie pozwoli uniknąć zakłóceń konkurencji. Wspólne stanowisko w sprawie statków powietrznych państw trzecich, które nie wypełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa przyniesie korzyść Państwom Członkowskim.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 351.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 33.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 343), wspólne stanowisko Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 233 E z 30.9.2003, str. 12) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 października 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja przewodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 1 kwietnia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 30 marca 2004 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 65 z 4.3.1996, str. 172.

**▼B**

- (6) Statki powietrzne lądujące w Państwach Członkowskich powinny przejść kontrolę, jeśli podejrzewa się, iż nie wypełniają one międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (7) Wobec braku podejrzenia, kontrole można przeprowadzać także zgodnie z procedurą kontroli na miejscu pod warunkiem że przestrzega się prawa wspólnotowego i międzynarodowego. W szczególności, kontrole należy przeprowadzać w sposób niedyskryminujący.
- (8) Kontrole można podjąć w przypadku statków powietrznych, w których w przeszłości często stwierdzano usterki, lub statków powietrznych należących do linii lotniczych, których statki powietrzne często stanowiły przedmiot zainteresowania.
- (9) Informacje zebrane w każdym z Państw Członkowskich należy udostępnić wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji w celu zapewnienia najskuteczniejszego monitorowania zgodności statków powietrznych państw trzecich z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (10) Z powyższych przyczyn dla potrzeb wymiany informacji, konieczne jest ustanowienie na poziomie wspólnotowym procedury oceny statków powietrznych państw trzecich oraz odnośnych mechanizmów współpracy między właściwymi organami Państw Członkowskich.
- (11) Szczególny charakter informacji dotyczących bezpieczeństwa wymaga, aby Państwa Członkowskie przyjęły, zgodnie z ich prawem krajowym, konieczne środki mające na celu zapewnienie właściwej poufności informacji przez nie otrzymanych.
- (12) Bez uszczerbku dla prawa publicznego dostępu do dokumentów Komisji, ustanowionego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. dotyczącego publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji<sup>(1)</sup>, Komisja powinna przyjąć środki dotyczące udostępniania takich informacji zainteresowanym stronom, a także warunki ich udostępniania.
- (13) Jeżeli stwierdzone usterki w sposób oczywisty zagrażają bezpieczeństwu, statki powietrzne, względem których podjęto środki naprawcze należy unieruchomić do czasu uzyskania zgodności z ustanowionymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (14) Udogodnienia w porcie lotniczym kontroli mogą być takie, że właściwe organy będą zobowiązane uznać statek powietrzny za uprawniony do transferu do właściwego portu lotniczego pod warunkiem że wypełnione zostały warunki dotyczące bezpiecznego transferu.
- (15) Dla potrzeb wykonania zadań ustalonych na podstawie niniejszej dyrektywy, Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego<sup>(2)</sup>.
- (16) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(3)</sup>.
- (17) Komisja oddaje do dyspozycji komitetu ustanowionego na mocy art. 12 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 dane statystyczne oraz

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

**▼B**

informacje zgodne z pozostałymi środkami wspólnotowymi dotyczącymi przypadków szczególnych, które mogą okazać się właściwe w odniesieniu do wykrywania usterek stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

- (18) Za konieczne uznaje się uwzględnienie współpracy oraz wymiany informacji w ramach Zrzeszenia Władz Lotniczych (JAA) oraz Konferencji Europejskiego Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Ponadto, aktualne doświadczenie w dziedzinie procedur oceny bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych (SAFA) należy wykorzystać w możliwie największym zakresie.
- (19) Należy uwzględnić funkcję Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotnictwa (EASA) w dziedzinie polityki bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w tym w ustanawianiu do tego celu procedur mających na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie.
- (20) Uzgodnienia dotyczące rozszerzenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego w Gibraltarze, zostały zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw i uzgodnienia te dopiero wejdą w życie,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

**Zakres i cel**

1. W ramach ogólnej, wspólnotowej strategii dotyczącej ustanowienia i utrzymania wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie, niniejsza dyrektywa wprowadza zharmonizowane podejście do skutecznego wykonywania we Wspólnocie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez zharmonizowanie reguł i procedur dotyczących kontroli na ziemi statków powietrznych państw trzecich lądujących w portach lotniczych położonych się w Państwach Członkowskich.
2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do przeprowadzania kontroli nie objętych niniejszą dyrektywą, oraz uziemienia, zakazania lądowań lub nakładania warunków na statki powietrzne lądujące w ich portach lotniczych, zgodnie z prawem wspólnotowym i międzynarodowym.
3. Statki powietrzne Państwa, określone w Konwencji z Chicago, oraz statki powietrzne o maksymalnej wadze netto w cyklu startu poniżej 5 700 kg, niezaangażowane w lotniczy przewóz handlowy, wyłączają się z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.
4. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego w Gibraltarze odbywa się bez uszczerbku dla pozycji prawnych odpowiednio Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności terytorium, na którym port lotniczy jest położony.
5. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego w Gibraltarze zawieszają się do momentu wejścia w życie uzgodnień zawartych we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa informują Radę o dacie ich wejścia w życie.

**▼B***Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „uziemięcie” oznacza formalny zakaz opuszczania przez statek powietrzny portu lotniczego, oraz podjęcie kroków niezbędnych do jego zatrzymania;
- b) „międzynarodowe normy bezpieczeństwa” oznaczają normy bezpieczeństwa zawarte w Konwencji z Chicago oraz załącznikach do niej, obowiązujące w czasie przeprowadzania kontroli;
- c) „kontrola na ziemi” oznacza sprawdzanie statków powietrznych państw trzecich zgodne z załącznikiem II;
- d) „statki powietrzne państw trzecich” oznacza statki powietrzne, których nie używa się, ani nie wykorzystuje pod kontrolą właściwych organów Państwa Członkowskiego.

*Artykuł 3***Gromadzenie informacji**

Państwa Członkowskie wprowadzają mechanizm gromadzenia informacji uznanych za użyteczne dla potrzeb wypełnienia celu ustalonego w art. 1, w tym:

- a) istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, dostępnych w szczególności przez:
  - sprawozdania pilotażowe,
  - sprawozdania z konserwacji,
  - sprawozdania ze zdarzenia,
  - innego rodzaju dokumenty, niezależne od właściwych organów Państw Członkowskich,
  - skargi;
- b) informacji w sprawie działań podjętych po kontroli na ziemi takich, jak:
  - uziemienie statku powietrznego,
  - zakaz lądowań dla statku powietrznego lub przewoźnika lotniczego w danym Państwie Członkowskim,
  - wymagane działania naprawcze,
  - powiązania z właściwymi organami przewoźnika lotniczego;
- c) dalszych informacji dotyczących przewoźnika lotniczego takich, jak:
  - wykonane działania naprawcze,
  - powtarzalność niezgodności.

Informacje te należy przechowywać wykorzystując standardowy formularz sprawozdania zawierający opisane informacje, w formie określonej w załączniku I.

*Artykuł 4***Kontrola na ziemi**

1. Każde Państwo Członkowskie wprowadza właściwe środki zapewniające, że statek powietrzny państwa trzeciego podejrzewany o niezgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, lądujący w każdym porcie lotniczym tego Państwa Członkowskiego otwartym dla międzynarodowego ruchu lotniczego podlega kontrolom na ziemi.

**▼ B**

W wykonywaniu tych procedur, właściwe organy zwracają szczególną uwagę na to, czy:

- uzyskano informacje dotyczące nieprawidłowych warunków przeprowadzania konserwacji lub oczywistych uszkodzeń, czy usterek;
- zgłoszono, że statek powietrzny, od czasu wejścia statku powietrznego w przestrzeń powietrzną Państwa Członkowskiego, wykonuje nieprawidłowe manewry, które powodują poważne obawy dla bezpieczeństwa;
- wykryto, podczas poprzedniej kontroli na ziemi, nieprawidłowości powodujące poważne obawy, że statek powietrzny nie wypełnia międzynarodowych norm bezpieczeństwa, oraz jeżeli Państwo Członkowskie jest przekonane, że usterki mogły nie zostać usunięte;
- istnieją dowody na to, że właściwe organy państwa rejestracji mogą nie wykonywać nadzoru bezpieczeństwa we właściwy sposób; lub
- informacje zgromadzone na mocy art. 3 dają podstawy do obaw odnośnie do przewoźnika lotniczego, lub poprzednia kontrola na ziemi statku powietrznego używanego przez tego samego przewoźnika lotniczego ujawniła usterki.

2. Państwa Członkowskie mogą ustanowić przepisy mające na celu przeprowadzanie kontroli na ziemi zgodnie z procedurą kontroli rutynowej w braku jakiegokolwiek podejrzenia, pod warunkiem że reguły te są zgodne z prawem wspólnotowym i międzynarodowym. Jednakże procedurę tę należy wykonywać w sposób niedyskryminujący.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, że wykonane zostaną właściwe kontrole na ziemi oraz inne środki kontroli przewidziane w ramach art. 8 ust. 3.

4. Kontrolę na ziemi należy przeprowadzać zgodnie z procedurą opisaną w załączniku II oraz wykorzystując formularz sprawozdania z kontroli na ziemi określony w załączniku II. W momencie zakończenia kontroli na ziemi, powiadamia się kapitana statku powietrznego lub przedstawiciela przewoźnika lotniczego eksploatującego statek powietrzny o wynikach kontroli oraz, jeżeli odkryte zostaną istotne usterki, sprawozdanie przesyła się do przewoźnika eksploatującego statek powietrzny oraz właściwych organów.

5. Przeprowadzając kontrolę na ziemi na podstawie niniejszej dyrektywy, właściwe organy podejmują wszelkie, możliwe wysiłki w celu uniknięcia nieuzasadnionego opóźnienia kontrolowanego statku powietrznego.

#### *Artykuł 5*

#### **Wymiana informacji**

1. Właściwe organy Państw Członkowskich uczestniczą we wzajemnej wymianie informacji. Na wniosek właściwych organów, informacje te obejmują wykaz portów lotniczych danego Państwa Członkowskiego otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego ze wskazaniem, dla każdego roku kalendarzowego, liczby przeprowadzonych kontroli na ziemi oraz liczby ruchów statków powietrznych państw trzecich w każdym z portów lotniczych ujętych w tym wykazie.

2. Wszystkie sprawozdania standardowe określone w art. 3 oraz sprawozdania z kontroli na ziemi określone w art. 4 ust. 4 są niezwłocznie udostępniane Komisji oraz, na ich wniosek, właściwym organom Państw Członkowskich i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotnictwa (EASA).

3. W każdym przypadku, gdy sprawozdanie standardowe wykazuje istnienie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub, jeśli sprawozdanie z kontroli na ziemi wykazuje, że statek powietrzny nie wypełnia międzynarodowych norm bezpieczeństwa i może powodować

**▼ B**

potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa, sprawozdanie niezwłocznie przekazuje się wszelkim właściwym organom Państw Członkowskich i Komisji.

*Artykuł 6***Ochrona i rozpowszechnianie informacji**

1. Państwa Członkowskie podejmują, zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym, niezbędne środki zapewniające właściwą poufność informacji otrzymywanych przez nie na podstawie art. 5. Państwa Członkowskie wykorzystują te informacje wyłącznie do celów niniejszej dyrektywy.

2. Komisja corocznie publikuje zbiorcze sprawozdanie z informacji dostępnych opinii publicznej oraz podmiotom branżowym, zawierające analizę wszelkich informacji otrzymanych zgodnie z art. 5. Analiza ta powinna być prosta i łatwa do zrozumienia oraz wskazywać, czy występuje podwyższone zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów statków powietrznych. W analizie tej należy utajnić źródło tych informacji.

**▼ M3**

3. Bez uszczerbku dla prawa publicznego dostępu do dokumentów Komisji, jak ustanowiono w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001, Komisja przyjmuje z własnej inicjatywy środki udostępniania zainteresowanym stronom informacji, o których mowa w ust. 1 i związane z tym warunki. Środki te, zarówno ogólne jak i indywidualne, wynikają z potrzeby:

- dostarczenia osobom i organizacjom informacji, których potrzebują do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,
- ograniczania rozpowszechniania informacji do tego, co ściśle konieczne dla ich użytkowników, w celu zapewnienia właściwej ich poufności.

Szczegółowe środki przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 10 ust. 3.

Środki ogólne, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 4.

**▼ B**

4. W każdym przypadku, gdy informacje dotyczące usterek statku powietrznego podane zostały dobrowolnie, w sprawozdaniach z kontroli na ziemi określonych w art. 4 ust. 4 utajnia się źródło takich informacji.

*Artykuł 7***Uziemienie statku powietrznego**

1. Jeżeli niezgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oczywiście zagraża bezpieczeństwu lotu, przewoźnik lotniczy eksploatujący statek powietrzny powinien podjąć środki mające na celu usunięcie usterek przed wylotem. Jeżeli właściwe organy przeprowadzające kontrolę na ziemi nie są przekonane, że przed wylotem podjęte zostaną działania naprawcze, blokują statek powietrzny do czasu usunięcia zagrożenia i niezwłocznie powiadamiają organy właściwe dla danego przewoźnika lotniczego i Państwa Członkowskiego rejestracji statku powietrznego.

2. Właściwe organy Państwa Członkowskiego przeprowadzające kontrolę na ziemi mogą, we współpracy z Państwem odpowiedzialnym za eksploatację danego statku powietrznego lub Państwem rejestracji statku powietrznego, określić niezbędne warunki zezwolenia statkowi powietrznemu na przelot do portu lotniczego, w którym można

**▼B**

naprawić usterki. Jeżeli usterki wpływają niekorzystnie na ważność świadectwa zdatności statku powietrznego, uzienienie można cofnąć wyłącznie wtedy, gdy przewoźnik lotniczy uzyska pozwolenie od Państwa lub Państw, nad których terytorium odbędzie się przelot.

*Artykuł 8***Środki usprawniania bezpieczeństwa i wykonawcze**

1. Państwa Członkowskie przekazują Komisji sprawozdania w sprawie środków wykonawczych podejmowanych w celu wykonania wymogów art. 3, 4 i 5.

**▼M3**

2. W oparciu o informacje zgromadzone na podstawie ust. 1 Komisja może:

a) zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 10 ust. 2 przyjąć właściwe środki mające na celu ułatwienie wykonania art. 3, 4 i 5, takie jak:

- ustalenie formatu przechowywania i rozpowszechniania danych,
- utworzenie lub wspieranie właściwych organów zarządzania lub obsługiwanego narzędzi niezbędnych na potrzeby gromadzenia i wymiany informacji;

b) wyszczególnienie warunków przeprowadzania kontroli na płycie lotniska, w tym kontroli systematycznych oraz sporządzenie wykazu gromadzonych informacji. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 4.

**▼B**

3. W oparciu o informacje uzyskane na podstawie art. 3, 4 i 5, oraz zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2, można podjąć decyzję w sprawie właściwej kontroli na ziemi i innych środków nadzoru, w szczególności danego przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych danego państwa trzeciego, do czasu przyjęcia przez właściwe organy tego państwa trzeciego zadowalających uzgodnień dotyczących środków naprawczych.

4. Komisja może podjąć właściwe środki mające na celu współpracę oraz wspomaganie państwa trzeciego w dziedzinie usprawnienia zdolności tych państw do nadzorowania bezpieczeństwa lotnictwa.

**▼M1****▼M3***Artykuł 10*

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony w art. 12 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8. Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

5. Komisja może ponadto konsultować się z komitetem w każdej innej sprawie dotyczącej stosowania niniejszej dyrektywy.



**▼B***Artykuł 11***Wykonywanie**

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wypełnienia niniejszej dyrektywy przed dniem 30 kwietnia 2006 r. i niezwłocznie powiadomią Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

**▼M3***Artykuł 12*

Komisja może dokonywać zmian w załącznikach do niniejszej dyrektywy.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 4.

**▼B***Artykuł 13***Sprawozdanie**

Do dnia 30 kwietnia 2008 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy, w szczególności art. 9, który, *inter alia*, uwzględnia osiągnięcia na forach wspólnotowych i międzynarodowych. Sprawozdaniu mogą towarzyszyć wnioski dotyczące zmian do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 14***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 15*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼ **B**

## ZAŁĄCZNIK I



Krajowy Organ Lotnictwa Cywilnego

(Nazwa)

SAFA

## Sprawozdanie standardowe

<sup>1</sup> Nr: \_\_\_\_\_<sup>2</sup> Źródło: ..... SR<sup>3</sup> Data: ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>4</sup> Miejsce: ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>5</sup> (Niewykorzystane)<sup>6</sup> Przewoźnik lotniczy: ..... \_ \_ \_<sup>7</sup> Numer AOC:<sup>8</sup> Państwo: ..... \_ \_ \_

..... \_ \_ \_ \_ \_

<sup>9</sup> Trasa: z ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>10</sup> Numer lotu: ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>11</sup> Trasa: do ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>12</sup> Numer lotu: ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>13</sup> Czarterowany przez przewoźnika lotniczego \*: \_ \_ \_<sup>14</sup> Państwo czarterującego: ..... \_ \_

\* (jeśli dotyczy)

<sup>15</sup> Rodzaj statku powietrznego ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>16</sup> Sygnatura rejestracji ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>17</sup> Numer konstrukcji ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>18</sup> Członkowie załogi: Państwo zezwolenia: ..... \_ \_<sup>19</sup> Uwagi:

.....

.....

.....

.....

<sup>20</sup> Podjęte działania:

.....

.....

.....

.....

<sup>21</sup> (Niewykorzystane)<sup>22</sup> Nazwisko koordynatora krajowego ..... \_ \_ \_ \_ \_<sup>23</sup> Podpis ..... \_ \_ \_ \_ \_

▼ **M2****ZAŁĄCZNIK II****Podręcznik dotyczący procedur przeprowadzania kontroli na ziemi w ramach wspólnotowego programu SAFA – kluczowe elementy****1. WSKAZÓWKI OGÓLNE**

- 1.1. Kontrole na ziemi SAFA przeprowadzają inspektorzy posiadający niezbędną wiedzę w dziedzinie prowadzenia kontroli, bezwzględnie obejmującą kwestie techniczne, dotyczące zdatności do lotu i eksploatacyjne, w przypadku kontroli wszystkich pozycji znajdujących się na liście kontrolnej. W przypadku gdy kontrolę na ziemi przeprowadza dwóch lub kilku inspektorów, główne elementy kontroli – wzrokowa kontrola statku powietrznego z zewnątrz, kontrola w kokpicie oraz kontrola kabiny pasażerskiej i/lub przedziałów ładunkowych – mogą zostać rozdzielone pomiędzy poszczególnych inspektorów.
- 1.2. Przed przystąpieniem do tej części kontroli, która dotyczy pokładu statku powietrznego, inspektorzy muszą przedstawić się pilotowi dowodzącemu statkiem powietrznym lub, w razie jego/jej nieobecności, członkowi personelu lotniczego, lub najstarszemu rangą przedstawicielowi przewoźnika. Jeśli nie jest możliwe poinformowanie żadnego z przedstawicieli przewoźnika lub taki przedstawiciel jest nieobecny na pokładzie statku powietrznego lub w jego pobliżu, zasadniczo nie przeprowadza się kontroli na ziemi SAFA. W szczególnych okolicznościach można podjąć decyzję o przeprowadzeniu kontroli na ziemi SAFA, ale kontrola ta ogranicza się do wzrokowego sprawdzenia statku powietrznego z zewnątrz.
- 1.3. Kontrola jest tak wyczerpująca, jak tylko pozwalają na to czas i dostępne środki. Oznacza to, że w przypadku ograniczonej ilości czasu lub środków nie trzeba sprawdzać wszystkich pozycji, lecz wystarczy sprawdzić niektóre z nich. W zależności od czasu i środków będących do dyspozycji w celu przeprowadzenia kontroli na ziemi SAFA, sprawdzane pozycje wybiera się zgodnie z celami wspólnotowego programu SAFA.
- 1.4. Kontrola na ziemi nie powoduje nieuzasadnionego opóźnienia odlotu sprawdzanego statku powietrznego. Możliwymi przyczynami opóźnionego odlotu mogą być, między innymi, wątpliwości dotyczące poprawności przeprowadzenia procedury przygotowawczej do lotu, zdatności do lotu statku powietrznego lub wszelkich kwestii bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem statku powietrznego i osób na jego pokładzie.

**2. KWALIFIKACJE INSPEKTORÓW**

- 2.1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r., państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie wszystkich kontroli na ziemi SAFA na ich terytorium przez wykwalifikowanych inspektorów.
- 2.2. Państwa członkowskie zapewniają spełnienie przez ich inspektorów wszystkich warunków kwalifikujących określonych poniżej.

**2.3. Kryteria kwalifikacyjne****2.3.1. Warunki kwalifikujące**

Jako wstępny warunek kwalifikujący państwa członkowskie zapewniają posiadanie przez kandydatów na inspektorów programu SAFA niezbędnego wykształcenia w dziedzinie lotnictwa i/lub praktycznej wiedzy związanej z zagadnieniami objętymi kontrolą, a mianowicie:

- a) eksploatacją statków powietrznych;
- b) licencjonowaniem załogi;
- c) zdatnością statku powietrznego do lotu;
- d) ładunkami niebezpiecznymi.

**2.3.2. Wymogi szkoleniowe**

Przed zakwalifikowaniem kandydaci muszą pomyślnie ukończyć szkolenie obejmujące:

- szkolenie teoretyczne zorganizowane przez instytucję szkoleniową SAFA, zgodnie z pkt 2.4,

▼ **M2**

- szkolenie praktyczne zorganizowane przez instytucję szkoleniową SAFA, zgodnie z pkt 2.4, lub przez starszego inspektora wyznaczonego przez państwo członkowskie, zgodnie z pkt 2.5, występującego niezależnie od instytucji szkoleniowej SAFA,
- szkolenie zawodowe w miejscu pracy w formie serii inspekcji przeprowadzonych przez starszego inspektora wyznaczonego przez państwo członkowskie, zgodnie z pkt 2.5.

2.3.3. *Wymogi dotyczące zachowania ważności uprawnień*

Państwa członkowskie zapewniają zachowanie ważności raz uzyskanych uprawnień poprzez:

- a) odbywanie szkoleń okresowych, obejmujących szkolenie teoretyczne zorganizowane przez instytucję szkoleniową SAFA, zgodnie z pkt 2.4;
- b) przeprowadzanie minimalnej liczby kontroli na ziemi w każdym dwunastomiesięcznym przedziale czasu następującym po odbyciu szkolenia SAFA, chyba że inspektor jest również wykwalifikowanym inspektorem w dziedzinie operacji lotniczych lub zdatości do lotu przy krajowym urzędzie lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego i regularnie jest zatrudniany przy przeprowadzaniu kontroli statków powietrznych należących do krajowych przewoźników lotniczych.

2.3.4. *Wytyczne*

EASA opracuje i opublikuje najpóźniej do dnia 30 września 2008 r. szczegółowe wytyczne w celu ułatwienia państwom członkowskim stosowania pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.3.3.

2.4. **Instytucje szkoleniowe SAFA**

2.4.1. Instytucja szkoleniowa SAFA może wchodzić w skład właściwego organu państwa członkowskiego lub być instytucją zewnętrzną.

Instytucja zewnętrzna może być:

- częścią innego właściwego organu państwa członkowskiego,
- podmiotem niezależnym.

2.4.2. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie szkoleń, o których mowa w pkt 2.3.2 i 2.3.3 lit. a), organizowanych przez ich organy krajowe, przynajmniej zgodnie z odpowiednimi programami nauczania ustalonymi i opublikowanymi przez EASA.

2.4.3. Państwa członkowskie zlecające przeprowadzenie szkolenia związanego z SAFA instytucji zewnętrznej wprowadzają system oceny takiej instytucji. System ten jest zrozumiały, przejrzysty i proporcjonalny, a także uwzględnia wszelkie wytyczne ustalone i opublikowane przez EASA. System może także uwzględniać oceny dokonane przez inne państwa członkowskie.

2.4.4. Z usług instytucji zewnętrznej można skorzystać wyłącznie w przypadku, gdy ocena pokazuje, iż szkolenie przeprowadzono zgodnie z odpowiednimi programami ustalonymi i opublikowanymi przez EASA.

2.4.5. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie zmiany w programach szkoleń właściwych organów i/lub w systemach oceny instytucji zewnętrznych, w celu uwzględnienia zaleceń wynikających z audytów standaryzacyjnych przeprowadzanych przez EASA zgodnie z metodami pracy określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 736/2006 <sup>(1)</sup>.

2.4.6. Państwo członkowskie może wystąpić do EASA o ocenę instytucji szkoleniowej i wydanie zalecenia, na podstawie którego państwo to może dokonać własnej oceny.

2.4.7. EASA opracuje i opublikuje najpóźniej do dnia 30 września 2008 r. szczegółowe wytyczne w celu ułatwienia państwom członkowskim stosowania niniejszego ustępu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 129 z 17.5.2006, s. 10.

**▼ M2****2.5. Starsi inspektorzy**

- 2.5.1. Państwo członkowskie może mianować starszych inspektorów spełniających odpowiednie warunki kwalifikujące, które ustali dane państwo członkowskie.
- 2.5.2. Jeśli chodzi o warunki kwalifikujące państwa członkowskie zapewniają przynajmniej poniżej wymienione wymogi, zgodnie z którymi mianowany inspektor:
- przez 3 lata poprzedzające mianowanie był inspektorem posiadającym uprawnienia SAFA,
  - przez 3 lata poprzedzające mianowanie przeprowadził przynajmniej 36 inspekcji SAFA.
- 2.5.3. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie przez starszego inspektora praktycznego szkolenia i/lub szkolenia zawodowego w miejscu pracy na podstawie odpowiednich programów nauczania ustalonych i opublikowanych przez EASA.
- 2.5.4. Państwa członkowskie mogą również wyznaczyć swoich starszych inspektorów do przeprowadzania praktycznego szkolenia i/lub szkolenia zawodowego w miejscu pracy dla kształcących się z innych państw członkowskich.
- EASA opracuje i opublikuje najpóźniej do dnia 30 września 2008 r. szczegółowe wytyczne w celu ułatwienia państwom członkowskim stosowania niniejszego ustępu.

**2.6. Środki przejściowe**

- 2.6.1. Inspektorów SAFA spełniających warunki kwalifikujące, o których mowa w pkt 2.3.1, jak również kryteria związane z doświadczeniem zawodowym, o którym mowa w pkt 2.3.3 lit. b), na dzień ustalony zgodnie z art. 3 dyrektywy Komisji 2008/49/WE uznaje się za posiadających uprawnienia inspektorów zgodnie z wymogami niniejszego rozdziału.
- 2.6.2. Niezależnie od postanowień pkt 2.3.3 lit. a) inspektorzy uznani za kwalifikujących się zgodnie z pkt 2.6.1 odbywają szkolenie okresowe przeprowadzane stopniowo przez instytucję szkoleniową SAFA nie później niż do dnia 1 lipca 2010 r., a następnie zgodnie z pkt 2.3.3 lit. a).

**3. STANDARDY**

- 3.1. Standardy ICAO oraz regionalne procedury uzupełniające ICAO dla regionu Europy stanowią podstawę dla kontroli statku powietrznego i przewoźnika w ramach wspólnotowego programu SAFA. Ponadto, w przypadku kontroli stanu technicznego statku powietrznego, jest on sprawdzany w odniesieniu do norm producenta statku powietrznego.

**4. PROCEDURA KONTROLNA****Pozycje na liście kontrolnej**

- 4.1. Pozycje, które należy skontrolować, wybiera się spośród pozycji wymienionych na liście kontrolnej w sprawozdaniu z kontroli na ziemi SAFA, obejmującej w sumie 54 pozycje (zob. dodatek 1).
- 4.2. Kontrolę i jej wyniki należy podać w sprawozdaniu z kontroli na ziemi SAFA po zakończeniu kontroli.

**Szczegółowe wytyczne SAFA**

- 4.3. Dla każdej kontrolowanej pozycji z listy kontrolnej w sprawozdaniu z kontroli na ziemi SAFA podaje się szczegółowy opis zawierający zakres i metodę kontroli. Ponadto w sprawozdaniu znajduje się odniesienie do odpowiednich wymogów określonych w załącznikach ICAO. Wytyczne zostaną opracowane i opublikowane przez EASA jako szczegółowe wytyczne oraz, w razie konieczności, zmienione w celu uwzględnienia najnowszych obowiązujących standardów.

**Włączenie sprawozdań do centralnej bazy danych SAFA**

- 4.4. Sprawozdanie z kontroli włącza się do centralnej bazy danych SAFA tak szybko, jak to możliwe, a w każdym razie nie później niż w ciągu 15 dni

▼ **M2**

roboczych od przeprowadzenia kontroli, nawet jeśli w wyniku kontroli niczego nie stwierdzono.

## 5. KATEGORYZACJA USTALEŃ

5.1. W odniesieniu do każdej kontrolowanej pozycji za ustalenia uważa się trzy kategorie odchyłeń od stosownych standardów ustanowionych w pkt 3.1. Ustalenia te podlegają następującej kategoryzacji:

- ustalenia kategorii 1 uznaje się za mające niewielki wpływ na bezpieczeństwo,
- ustalenia kategorii 2 uznaje się za mające istotny wpływ na bezpieczeństwo, oraz
- ustalenia kategorii 3 uznaje się za mające poważny wpływ na bezpieczeństwo.

5.2. Instrukcje dotyczące kategoryzacji wyników zostaną opracowane i opublikowane przez EASA jako szczegółowe wytyczne oraz, w razie konieczności, zmienione w celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego.

## 6. DALSZE DZIAŁANIA, JAKIE NALEŻY PODJĄĆ

6.1. Bez uszczerbku dla pkt 1.2, po zakończeniu kontroli SAFA musi zostać przygotowane potwierdzenie przeprowadzenia kontroli zawierające przynajmniej elementy wymienione w dodatku 2, a jego kopia przekazana pilotowi dowodzącemu statkiem powietrznym lub, w razie jego/jej nieobecności, członkowi personelu lotniczego, lub najstarszemu rangą przedstawicielowi przewoźnika obecnemu na pokładzie statku powietrznego lub w jego pobliżu. Odbiorca podpisuje poświadczenie odbioru potwierdzenia przeprowadzenia kontroli, które zatrzymuje inspektor. Odmowę podpisania poświadczenia odbioru przez odbiorcę odnotowuje się w dokumencie. Odpowiednie szczegółowe instrukcje zostaną opracowane i opublikowane przez EASA jako szczegółowe wytyczne.

6.2. W zależności od kategoryzacji ustaleń określono pewne działania następcze. Związek pomiędzy kategorią ustaleń a stosownymi działaniami, które należy podjąć, przedstawiono jako klasy działań, które zostaną opracowane i opublikowane przez EASA jako szczegółowe wytyczne.

6.3. Działania klasy 1: Działania te obejmują przekazanie informacji na temat ustaleń z kontroli na ziemi SAFA pilotowi dowodzącemu statkiem powietrznym lub, w razie jego/jej nieobecności, innemu członkowi personelu lotniczego, lub najstarszemu rangą, obecnemu przedstawicielowi przewoźnika. Działania te obejmują ustną relację oraz przekazanie potwierdzenia przeprowadzenia kontroli. Działania klasy 1 podejmuje się po każdej kontroli, niezależnie od tego, czy cokolwiek stwierdzono.

6.4. Działania klasy 2: Działania te obejmują:

- 1) pisemne zawiadomienie zainteresowanego przewoźnika zawierające żądanie przedłożenia potwierdzenia przeprowadzonych działań naprawczych; oraz
- 2) pisemne zawiadomienie odpowiedzialnego państwa (państwa przewoźnika i/lub rejestracji) zawierające wyniki kontroli przeprowadzonej w statku powietrznym eksploatowanym pod nadzorem bezpieczeństwa danego państwa. W stosownych przypadkach zawiadomienie zawiera wniosek o potwierdzenie, że działania naprawcze, o których mowa w pkt 1, przyniosły oczekiwane skutki.

Państwa członkowskie udostępniają EASA miesięczne sprawozdanie dotyczące działań następczych podjętych w wyniku przeprowadzonych kontroli na ziemi.

Działania klasy 2 podejmuje się po kontrolach, w wyniku których stwierdzono ustalenia kategorii 2 lub kategorii 3.

Odpowiednie szczegółowe instrukcje zostaną opracowane i opublikowane przez EASA jako szczegółowe wytyczne.

6.5. Działania klasy 3: Działania klasy 3 podejmuje się po kontroli, w wyniku których stwierdzono ustalenia kategorii 3. W zależności od wagi ustaleń kategorii 3 w zakresie potencjalnego wpływu na bezpieczeństwo statku

**▼ M2**

powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie, wyróżnia się następujące podklasy:

- 1) klasa 3a – ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego. Właściwy organ przeprowadzający kontrolę na ziemi stwierdza, że ze względu na braki wykryte w trakcie kontroli odlot statku powietrznego może nastąpić pod pewnymi warunkami;
- 2) klasa 3b – działania naprawcze przed lotem. Kontrola na ziemi stwierdza braki wymagające działań naprawczych, zanim planowany lot będzie mógł się odbyć;
- 3) klasa 3c – statek powietrzny uziemiony przez przeprowadzający kontrolę krajowy urząd lotnictwa cywilnego. Statek powietrzny jest uziemiony w sytuacji, gdy w związku z ustaleniami kategorii 3 (mającymi poważny wpływ na bezpieczeństwo) właściwy organ przeprowadzający kontrolę na ziemi nie jest przekonany, że zalecane działania naprawcze w celu usunięcia braków zostaną wykonane przez przewoźnika przed odlotem, co stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie. W takich przypadkach krajowy urząd lotnictwa cywilnego przeprowadzający kontrolę na ziemi dokonuje uziemienia statku powietrznego aż do chwili usunięcia zagrożenia i niezwłocznie informuje właściwy organ przewoźnika oraz państwa rejestracji statku powietrznego.

Działania podjęte w ramach pkt 2 i 3 mogą obejmować lot bez pasażerów do bazy serwisowej;

- 4) klasa 3d – natychmiastowy zakaz wykonywania lotów. Państwo członkowskie może zareagować na bezpośrednie i oczywiste zagrożenie dla bezpieczeństwa, nakładając zakaz wykonywania lotów zgodnie z obowiązującym prawem krajowym i wspólnotowym.

▼ **M2**

## Dodatek 1

**Druk sprawozdania z kontroli na ziemi SAFA**

Krajowy urząd lotnictwa cywilnego (nazwa)

(państwo)

SAFA

Sprawozdanie z kontroli na ziemi

NR: \_\_\_\_\_

Źródło: RI  
 Data: \_\_\_\_\_ Miejsce: \_\_\_\_\_  
 Czas lokalny: \_\_\_\_\_  
 Przewoźnik: \_\_\_\_\_ Numer AOC: \_\_\_\_\_  
 Państwo: \_\_\_\_\_ Rodzaj operacji lotniczej: \_\_\_\_\_  
 Trasa z: \_\_\_\_\_ Numer rejsu: \_\_\_\_\_  
 Trasa do: \_\_\_\_\_ Numer rejsu: \_\_\_\_\_  
 Wycarterowany przez przewoźnika\*: \_\_\_\_\_ Państwo czarterującego\*: \_\_\_\_\_  
 \* (w stosownych przypadkach)  
 Typ statku powietrznego: \_\_\_\_\_ Znaki rejestracyjne: \_\_\_\_\_  
 Konfiguracja statku powietrznego: \_\_\_\_\_ Numer fabryczny: \_\_\_\_\_  
 Personel lotniczy: Państwo koncesji: \_\_\_\_\_  
 Drugie państwo koncesji\*: \_\_\_\_\_  
 \* (w stosownych przypadkach)

## Ustalenia:

Kod/	norma/	odnośnik/	kategoria/	ustalenie	Szczegółowy opis
---	-	---	-	.....	.....
---	-	---	-	.....	.....
---	-	---	-	.....	.....
---	-	---	-	.....	.....
---	-	---	-	.....	.....

## Klasa podjętych działań:

Klasa podjętych działań:	Szczegółowy opis
<input type="checkbox"/> 3d – natychmiastowy zakaz wykonywania lotów	.....
<input type="checkbox"/> 3c – statek uziemiony przez przeprowadzający kontrolę krajowy urząd lotnictwa cywilnego	.....
<input type="checkbox"/> 3b – działania naprawcze przed lotem	.....
<input type="checkbox"/> 3a – ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego	.....
<input type="checkbox"/> 2) informacja dla urzędu i przewoźnika	.....
<input type="checkbox"/> 1) informacja dla kapitana	.....

## Ewentualne dodatkowe informacje

Nazwiska lub numery inspektorów: .....

— Niniejsze sprawozdanie stanowi jedynie relację z kontroli i nie może być traktowane jako potwierdzenie zdatności statku powietrznego do planowanego lotu.

— Dane znajdujące się w niniejszym sprawozdaniu mogą zostać przereadowane przed ich wprowadzeniem do bazy danych SAFA.





Krajowy urząd lotnictwa cywilnego (nazwa)  
(państwo)

Kod pozycji	Sprawdzono	Uwagi
<b>A. Kabina załogi</b>		
<b>Kwestie ogólne</b>		
1. Stan ogólny .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Wyjście awaryjne .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Wyposażenie .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>Dokumentacja</b>		
4. Podręczniki .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Listy kontrolne .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Karty nawigacyjne .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Wykaz wyposażenia minimalnego .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Świadectwo rejestracji .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu (o ile dotyczy) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC lub równorzędny .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licencja radiowa .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Świadectwo zdatności do lotu .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>Informacje dotyczące lotu</b>		
13. Przygotowanie lotu .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Arkusz załadowania .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>Wyposażenie bezpieczeństwa</b>		
15. Gaśnice ręczne .....	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Kamizelki ratunkowe/wyposażenie na wypadek wodowania .....	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Pasy bezpieczeństwa .....	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Wyposażenie tlenowe .....	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Latarka .....	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<b>Załoga lotnicza</b>		
20. Licencja załogi lotniczej .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Dziennik pokładowy/dziennik techniczny lub równoważne</b>		
21. Dziennik pokładowy lub równoważny .....	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Poświadczenie obsługi .....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Zgłaszanie i usuwanie nieprawidłowości (w tym dziennik techniczny) .....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Przegląd przed lotem .....	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
<b>B. Bezpieczeństwo/Kabina</b>		
1. Stan ogólny wewnątrz kabiny .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Stanowisko personelu kabinowego i strefa odpoczynku załogi .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Apteczka pierwszej pomocy .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Gaśnice ręczne .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Kamizelki ratunkowe/wyposażenie na wypadek wodowania .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Stan pasów bezpieczeństwa i foteli .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Wyjście bezpieczeństwa, oświetlenie i oznakowanie, latarki .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Trapy ratunkowe/pontony (jeśli wymagane), awaryjny nadajnik lokalizacyjny .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Zaopatrzenie w tlen (personel kabinowy i pasażerowie) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Instrukcje bezpieczeństwa .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Członkowie personelu kabinowego .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Dostęp do wyjść awaryjnych .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Bezpieczeństwo bagażu pasażerów .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Liczba miejsc .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ M2

Kod pozycji	Sprawdzono	Uwagi
<b>C. Stan statku powietrznego</b>		
1. Stan ogólny zewnętrzny .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Drzwi i luki .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Urządzenia sterowania lotem .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Koła, opony i hamulce .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Płozy/pływaki podwozia .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Komora podwozia .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Zespół napędowy i pylon .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Łopatki wentylatora .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Śmigła, wirniki (główne i ogonowe) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Ewidentne reperacje .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Ewidentnie nienaprawione uszkodzenia .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Wycieki .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>D. Ładunek</b>		
1. Ogólny stan przedziału ładunkowego .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Ładunki niebezpieczne .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Bezpieczeństwo ładunku na pokładzie .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>E. Stan ogólny</b>		
1. Stan ogólny .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

▼ M2

## Dodatek 2

## Druk potwierdzenia przeprowadzenia kontroli

Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli														
Data:		Godzina:		Miejsce:						Informacje dotyczące przeprowadzającego kontrolę krajowego urzędu lotnictwa cywilnego (logo, dane teleadresowe/e-mail)				
Przewoźnik:			Państwo:			Numer AOC:								
Trasa z:			Numer rejsu:		Trasa do:		Numer rejsu:							
Rodzaj lotu:		Wyczarterowany przez przewoźnika:			Typ statku powietrznego:		Konfiguracja statku powietrznego:							
Państwo czarterującego:				Znak rejestracyjny:		Numer fabryczny:								
Państwo(-a) licencji personelu lotniczego:		Potwierdzenie odbioru (*)												
		Nazwisko: .....			Podpis: .....									
		Stanowisko: .....												
Sprawdzono Uwagi					Sprawdzono Uwagi					Sprawdzono Uwagi				
<b>A Kabina załogi</b>					<b>Załoga lotnicza</b>					<b>C Stan statku powietrznego</b>				
1 Stan ogólny					20 Licencja załogi lotniczej					1 Stan ogólny zewnętrzny				
2 Wyjście awaryjne					<b>Dziennik pokładowy/dziennik techniczny lub równoważne</b>					2 Drzwi i luki				
3 Wyposażenie					21 Dziennik pokładowy lub równoważny					3 Urządzenia sterowania lotem				
<b>Dokumentacja</b>					22 Poświadczenie obsługi					4 Koła, opony i hamulce				
4 Podręczniki					23 Zgłaszanie i usuwanie nieprawidłowości (w tym dziennik techniczny)					5 Płozy/pływaki podwozia				
5 Listy kontrolne					24 Przegląd przed lotem					6 Komora podwozia				
6 Karty nawigacyjne					<b>B Bezpieczeństwo/Kabina</b>					7 Zespół napędowy i pylon				
7 Wykaz wyposażenia podstawowego					1 Stan ogólny wewnątrz kabiny					8 Łopatkę wentylatora				
8 Świadczenie rejestracji					2 Stanowisko personelu kabinowego i strefa odpoczynku załogi					9 Śmigła, wirniki (główne i ogonowe)				
9 Świadczenie zdatości w zakresie hałasu (o ile dotyczy)					3 Apteczka pierwszej pomocy					10 Ewidentne reparacje				
10 AOC lub równorzędny					4 Gaśnice ręczne					11 Ewidentnie nienaprawione				
11 Licencja radiowa					5 Kamizelki ratunkowe/wyposażenie na wypadek wodowania					12 Wycieki				
12 Świadczenie zdatości do lotu					6 Stan pasów bezpieczeństwa i foteli					<b>D Ładunek</b>				
<b>Informacje dotyczące lotu</b>					7 Wyjście bezpieczeństwa, oświetlenie i oznakowanie, latarki					1 Ogólny stan przedziału ładunkowego				
13 Przygotowanie lotu					8 Trapy ratunkowe/pontony (jeśli wymagane), awaryjny nadajnik lokalizacyjny					2 Ładunek niebezpieczny				
14 Arkusz załadowania					9 Zaopatrzenie w tlen (personel kabinowy i pasażerowie)					3 Bezpieczeństwo ładunku na pokładzie				
<b>Wyposażenie bezpieczeństwa</b>					10 Instrukcje bezpieczeństwa					<b>E Stan ogólny</b>				
15 Gaśnice ręczne					11 Członkowie personelu kabinowego					1 Stan ogólny				
16 Kamizelki ratunkowe/wyposażenie na wypadek wodowania					12 Dostęp do wyjść awaryjnych									
17 Pasy bezpieczeństwa					13 Bezpieczeństwo bagażu pasażerów									
18 Wyposażenie tlenowe					14 Liczba miejsc									
19 Latarka														
<b>Podjęte działania</b>					<b>Poz. Uwagi</b>									
3c – statek uziemiony przez przeprowadzającą kontrolę krajowy urząd lotnictwa cywilnego														
3b – działania naprawcze przed lotem														
3a – ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego														
2) informacja dla urzędu i przewoźnika														
1) informacja dla kapitana														
0) brak uwag														
<b>Podpis lub numer inspektora(-ów)</b>														
(*) Podpis któregośkolwiek z członków załogi lub innego przedstawiciela kontrolowanego przewoźnika absolutnie nie oznacza akceptacji wymienionych ustaleń, lecz jedynie potwierdzenie, że statek powietrzny został poddany kontroli w dniu i w miejscu wskazanych w dokumencie. Niniejsze sprawozdanie stanowi jedynie relację z kontroli i nie może być traktowane jako potwierdzenie zdatości statku powietrznego do planowanego lotu. Dane znajdujące się w niniejszym sprawozdaniu mogą zostać przeredagowane przed ich wprowadzeniem do bazy danych SAFA."														