

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

► B**ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3922/91**

z dnia 16 grudnia 1991 r.

w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

(Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 (*)	L 291	15	14.11.1996
► <u>M2</u>	Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 (*)	L 130	16	26.5.1999
► <u>M3</u>	Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 (*)	L 333	47	29.12.2000
► <u>M4</u>	Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r.	L 240	1	7.9.2002
► <u>M5</u>	Rozporządzenie (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r.	L 377	1	27.12.2006
► <u>M6</u>	Rozporządzenie (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r.	L 377	176	27.12.2006
► <u>M7</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r.	L 10	1	12.1.2008
► <u>M8</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r.	L 79	1	19.3.2008
► <u>M9</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r.	L 254	1	20.9.2008

sprostowane przez:

- C1 Sprostowanie, Dz.U. L 114 z 4.5.2011, str. 7 (859/2008)

(*) Akt ten nie został nigdy opublikowany w języku polskim.

**ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3922/91****z dnia 16 grudnia 1991 r.****w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

jak przewiduje art. 8a Traktatu należy podjąć środki mające na celu stopniowe ustanowienie, w terminie upływającym w dniu 31 grudnia 1992 r., rynku wewnętrznego; rynek wewnętrzny będzie obejmował obszar bez granic wewnętrznych, wewnątrz którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

należy zachować wysoki ogólny poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a obecne wymagania techniczne i procedury administracyjne w Państwach Członkowskich należy podnieść do najwyższych standardów, osiągniętych obecnie we Wspólnocie;

bezpieczeństwo stanowi kluczowy czynnik transportu lotniczego we Wspólnocie; należy uwzględnić Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., która przewiduje wdrożenie środków koniecznych do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych;

obecne ograniczenia dotyczące transferu statków powietrznych i produktów lotniczych oraz niektórych usług w dziedzinie lotnictwa między Państwami Członkowskimi mogą spowodować zakłócenia rynku wewnętrznego;

Wspólne Władze Lotnicze (JAA), stowarzyszony organ Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), opracowały uzgodnienia w sprawie współpracy przy rozwoju i wprowadzania wspólnych wymagań lotniczych (JAR-ów) we wszystkich dziedzinach odnoszących się do bezpieczeństwa statków powietrznych i ich eksploatacji;

na podstawie wspólnej polityki transportowej należy zharmonizować wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do bezpieczeństwa statków powietrznych i ich eksploatacji, w oparciu o przepisy JAR, stosowane przez JAA;

przystąpienie wszystkich Państw Członkowskich do JAA oraz uczestnictwo Komisji w jej działaniach ułatwiłyby taką harmonizację;

⁽¹⁾ Dz.U. C 270 z 26.10.1990, str. 3.

⁽²⁾ Dz.U. C 267 z 14.10.1991, str. 154.

⁽³⁾ Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 28.

▼ B

w celu osiągnięcia celów Wspólnoty odnośnie swobodnego przepływu osób i towarów, jak również realizacji wspólnej polityki transportowej, Państwa Członkowskie są zobowiązane, bez dodatkowych działań technicznych lub badań, akceptować certyfikaty wyrobów, instytucji i osób zaangażowanych w projektowanie, obsługę i eksploatację produktów, jeśli takim wyrobom, instytucjom lub osobom przyznano certyfikaty w zgodzie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi;

wyniknąć mogą problemy bezpieczeństwa i w takim przypadku Państwa Członkowskie muszą podejmować wszelkie właściwe środki w trybie pilnym; środki te muszą zostać odpowiednio uzasadnione oraz, jeżeli wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne wykazują braki, zadaniem Komisji, która wykonuje swoje uprawnienia wykonawcze, jest przyjęcie niezbędnych zmian;

▼ M5

stosowanie przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby może prowadzić do znacznych zakłóceń harmonogramów służby tych przedsiębiorstw, których schematy organizacyjne opierają się wyłącznie na pracy nocnej. Na podstawie dowodów dostarczonych przez zainteresowane strony, Komisja powinna dokonać oceny i zaproponować dostosowanie przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby w celu uwzględnienia tych specjalnych schematów organizacyjnych;

▼ B

pożądane jest, by finansowanie przez Państwa Członkowskie badań dla poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie, było skoordynowane dla zapewnienia optymalnego wykorzystania środków oraz umożliwienia osiągnięcia maksymalnych korzyści;

▼ M5

do 16 stycznia 2009 r., Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powinna przeprowadzić naukową i medyczną ocenę części Q i ewentualnie części O załącznika III. Na podstawie wyników tej oceny i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, Komisja powinna, jeśli okaże się to niezbędne, niezwłocznie sporządzić i przedłożyć wnioski mające na celu poprawę odpowiednich przepisów technicznych;

w trakcie dokonywania oceny niektórych przepisów, o których mowa w art. 8a, należy kontynuować działania mające na celu dalszą harmonizację przyjętych dotychczas wymagań dotyczących szkoleń personelu pokładowego w celu ułatwienia swobodnego przepływu personelu pokładowego w obrębie Wspólnoty. W tym kontekście należy ponownie przeanalizować możliwość dalszej harmonizacji licencjonowania personelu pokładowego;

Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾

▼ B

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11),

▼ B*Artykuł 1***▼ M5**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do harmonizacji wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, związanej z eksploatacją i obsługą statków powietrznych, oraz osób i instytucji zaangażowanych w takie zadania.

▼ B

2. Zharmonizowane wymagania techniczne i procedury administracyjne określone w ust. 1 stosuje się do wszystkich statków powietrznych, eksploatowanych przez operatorów określonych w art. 2 lit. a), zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, czy też w państwie trzecim.

▼ M5

3. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za pozostające bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

4. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze zawieszają się do czasu wejścia w życie postanowień zawartych we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa, podpisanej w dniu 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o dacie ich wejścia w życie.

▼ B*Artykuł 2*

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „operator” oznacza osobę fizyczną zamieszkałą na stałe w Państwie Członkowskim lub osobę prawną ustanowioną w Państwie Członkowskim, użytkującą jeden lub więcej statków powietrznych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym Państwie Członkowskim lub przewoźnika lotniczego Wspólnoty, odpowiadającemu definicji zawartej w prawodawstwie Wspólnoty;
- b) „produkt” oznacza cywilny statek powietrzny, silnik, śmigło lub wyposażenie;
- c) „wyposażenie” oznacza każdy przyrząd, sprzęt, mechanizm, aparat lub osprzęt używany lub przeznaczony do użycia do eksploatacji statku powietrznego w locie, czy to zainstalowany, czy też mający być zainstalowany w cywilnym statku latającym lub na nim, ale niestanowiący części płatowca, silnika lub śmigła;
- d) „składnik” oznacza materiał, część lub podzespół, nieobjęte definicjami pod lit. b) lub c), przeznaczony do użycia w cywilnych statkach powietrznych, silnikach, śmigłach lub wyposażeniu;
- e) „certyfikacja” (wyrobu, usługi, organizacji lub osoby) oznacza każdą formę prawnego uznania, że taki produkt, usługa, organ lub osoba spełnia obowiązujące wymagania. Taka certyfikacja obejmuje dwie czynności:
 - i) czynność kontroli czy wyrób, usługa, organizacja lub osoba spełnia obowiązujące wymagania pod względem technicznym; czynność ta jest określana pojęciem „stwierdzania okoliczności technicznych”;

▼ B

- ii) czynność formalnego uznania takiej zgodności ze stosowanymi wymaganiami poprzez wydanie certyfikatu, licencji, aprobaty lub innego dokumentu w sposób, wymagany przez przepisy i procedury krajowe; czynność ta jest określana pojęciem „stwierdzenia okoliczności prawnych”;
- f) „obsługa” oznacza wszelkie inspekcje, obsługę, modyfikacje i naprawy w okresie eksploatacji statku powietrznego, konieczne do zapewnienia, by statek powietrzny pozostawał w zgodności z certyfikatem typu i zapewniał wysoki stopień bezpieczeństwa we wszelkich okolicznościach; obejmuje to w szczególności modyfikacje, nakazane przez władze w stosunku do porozumień określonych pod lit. h), zgodnie z koncepcją kontroli zdatności do lotu;
- g) „wariant krajowy” oznacza krajowe wymaganie lub przepis, wprowadzony przez państwo w uzupełnieniu lub w miejsce przepisów JAR;
- h) „porozumienia” oznaczają porozumienia, opracowane pod auspicjami Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w celu współpracy w rozwoju i wprowadzaniu wspólnych wymagań we wszystkich dziedzinach odnoszących się do bezpieczeństwa i bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. Porozumienia te wymienione są w załączniku I;

▼ M5

- i) „Organ” w załączniku III oznacza właściwy organ, który wydał certyfikat operatora lotniczego (AOC).

Artykuł 3

1. Bez uszczerbku dla art. 11, wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne stosowane we Wspólnocie w odniesieniu do zarobkowego przewozu lotniczego stanowią przepisy określone w załączniku III.
2. Odesłania do części M załącznika III lub do któregośkolwiek z jej przepisów stanowią odesłania do części M rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania ⁽¹⁾ lub do jej odpowiednich przepisów.

▼ B*Artykuł 4***▼ M5**

1. W odniesieniu do dziedzin nie objętych załącznikiem III, wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne są przyjmowane na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu. Komisja przedstawia w odpowiednich przypadkach i tak szybko, jak jest to możliwe, właściwe wnioski w tych dziedzinach.

▼ B

2. Do chwili uchwalenia propozycji działań określonych w ust. 1, Państwa Członkowskie mogą stosować odpowiednie przepisy istniejącej regulacji krajowej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1.

▼B*Artykuł 5*

Państwa Członkowskie zapewniają, by ich odpowiedzialne władze lotnictwa cywilnego spełniały warunki członkostwa w JAA, określone w porozumieniach, i podpisały takie porozumienia bez zastrzeżeń przed dniem 1 stycznia 1992 r.

▼M5*Artykuł 6*

Statki powietrzne eksploatowane na mocy pozwolenia przyznanego przez Państwo Członkowskie zgodnie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi mogą być eksploatowane w warunkach identycznych w innych Państwach Członkowskich, bez dalszych wymagań technicznych lub oceny ze strony tych innych Państw Członkowskich.

Artykuł 7

Państwa Członkowskie uznają certyfikaty wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez inne Państwo Członkowskie lub podmiot działający w jego imieniu, podmiotom lub osobom podlegającym ich właściwości i nadzorowi, zaangażowanym w obsługę produktów i eksploatację statków powietrznych.

Artykuł 8

1. Przepisy art. 3 — 7 nie stanowią dla Państwa Członkowskiego przeszkody dla podjęcia niezwłocznej reakcji na problem bezpieczeństwa związany z produktem, osobą lub organizacją objętymi niniejszym rozporządzeniem.

Jeżeli problem bezpieczeństwa jest wynikiem nieodpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, przewidzianego wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi, lub braków w tych wymaganiach i procedurach, Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o podjętych środkach i ich powodach.

Komisja decyduje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, czy nieodpowiedni poziom bezpieczeństwa lub braki we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych uzasadniają dalsze stosowanie środków przyjętych zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu. W takim przypadku, podejmuje ona również niezbędne kroki dla dokonania zmian w odpowiednich wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych zgodnie z art. 4 lub 11. Jeżeli środki podjęte przez Państwo Członkowskie uznane zostaną za nieuzasadnione, cofa ono te środki.

2. Państwo Członkowskie może przyznać zwolnienia z wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku nieprzewidzianych, nagłych okoliczności operacyjnych lub w przypadku wymagań operacyjnych o ograniczonym czasie trwania.

Komisja i inne Państwa Członkowskie są informowane o przyznanych zwolnieniach, jeżeli mają one charakter powtarzający się lub jeżeli są one przyznane na okres dłuższy niż dwa miesiące.

W przypadku gdy Komisja i inne Państwa Członkowskie zostaną poinformowane o zwolnieniach przyznanych przez Państwo Członkowskie zgodnie z akapitem drugim, Komisja bada, czy zwolnienia takie są zgodne z celami bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia lub jakimkolwiek innym stosownym przepisem prawodawstwa wspólnotowego.

▼ M5

Jeśli Komisja uzna, że przyznane zwolnienia nie są zgodne z celami bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia lub jakimkolwiek innym stosownym przepisem prawodawstwa wspólnotowego, podejmuje decyzję w sprawie środków bezpieczeństwa zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12a.

W takim przypadku, dane Państwo Członkowskie cofa zwolnienie.

3. W przypadkach, gdy poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi osiąganemu dzięki stosowaniu wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych zawartych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia może zostać osiągnięty za pomocą innych środków, Państwa Członkowskie mogą, bez dyskryminacji ze względu na narodowość wnioskodawców i z uwzględnieniem konieczności niezakłócenia konkurencji, przyznać pozwolenie z odstępniem od tych przepisów.

W takich przypadkach, zainteresowane Państwo Członkowskie informuje Komisję o zamiarze przyznania takiego pozwolenia, powodach jego przyznania i warunkach określonych w celu zapewnienia osiągnięcia równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

Komisja, w terminie 3 miesięcy od powiadomienia przez Państwo Członkowskie, wszczyna procedurę, o której mowa w art. 12 ust. 2 w celu podjęcia decyzji, czy proponowane pozwolenie na środek może zostać przyznane.

▼ M6

W takim przypadku Komisja powiadamia o decyzji wszystkie państwa członkowskie i wszystkie one mają prawo do zastosowania tego środka. Odpowiednie przepisy załącznika III mogą również zostać zmienione zgodnie z art. 11, w celu odzwierciedlenia tego środka.

▼ M5

Art. 6 i 7 stosują się do danego środka.

4. Niezależnie od przepisów ust. 1, 2 oraz 3, Państwo Członkowskie może przyjąć lub utrzymać przepisy dotyczące OPS 1.1105 punkt 6, OPS 1.1110 punkty 1.3 oraz 1.4.1, OPS 1.1115, a także OPS 1.1125 punkt 2.1 części Q załącznika III, do czasu ustanowienia zasad wspólnotowych opartych na wiedzy naukowej i najlepszych praktykach.

Państwo Członkowskie informuje Komisję o przepisach, które zdecyduje się utrzymać.

W odniesieniu do przepisów krajowych stanowiących odstępstwo od przepisów OPS 1, o których mowa w akapicie pierwszym, a które Państwa Członkowskie zamierzają przyjąć po wejściu w życie załącznika III, Komisja, w terminie 3 miesięcy od powiadomienia przez Państwo Członkowskie, wszczyna procedurę, o której mowa w art. 12 ust. 2, w celu podjęcia decyzji, czy przepisy te są zgodne z celami niniejszego rozporządzenia w zakresie bezpieczeństwa oraz innymi przepisami prawa wspólnotowego, oraz czy mogą one być stosowane.

▼ M6

W takim przypadku Komisja powiadamia o decyzji wszystkie państwa członkowskie i wszystkie one mają prawo do zastosowania tego środka. Odpowiednie przepisy załącznika III mogą również zostać zmienione zgodnie z art. 11, w celu odzwierciedlenia tego środka.

▼ M5

Art. 6 i 7 stosują się do tego środka.

Artykuł 8a

1. W terminie do 16 stycznia 2009 r., Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadza naukową i medyczną ocenę przepisów załącznika III część Q, oraz, jeżeli jest to właściwe, części O.

▼ M5

2. Bez uszczerbku dla art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽¹⁾, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego udziela Komisji pomocy w przygotowaniu wniosków dotyczących zmian stosowanych przepisów technicznych załącznika III część O i części Q.

▼ B*Artykuł 9*

Państwa Członkowskie podejmują konieczne działania w celu koordynacji swoich programów badawczych dla poprawy bezpieczeństwa cywilnych statków powietrznych i ich eksploatacji, oraz w celu poinformowania o tym Komisji. Po zasięgnięciu opinii Państw Członkowskich, Komisja może podjąć wszelkie właściwe inicjatywy w celu promocji takich narodowych programów badawczych.

Artykuł 10

Państwa Członkowskie notyfikują Komisji:

- a) nowe lub zmienione wymaganie albo procedurę, opracowaną lub przyjętą zgodnie z procedurami, określonymi w porozumieniach; oraz
- b) każdą zmianę porozumień; oraz
- c) wyniki konsultacji z przemysłem oraz innymi zainteresowanymi podmiotami.

*Artykuł 11***▼ M6**

1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez uzupełnienie go, które są nieodzowne ze względu na postęp naukowo — techniczny i które zmieniają wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne określone w załączniku III, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 12 ust. 3. Z uwagi na pilny charakter sprawy, Komisja jest uprawniona do zastosowania procedury w trybie pilnym, określonej w art. 12 ust. 4.

▼ B

2. Jeżeli zmiany określone w ust. 1, zawierają wariant krajowy dla Państwa Członkowskiego, Komisja, zgodnie z procedurą określoną ► **M6** w art. 12 ust. 3 ◀, podejmuje decyzje, czy włączyć ten wariant do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych.

▼ M6*Artykuł 12*

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zwany dalej „komitetem”.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).

▼ M6

Termin przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

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

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼ M5*Artykuł 12a*

W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się procedurę zabezpieczającą, określoną w art. 6 decyzji 1999/468/WE.

Przed podjęciem decyzji, Komisja konsultuje się z komitetem.

Okres, o którym mowa w art. 6 lit. b) decyzji 1999/468/WE, wynosi trzy miesiące.

Jeżeli Państwo Członkowskie przekazuje decyzję Komisji Radzie, Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie trzech miesięcy.

▼ B*Artykuł 13*

1. Państwa Członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz w monitorowaniu jego stosowania.

2. W ramach wzajemnej pomocy określonej w ust. 1, właściwe władze Państw Członkowskich regularnie wymieniają wszelkie dostępne informacje na temat:

- naruszenia niniejszego rozporządzenia przez osoby niezamieszkałe na stałe oraz nałożonych kar z tego tytułu,
- kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na osoby w nim zamieszkałe w odniesieniu do takich naruszeń popełnionych w innych Państwach Członkowskich.

Artykuł 14

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1992 r.

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

▼ B

ZAŁĄCZNIK I

Porozumienia określone w art. 2 ust. 1 lit. h)

„Porozumienia dotyczące opracowania, akceptacji i wdrażania wspólnych wymagań lotniczych (JAR)”, zawarte na Cyprze dnia 11 września 1990 r.

▼ M4

▼ M8
