

32003R1217

L 169/44

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

8.7.2003

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1217/2003**z dnia 4 lipca 2003 r.****ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Opracowywanie i wprowadzanie krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym przez każde z Państw Członkowskich ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skuteczności jego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.
- (2) Wdrażane przez Państwa Członkowskie specyfikacje dla programu kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym powinny zapewniać zharmonizowane podejście, najbardziej więc odpowiednim do tego celu instrumentem jest rozporządzenie.
- (3) Monitorowanie na poziomie wspólnotowym programów kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym wymaga zharmonizowanego podejścia do oceny zgodności na poziomie krajowym.
- (4) Aby mogły być skuteczne, audyty podejmowane na odpowiedzialność właściwych organów należy przeprowadzać regularnie. Nie mogą ograniczać się do przedmiotu, etapu lub chwili ich przeprowadzania. Forma, jaką audyty przybierają, ma zapewniać ich skuteczność.
- (5) Priorytetem powinno być opracowywanie szczegółowej, wspólnej metodologii kontroli.
- (6) Konieczne jest opracowanie zharmonizowanego sposobu składania sprawozdań ze środków podejmowanych w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz ze stanu bezpieczeństwa w portach lotniczych położonych na terytoriach Państw Członkowskich.
- (7) Krajowe programy kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinny wykorzystywać najlepsze praktyki. Praktyki te są wymieniane między Państwami Członkowskimi.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

CEL I DEFINICJE

Artykuł 1

Cel

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne specyfikacje dla programu kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, wdrażanego przez każde z Państw Członkowskich. Obejmuje to ustanowienie wspólnych wymagań dla programów kontroli jakości, wspólnej metodologii podejmowanych audytów oraz wspólnych wymagań dla audytorów.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „właściwy organ” oznacza krajowy organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, odpowiedzialny za koordynację i kontrolę wdrażania programu bezpieczeństwa w swym krajowym lotnictwie cywilnym;
2. „audyt” oznacza jakąkolwiek procedurę lub proces stosowane na poziomie krajowym do kontrolowania zgodności. Obejmuje on audyty bezpieczeństwa, inspekcje, przeglądy, próby i śledztwa;
3. „audytor” oznacza każdą osobę prowadzącą audyty na poziomie krajowym;
4. „niedobór” oznacza niespełnienie wymagań bezpieczeństwa lotniczego;
5. „inspekcja” oznacza badanie wdrożenia jednego lub więcej aspektów środków i procedur bezpieczeństwa w celu ustalenia efektywności ich wykonywania;
6. „śledztwo” oznacza badanie incydentu bezpieczeństwa oraz wyjaśnianie jego przyczyny w celu zapobiegnięcia powtórzeniu się oraz rozpatrzenia możliwości działań prawnych;
7. „program kontroli jakości” oznacza program kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym;
8. „audyt bezpieczeństwa” oznacza dogłębne badanie wszystkich aspektów środków i procedur bezpieczeństwa w celu ustalenia, czy są one stosowane w sposób ciągły i przy stałych standardach;

⁽¹⁾ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1.

9. „incydent bezpieczeństwa” oznacza zdarzenie o negatywnych skutkach dla bezpieczeństwa osób i własności;
10. „przeгляд” oznacza ocenę działań w celu ustalenia potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to identyfikację słabych stron, które mogłyby zostać wykorzystane do realizacji aktu bezprawnej ingerencji pomimo wprowadzonych środków i procedur bezpieczeństwa, oraz zalecenie wprowadzenia kompensacyjnych środków ochrony współmiernych do zagrożenia jakimkolwiek zidentyfikowanym ryzykiem;
11. „próbа” oznacza sprawdzenie środków bezpieczeństwa lotniczego, kiedy właściwy organ wprowadza lub symuluje chęć popełnienia bezprawnego działania w celu sprawdzenia skuteczności i stosowania istniejących środków bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ II

WSPÓLNE WYMAGANIA DLA PROGRAMÓW KONTROLI JAKOŚCI

Artykuł 3

Uprawnienia właściwych organów

Aby zapewnić skuteczność swego programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, Państwa Członkowskie nadają właściwym organom niezbędne uprawnienia.

Artykuł 4

Treść programu kontroli jakości

1. Program kontroli jakości zawiera wszystkie środki monitorowania kontroli jakości, podejmowane w celu regularnego stosowania programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, włączając to polityki leżące u jego podstaw.
2. Program kontroli jakości obejmuje i jest ukierunkowany na następujące elementy:
 - a) struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby;
 - b) opisy zakresu zadań i kwalifikacji wszystkich audytorów odpowiedzialnych za realizację programu kontroli jakości;
 - c) operacyjne czynności kontrolne, w tym typy, cel, zawartość, częstotliwość i ukierunkowanie audytów bezpieczeństwa, inspekcji, przeglądów i prób oraz klasyfikacja zgodności, zakresu i obowiązków w każdym przypadku, gdy ma to zastosowanie;
 - d) poprawianie niedoborów, które dostarcza szczegółowych danych o niedostatkach oraz działaniach kontynuacyjnych i naprawczych w celu skutecznego zapewnienia zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa lotniczego;
 - e) środki egzekwowania; oraz
 - f) komunikowanie i sprawozdawczość podjętych działań oraz poziomu zgodności z poziomem wymagań bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 5

Kontrola zgodności

1. Stosowanie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym jest kontrolowane.
2. Kontrolowanie podejmowane jest zgodnie z programem kontroli jakości, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i naturę działania, standard stosowania oraz inne czynniki i oceny wymagające częstszego kontrolowania.
3. Zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja programu kontroli jakości są podejmowane niezależnie od operacyjnego wdrażania środków podejmowanych na podstawie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym.

Artykuł 6

Sprawozdawczość

1. Państwa Członkowskie składają do Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, jak również o stanie bezpieczeństwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Wskazówki dotyczące sprawozdań są określone w załączniku I.
2. Okresem referencyjnym sprawozdania jest 1 stycznia—31 grudnia. Termin złożenia sprawozdania upływa po dwóch miesiącach od końca okresu referencyjnego. Jako wyjątek, sprawozdanie za okres od dnia 19 lipca 2003 r. do dnia 31 grudnia 2003 r. ma być złożone do końca lutego 2004 r.

ROZDZIAŁ III

WSPÓLNA METODOLOGIA AUDYTÓW

Artykuł 7

Prowadzenie audytów

Czynności kontrolne zgodności obejmują audyty zarówno zapowiedziane jak i niezapowiedziane.

Artykuł 8

Klasyfikacja zgodności

Audyty bezpieczeństwa, inspekcje i próby oceniają wdrażanie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, stosując określony w załączniku II zharmonizowany system klasyfikacji zgodności.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓLNE WYMAGANIA DLA AUDYTORÓW

Artykuł 9

Dostępność audytorów

Każde z Państw Członkowskich podejmuje właściwe kroki zapewniające dostępność audytorów w liczbie wystarczającej do realizacji wszystkich czynności monitorujących zgodność.

*Artykuł 10***Kryteria kwalifikacyjne dla audytorów**

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że audytorzy funkcjonujący w imieniu właściwego organu mają właściwe kwalifikacje obejmujące wystarczające doświadczenie teoretyczne i praktyczne w odpowiedniej dziedzinie.
2. Audytorzy:
 - a) dobrze rozumieją program bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym i jego zastosowanie do badanych działań;
 - b) mają, tam gdzie wymaga tego sytuacja, wiedzę o bardziej rygorystycznych środkach niż stosowane w danym Państwie Członkowskim i badanych miejscach;
 - c) posiadają dobrą praktyczną znajomość technologii i technik bezpieczeństwa;
 - d) znają zasady, procedury i techniki audytu;

- e) praktycznie znają badane operacje.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY WSPÓLNE*Artykuł 11***Wymiana informacji o najlepszych praktykach**

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o najlepszych praktykach w odniesieniu do programów kontroli jakości, metodologii audytu i audytorów. Komisja przekazuje te informacje wszystkim Państwom Członkowskim.

Artykuł 12

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 lipca 2003 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYTYCZNE DOTYCZĄCE SPRAWOZDAŃ PRZESYŁANYCH DO KOMISJI

Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby

- Formy organizacyjne kontroli jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość (patrz art. 4 ust. 2 lit. a))
- Liczba audytorów — obecna i planowana (patrz art. 9)
- Kwalifikacje audytorów — wykorzystywane obiekty szkoleniowe i zasoby (patrz art. 4 ust. 2 lit. b) oraz art. 10)
- Wyjaśnienie, jeśli program kontroli jakości dla danej części nie jest stosowany w pełni.

Operacyjne czynności kontrolne

- Stan wdrożenia czynności operacyjnych: typy, cel, treść, częstotliwość i ukierunkowanie wszystkich czynności kontrolnych (patrz art. 4 ust. 2 lit. c)), w tym liczba audytów na lotnisko i na strefę wymagającą środków bezpieczeństwa (np. kontrola dostępu, ochrona statków powietrznych, prześwietlanie bagażu ręcznego), gdzie stosowne i możliwe
- Proporcjonalność operacyjnych czynności kontrolnych do czynności terenowych (patrz art. 5 ust. 2)
- Poziom zgodności w podziale na obszary wymagań bezpieczeństwa lotniczego (np. kontrola dostępu, ochrona statku powietrznego, prześwietlanie bagażu ręcznego) (patrz art. 8)
- Wyjaśnienie, jeśli czynności operacyjne nie są prowadzone w pełnym zakresie.

Czynności naprawcze w odniesieniu do niedoborów

- Stan wdrożenia czynności naprawczych w odniesieniu do niedoborów (patrz art. 4 ust. 2 lit. d))
- Główne obszary zainteresowania w odniesieniu do wdrażania wymagań bezpieczeństwa lotniczego (np. kontrola dostępu, ochrona statku powietrznego, prześwietlanie bagażu ręcznego)
- Główne podjęte lub planowane czynności ukierunkowane na poprawę (np. szkolenie w zakresie świadomości bezpieczeństwa, warsztaty, programy zachęt)
- Stosowane środki egzekwowania (patrz art. 4 ust. 2 lit. e)).

Stan bezpieczeństwa lotniczego w portach lotniczych

- Kontekst ogólny stanu bezpieczeństwa lotniczego w portach lotniczych Państwa Członkowskiego.
-

ZAŁĄCZNIK II

Zharmonizowany system klasyfikacji zgodności

Do oceny wdrażania programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym stosowana jest następująca klasyfikacja zgodności.

	Audyt bezpieczeństwa	Kontrola	Próba
W pełni zgodne	✓	✓	✓
Zgodne, ale pożądana poprawa	✓	✓	✓
Nie spełnia/tylko niewielkie niedostatki	✓	✓	✓
Nie spełnia/poważne niedostatki	✓	✓	✓
Nie dotyczy	✓	✓	
Nie potwierdzone	✓		