

EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE
PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA
(ESARR)

ESARR 1

**NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM W
ZARZĄDZANIU RUCHEM LOTNICZYM**

Edycja:	1.0
Data edycji oryginału :	05.11.2004

EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
EUROCONTROL

- Decyzja Stałej Komisji -

DECYZJA nr 103

zatwierdzająca Wymagania Przepisów Bezpieczeństwa EUROCONTROL - ESARR 1 – zatytułowane „Nadzór nad Bezpieczeństwem w Zarządzaniu Ruchem Lotniczym”

STAŁA KOMISJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ,

uwzględniając Międzynarodową konwencję EUROCONTROL o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, zmienioną Protokołem podpisanym w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r., w szczególności jego art. 1 lit. c), 2.1 lit. j), 6.1 oraz 7.1;

uwzględniając Protokół konsolidujący Międzynarodową konwencję EUROCONTROL o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, otwarty do podpisu dnia 27 czerwca 1997 r., w szczególności art. 2.1 lit. R) skonsolidowanej Konwencji, uzupełnionej tym Protokołem;

uwzględniając decyzje nr 71 i 72 z dnia 9 grudnia 1997 r. w sprawie wczesnego wdrożenia niektórych postanowień zmienionej Konwencji, w szczególności ust. 5 decyzji nr 72;

na wniosek Rady Tymczasowej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Komisja zatwierdza do włączenia i wdrożenia w krajowych ramach prawnych Państw Członkowskich EUROCONTROL dotyczących ATM Wymagania Bezpieczeństwa EUROCONTROL - ESARR 1 – zatytułowane „Nadzór nad Bezpieczeństwem w Zarządzaniu Ruchem Lotniczym”, zgodnie z załącznikiem.

Niniejsza decyzja wejdzie w życie z dniem jej podpisania.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5.11.2004

W imieniu Przewodniczącego Komisji

/ ----- /

S. SCIACCHITANO

ESARR 1
Nadzór nad Bezpieczeństwem w Zarządzaniu Ruchem Lotniczym

Wiceprzewodniczący Komisji

WYKAZ ZMIAN

Niniejsze wydanie uwzględnia wszystkie zmiany tego dokumentu do dnia 5 listopada 2004 roku.

SPIS TREŚCI

WYKAZ ZMIAN	4
SPIS TREŚCI	5
STRESZCZENIE	6
MATERIAŁ WPROWADZAJĄCY	7
A. UZASADNIENIE	7
B. CEL.....	8
PRZEPISY OBOWIĄZKOWE	9
1. DEFINICJE	9
2. ZASTOSOWANIE	11
2. FUNKCJA NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM	11
3. MONITOROWANIE POZIOMÓW BEZPIECZEŃSTWA.....	12
4. SPRAWDZANIE ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA	12
5. PAŃSTWOWY AUDYT BEZPIECZEŃSTWA.....	13
6. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM ZMIAN W SYSTEMIE ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM	15
8. UZNANE ORGANIZACJE I JEDNOSTKI NOTYFIKOWANE	17
9. ZDOLNOŚĆ DO NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM	17
10. WYTYCZNE BEZPIECZEŃSTWA	18
11. EWIDENCJA NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM	19
12. ROCZNE RAPORTY Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM	19

STRESZCZENIE

Niniejsze wymagania przepisów bezpieczeństwa EUROCONTROL (ESARR) zostały przygotowane przez Komisję ds. Przepisów Bezpieczeństwa.

Celem ESARR 1 jest wprowadzenie zbioru wymagań przepisów bezpieczeństwa dla ustanowienia skutecznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym w Państwach Członkowskich EUROCONTROL. Zakładają one, że funkcja nadzoru nad bezpieczeństwem zapewnianym przez organy ATM będzie wykonywana w formie procesów oraz określają minimalną zawartość tych procesów, stosowanych przez Państwową Władzę Nadzorującą.

ESARR 1 opracowano w celu wspierania wprowadzania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), poprzez umożliwienie rozwoju nadzoru nad bezpieczeństwem ATM w ramach zadań Państwowych Władz Nadzorujących oraz stosownie do ram prawnych określonych rozporządzeniami dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

Wymagania ESARR 1 mogą być również stosowane do wdrożenia odpowiednich funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem ATM w Państwach Członkowskich EUROCONTROL, niebędących członkami Unii Europejskiej (UE). W tym kontekście, należy przyjąć, że funkcje Państwowej Władzy Nadzorującej są realizowane przez stosowne organy każdego państwa, które jest odpowiedzialne za regulowanie i zapewnianie służb żeglugi powietrznej nad swoim terytorium i nad obszarami stowarzyszonymi, a wskutek tego, pojęcie „Państwowej Władzy Nadzorującej” użyte w ESARR 1 nie jest ograniczone do Państw Członkowskich UE ani do zadań Państwowej Władzy Nadzorującej na podstawie rozporządzeń dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

ESARR 1 skupia się na dwóch typach procesów, krytycznych dla zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem. Po pierwsze, są to procesy państwowego audytu bezpieczeństwa, umożliwiające zdobywanie obiektywnych dowodów zgodności ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa ustanowionymi przez władze państwowe oraz z innymi ustaleniami dotyczącymi bezpieczeństwa. Po drugie - nadzór nad bezpieczeństwem w odniesieniu do nowych systemów oraz zmian w istniejącym systemie ATM jest zorientowany na weryfikowanie dostarczanych przez organy ATM argumentów bezpieczeństwa pod względem ich zgodności z przepisami prawnymi dotyczącymi bezpieczeństwa, w których one działają.

Należy zauważyć, że wymagania ESARR 1 dotyczą procesów nadzoru nad bezpieczeństwem, ich zasad, powiązań oraz wyników. Nie wskazują jednak aktualnych wymagań przepisów bezpieczeństwa, które stanowią odniesienie wykorzystywane do weryfikacji. Te przepisy odniesienia będą uzależnione od obowiązujących ram prawnych. W państwach objętych Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną, wymagania przepisów bezpieczeństwa będą ustalane na podstawie wspólnych ram prawnych. W przypadku Państw Członkowskich EUROCONTROL, niebędących członkami UE, istniejące ramy prawne zachowują swój charakter krajowy. ESARR-y oraz inne zasady i normy dotyczące zobowiązań międzynarodowych zapewnią wspólne elementy dla wszystkich ram prawnych.

Wymagania ESARR 1 zawierają elementy harmonizujące zdolności nadzoru nad bezpieczeństwem. Dotyczą one zapewnienia dostępnych środków, w szczególności ilości personelu nadzoru nad bezpieczeństwem oraz jego kwalifikacji. Dodatkowo, wymagane są procesy dotyczące rozwiązywania konkretnych problemów bezpieczeństwa, a także wdrożenie

środków zapewniających przejrzystość wszystkich procesów nadzoru nad bezpieczeństwem oraz ułatwienie audytowania systemów nadzoru nad bezpieczeństwem w regionie ECAC.

MATERIAŁ WPROWADZAJĄCY

*Przepisy niniejszego rozdziału **nie** są obowiązkowe*

A. UZASADNIENIE

- A.1. W celu zapewnienia jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym (ATM – Air Traffic Management) w regionie ECAC, już w początkowym okresie wdrażania Poprawionej Konwencji EUROCONTROL została powołana w ramach EUROCONTROL Komisja ds. Przepisów Bezpieczeństwa (SRC – Safety Regulation Commission), jako niezależny organ doradczy. SRC jest odpowiedzialna za opracowywanie zharmonizowanych wymagań przepisów bezpieczeństwa dotyczących systemu zarządzania ruchem lotniczym – Wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa (ESARR), wdrażanych przez Państwa Członkowskie EUROCONTROL po ich zatwierdzeniu przez Stałą Komisję EUROCONTROL.
- A.2. Zakres tych działań obejmuje ujednoczone stosowanie europejskich wymagań przepisów bezpieczeństwa dotyczących żeglugi powietrznej. W związku z tym, prace SRC wykazały potrzebę szczególnych czynności regulacyjnych w celu zapewnienia skutecznych i ujednoczonych procesów i zdolności nadzoru nad bezpieczeństwem, jako części ram prawnych bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, stosowanych w regionie ECAC. Wyniki programu monitorowania i wsparcia wdrażania ESARR (ESIMS – ESARR Implementation Monitoring and Support), podjętego przez SRC, potwierdziły tę znaczącą potrzebę.
- A.3. Jako część inicjatywy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES –Single European Sky), ogólne ramy prawne zarządzania ruchem lotniczym w Unii Europejskiej (UE) zostały ustanowione w drodze rozporządzeń Rady oraz Parlamentu Europejskiego (WE) 549/2004 (rozporządzenie ramowe), (WE) 550/2004 (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb), (WE) 551/2004 (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) oraz (WE)552/2004 (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności).
- A.4. W dziedzinie bezpieczeństwa, te ramy prawne wymagają dalszego uzupełnienia o przepisy dotyczące niezbędnych procesów nadzorowania bezpieczeństwa i zdolności do ich realizowania przez Państwowe Władze Nadzorujące. ESARR 1 określają sposób realizowania funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem przez Państwowe Władze Nadzorujące jako część nadzoru nad spełnianiem wymagań dla zarządzania ruchem lotniczym w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- A.5. ESARR 1 oferuje sposoby zapewniające realizację odpowiednich funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem ATM w Państwach Członkowskich EUROCONTROL, niebędących członkami UE oraz w państwach ECAC niebędących członkami żadnej z tych organizacji. We wszystkich tych przypadkach, stosowane wymagania przepisów bezpieczeństwa, określone na poziomie krajowym, będą stanowiły odniesienie do nadzoru nad bezpieczeństwem.
- A.6. W tym kontekście należy przyjąć że funkcje Państwowej Władzy Nadzorującej są realizowane przez właściwe organy każdego państwa, które jest odpowiedzialne za

regulowanie i zapewnianie służb żeglugi powietrznej nad swoim terytorium i nad obszarami stowarzyszonymi, a wskutek tego, pojęcie „Państwowej Władzy Nadzorującej” użyte w ESARR 1 nie jest ograniczone do Państw Członkowskich Unii Europejskiej ani do zadań Państwowej Władzy Nadzorującej na podstawie rozporządzeń dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

- A.7. Wymagania dla procesów i zdolności do ich realizowania, zawarte w ESARR 1, stanowią podstawę do ustanowienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem, jako części nadzoru nad spełnianiem wymagań dla zarządzania ruchem lotniczym. Wyniki programu ESIMS potwierdzają potrzebę wprowadzenia i określenia realizacji tych wymagań. W konsekwencji, ESARR 1 wymaga, w ramach szczególnej funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem, aby procesy i zdolności były realizowane jako część ogólnego nadzoru nad spełnianiem wymagań dla zarządzania ruchem lotniczym.

B. CEL

B.1. Cele ESARR 1 to:

- a) zapewnienie wdrożenia zharmonizowanego i skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem ATM przez Państwa Członkowskie EUROCONTROL, w celu zagwarantowania, w interesie publicznym, bezpieczeństwa przy zapewnianiu służb żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego,
- b) wspieranie realizacji tego celu w innych państwach ECAC, oraz
- c) wspieranie wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, poprzez:
 - i) umożliwienie ustanawiania nadzoru nad bezpieczeństwem ATM w ramach zadań Państwowych Władz Nadzorujących oraz w ramach określonych w rozporządzeniach dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
 - ii) harmonizacja działań podejmowanych przez Państwowe Władze Nadzorujące w celu nadzoru nad bezpieczeństwem ATM podczas certyfikacji, wyznaczania i bieżącego nadzoru nad organami zarządzania ruchem lotniczym, oraz
 - iii) umożliwianie realizowania wspólnych inicjatyw cywilno-wojskowych w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem ATM, zgodnie z istniejącymi ramami prawnymi.

PRZEPISY OBOWIĄZKOWE

1. DEFINICJE

1.1. Dla celów niniejszych wymagań stosuje się następujące definicje:

- a) **„Blok przestrzeni powietrznej”** oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych wymiarach w przestrzeni i czasie, w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej.
- b) **„Stosowane wymagania przepisów bezpieczeństwa”** oznaczają wymagania dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, które należy stosować w określonej sytuacji i ustanowione w istniejących ramach prawnych, dotyczące m. in.:
 - i) kompetencji technicznych i operacyjnych oraz zdolności do zapewniania służb żeglugi powietrznej,
 - ii) systemów i procesów zarządzania bezpieczeństwem,
 - iii) systemów technicznych, ich składników oraz związanych z nimi procedur.
- c) **„Zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)”** oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji.
- d) **„Służba ATM”** oznacza służbę pełnioną dla celów zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
- e) **„Organ zarządzania ruchem lotniczym”** oznacza wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby ATM dla ogólnego ruchu lotniczego.
- f) **„System ATM”** oznacza część systemu żeglugi powietrznej, składającą się z części naziemnej ATM i części pokładowej ATM. System ATM obejmuje personel, systemy techniczne i procedury. System ATM jest wspierany przez system CNS.
- g) **„Certyfikat”** oznacza dokument wydany przez Państwo w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem krajowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi w zakresie zapewniania określonej służby.
- h) **„Części składowe”** oznaczają przedmioty materialne, takie jak sprzęt oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci ATM.
- i) **„Działania naprawcze”** oznaczają działania w celu usunięcia przyczyn wykrytej niezgodności lub innej niepożądanego sytuacji.
- j) **„Wyznaczenie”** oznacza proces, w którym państwo wyznacza organ zarządzania ruchem lotniczym do zapewniania służb ATM w określonych blokach przestrzeni powietrznej, w odniesieniu do przestrzeni powietrznej, za którą ponosi odpowiedzialność,.

- k) **"Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej"** oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych, odzwierciedlający potrzebę zapewnienia bardziej zintegrowanego zarządzania przestrzenią powietrzną niezależnie od istniejących granic.
- l) **"Ogólny ruch lotniczy"** oznacza wszystkie operacje cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie operacje państwowych statków powietrznych (łącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane zgodnie z procedurami ICAO.
- m) **"Państwowa Władza Nadzorująca"** oznacza organ wyznaczony lub utworzony przez państwo, który jest niezależny od organów zarządzania ruchem lotniczym przynajmniej na szczeblu funkcjonalnym, a w ramach istniejących ram prawnych, nadzoruje spełnianie wymagań stosowanych do zapewniania służb ATM dla ogólnego ruchu lotniczego.
- n) **"Proces"** oznacza zbiór wzajemnie powiązanych lub wzajemnie oddziałujących działań przekształcających elementy wejściowe na elementy wyjściowe.
- o) **"Argument bezpieczeństwa"** oznacza przedstawienie dowodu, że proponowana zmiana może być wprowadzona w ramach obowiązujących, dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa.
- p) **"Wytyczna bezpieczeństwa"** oznacza dokument wydany lub uznany przez Państwową Władzę Nadzorującą, określający działania, które należy wykonać, aby przywrócić system do dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa, jeżeli dowody wskazują, że w przeciwnym razie może zostać naruszone bezpieczeństwo lotnictwa.
- q) **"Cel bezpieczeństwa"** oznacza jakościowe lub ilościowe określenie definiujące maksymalne dopuszczalne prawdopodobieństwo wystąpienia określonego zagrożenia.
- r) **"Państwowy audyt bezpieczeństwa"** oznacza systematyczne i niezależne działania sprawdzające, prowadzone przez Państwową Władzę Lotniczą lub w jej imieniu, w celu określenia czy kompletne ustalenia związane z bezpieczeństwem lub ich części, dotyczące procesów i ich wyników, produktów lub służb są zgodne z wymaganymi ustaleniami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz czy wymagania te są skutecznie realizowane i czy są właściwe do osiągnięcia pożądaných wyników.
- s) **"Wymaganie przepisów bezpieczeństwa"** oznacza warunek formalny organu regulującego z zakresu specyfikacji dotyczących bezpieczeństwa.
- t) **"Warunek bezpieczeństwa"** oznacza szczegółowy cel lub działanie, określone zgodnie z wymaganiami przepisów bezpieczeństwa, którego realizacja jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa.
- u) **"Wymagania bezpieczeństwa"** oznaczają środki ograniczania ryzyka, określone na podstawie strategii ograniczania ryzyka, zapewniające osiągnięcie poszczególnych celów bezpieczeństwa, łącznie z wymaganiami organizacyjnymi, operacyjnymi, proceduralnymi, funkcjonalnymi, poziomów bezpieczeństwa oraz wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności lub właściwości środowiska występowania.

- v) „**Poważny incydent**” oznacza incydent, którego okoliczności wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.
- w) „**System**” oznacza kombinację systemów technicznych, procedur i personelu, zorganizowaną w celu wykonywania odpowiednich funkcji.
- x) „**System techniczny**” oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych jak również wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu.
- y) „**Dopuszczalny poziom bezpieczeństwa (TLS)**” oznacza cel jakościowy, cel ilościowy, albo normę określoną dla bezpiecznego zapewniania służb ATM w ramach bloków przestrzeni, ustalone zgodnie z istniejącymi ramami prawnymi i zgodnie ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa.
- z) „**Weryfikacja**” oznacza potwierdzenie, poprzez sprawdzenie obiektywnych dowodów, że produkt, proces lub służba spełnia określone wymagania.

2. ZASTOSOWANIE

- 2.1. Niniejsze wymagania stosuje się do wszystkich Państw Członkowskich EUROCONTROL, w zakresie działalności ustanowionych przez nie lub wyznaczonych Państwowych Władz Nadzorujących.
- 2.2. Postanowienia niniejszego dokumentu powinny zostać wprowadzone w terminie 3 lat od daty przyjęcia ich przez Komisję EUROCONTROL.

3. FUNKCJA NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

- 3.1. Państwa zapewniają, że funkcja nadzoru nad bezpieczeństwem jest w szczególności wykonywana przez Państwowe Władze Nadzorujące jako część nadzoru nad spełnianiem wymagań przepisów dotyczących zapewniania służb żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, w celu:
 - a) monitorowania bezpiecznego zapewniania służb żeglugi powietrznej, oraz
 - b) weryfikowania, czy skutecznie spełniane są stosowane wymagania przepisów bezpieczeństwa oraz wszelkie ustalenia niezbędne do ich wprowadzenia.
- 3.2. W zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni, obejmujących przestrzenie powietrzne więcej niż jednego państwa, umowy międzypaństwowe o nadzorowaniu służb żeglugi powietrznej w tych blokach powinny zapewniać, że odpowiedzialności za nadzór nad bezpieczeństwem ATM są określone i przypisane w taki sposób, aby:
 - a) wyraźnie określono jednostki odpowiedzialne za wdrożenie każdego z wymagań, jakie ESARR 1 nakłada na Państwowe Władze Nadzorujące,

- b) mechanizmy nadzoru nad bezpieczeństwem, wynikające z umowy o funkcjonalnym bloku przestrzeni, oraz skutki działania tych mechanizmów były jasne dla Państw – stron tej umowy,
- c) ustanowione zostały metody regularnych przeglądów realizacji nadzoru nad bezpieczeństwem, w świetle pomiarów poziomów bezpieczeństwa. Państwa – strony umowy – powinny znać te metody oraz wyniki ich działania.

4. MONITOROWANIE POZIOMÓW BEZPIECZEŃSTWA.

- 4.1. Państwowe Władze Nadzorujące zapewniają regularne monitorowanie i ocenę rzeczywistych poziomów bezpieczeństwa, pod względem zgodności z poziomami dopuszczalnymi, ustanowionymi dla bloków przestrzeni, za które są odpowiedzialne.
- 4.2. Państwowe Władze Nadzorujące wykorzystują wyniki monitorowania bezpieczeństwa do określania obszarów, w których, zgodnie z pierwszeństwem, wymagane jest sprawdzenie zgodności z wymaganiami przepisów bezpieczeństwa.

5. SPRAWDZANIE ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

- 5.1. Państwowe Władze Nadzorujące ustanawiają procesy w celu weryfikacji:
 - a) zgodności organów zarządzania ruchem lotniczym ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa, przed przyznaniem im lub przed odnowieniem certyfikatu potwierdzającego ich zdolność do zapewniania służb ATM.
 - b) zgodności ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa organów zarządzania ruchem lotniczym posiadających certyfikat, przed wyznaczeniem ich lub przed przedłużeniem wyznaczenia do zapewniania służb ATM w określonym bloku przestrzeni powietrznej.
 - c) stałej zgodności organów zarządzania ruchem lotniczym ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa.
 - d) w odniesieniu do trzech poprzednich punktów, (weryfikację) wdrożenia dodatkowych warunków dotyczących bezpieczeństwa związanych z przyznawaniem certyfikatów lub wyznaczaniem do zapewniania służb ATM, takich jak dopuszczalne poziomy bezpieczeństwa w służbach ATM, świadczonych w określonych blokach przestrzeni .
 - e) realizacji celów bezpieczeństwa, wymagań bezpieczeństwa i innych warunków związanych z bezpieczeństwem, określonych w:
 - i) deklaracjach WE weryfikacji systemów technicznych,
 - ii) deklaracjach WE zgodności lub zdadności do użytku składników systemów technicznych oraz
 - iii) dokumentacji oceny i ograniczania ryzyka, nawet odnoszącej się do powyższych deklaracji,

w celu umożliwienia wykorzystania nowych systemów ATM, włącznie z procesami ich wdrożenia do użytku operacyjnego lub zastosowania proponowanych modyfikacji lub rozbudowy pracujących systemów.

- f) wdrażania wytycznych bezpieczeństwa, wydawanych przez Państwowe Władze Nadzorujące.

5.2. Proces ten powinien:

- a) wykorzystywać udokumentowane procedury, w celu wyeliminowania rozbieżności w jego stosowaniu.
- b) obejmować dokumentację z wytycznymi przeznaczonymi specjalnie dla personelu prowadzącego nadzór nad bezpieczeństwem.
- c) zapewniać, że zainteresowane organy zarządzania ruchem lotniczym będą zapoznawane z wynikami działalności nadzoru nad bezpieczeństwem.
- d) opierać weryfikację zgodności na państwowych audytach bezpieczeństwa przeprowadzanych zgodnie z wymaganiami pkt. 6.
- e) Zakładać, w czasie weryfikacji organu ubiegającego się o wyznaczenie do zapewniania służb ATM, że zgodność z określonymi przepisami, wcześniej sprawdzona przez Państwowe Władze Nadzorujące w procesie certyfikowania lub przedłużania certyfikatu, jest dalej ważna.
- f) podejmować weryfikację określoną w ust. 5.1 lit. e):
 - i) w sytuacji przeglądu argumentów bezpieczeństwa przeprowadzanego zgodnie z wymaganiami pkt.7, w odniesieniu do rozpatrywanych systemów lub ich zmian,
 - ii) jako część państwowych audytów bezpieczeństwa, przeprowadzanych dla sprawdzania stałej zgodności służb ATM z wymaganiami przepisów bezpieczeństwa.
- g) dostarczać Państwowym Władzom Nadzorującym dowodów potrzebnych do dalszych działań w sytuacjach, gdy wymagania przepisów bezpieczeństwa nie są spełniane lub gdy nie można oczekiwać zachowania zgodności z przepisami.

6. PAŃSTWOWY AUDYT BEZPIECZEŃSTWA

6.1. Państwowe Władze Nadzorujące lub działające w ich imieniu i uznane przez nie organizacje przeprowadzają państwowe audyty bezpieczeństwa przewidziane w pkt. 5.2.d).

6.2. Państwowe audyty bezpieczeństwa:

- a) dostarczają Państwowym Władzom Nadzorującym dowodów zgodności z wymaganiami przepisów bezpieczeństwa oraz z powiązаныmi ustaleniami, poprzez ocenianie potrzeby zmian lub działań naprawczych.
- b) są przeprowadzane pod kierownictwem Państwowych Władz Nadzorujących i w ramach ich odpowiedzialności, niezależnie od wewnętrznych audytów organów ATM, przeprowadzanych jako część ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.

- c) są przeprowadzane przez wykwalifikowanych audytorów Państwowych Władz Nadzorujących lub działających w ich imieniu uznanych organizacji, zgodnie z wymaganiami pkt. 8 i pkt. 9.4.lit. c).
- d) obejmują, w zależności od sytuacji, całość rozwiązań lub ich części, procesy i ich wyniki, produkty lub służby.
- e) są stosowane w celu ustalenia zgodności lub niezgodności:
 - i) ustanowionych rozwiązań z wymaganiami ich dotyczącymi,
 - ii) wprowadzonych rozwiązań i ich wyników z ustanowionymi rozwiązaniami i ich oczekiwanymi wynikami.
- f) zapewniają organowi audytowanemu możliwość usunięcia niezgodności i poprawy stanu bezpieczeństwa w badanej dziedzinie działalności.

6.3. Państwowe Władze Nadzorujące ustanawiają roczny program państwowych audytów bezpieczeństwa w celu:

- a) objęcia badaniami wszystkich dziedzin, w których stan bezpieczeństwa wymaga sprawdzenia.
- b) skupienia się, ale nie ograniczania do tych dziedzin, w których zostały zidentyfikowane problemy w trakcie ciągłego monitorowania poziomu bezpieczeństwa.
- c) poddania audytom wszystkich organów ATM i różnych służb ATM wykonywanych w ramach ich odpowiedzialności,
- d) poddania wszystkich organów ATM, za które ponoszą odpowiedzialność Państwowe Władze Nadzorujące, wystarczającej ilości audytów (co najmniej raz na dwa lata) w celu sprawdzenia ich zgodności ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa w funkcjonalnych dziedzinach działalności, oraz
- e) sprawdzania realizacji działań naprawczych wynikających z niezgodności stwierdzonych podczas poprzednich audytów.

6.4. Program jest ustalany w sposób umożliwiający modyfikacje celów zaplanowanych audytów oraz włączanie do programu dodatkowych audytów, jeżeli wyniknie to z czynności nadzoru nad bezpieczeństwem prowadzonych przez Państwową Władzę Nadzorującą.

6.5. Państwowe Władze Nadzorujące decydują, które ustalenia, składniki systemu ATM, służby, produkty, lokalizacje oraz działania organizacyjne należy poddać audytowi w określonym terminie.

6.6. W ramach państwowego audytu bezpieczeństwa:

- a) spostrzeżenia i stwierdzone niezgodności są dokumentowane, wsparte dowodami. Należy dołączyć stosowane wymagania przepisów bezpieczeństwa lub powiązane ustalenia, w oparciu o które przeprowadzono audyt.
- b) sprawozdanie z audytu, łącznie z danymi szczegółowymi dotyczącymi niezgodności, jest przekazywane do wyznaczonej jednostki odpowiedzialnej w ramach Państwowej Władzy Nadzorującej.

- c) jednostka odpowiedzialna Państwowej Władzy Nadzorującej:
 - i) zapewnia, że wyniki audytu są przekazywane kierownictwu wyższego szczebla organu audytowanego,
 - ii) wymaga podjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności,
 - iii) podejmuje działania dodatkowe, jeżeli są konieczne.
- d) audytorzy są odpowiedzialni jedynie za stwierdzenie potrzeby działań naprawczych. Organ audytowany jest odpowiedzialny za określenie i rozpoczęcie działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności lub przyczyn tych niezgodności.
- e) Państwowa Władza Nadzorująca ocenia działania naprawcze określone przez organ audytowany oraz akceptuje je, jeżeli ocena wykaże, że są one wystarczające do usunięcia niezgodności stwierdzonych w wyniku audytu.
- f) działania naprawcze oraz audyt je sprawdzający są przeprowadzane w terminie uzgodnionym przez Państwową Władzę Nadzorującą.

7. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM ZMIAN W SYSTEMIE ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM

- 7.1. W celu realizacji wymagań ESARR 1, Państwowe Władze Nadzorujące klasyfikują nowe systemy lub zmiany w systemie ATM proponowane przez organy zarządzania ruchem lotniczym, do dwóch głównych kategorii: „większe” zmiany i „mniejsze” zmiany.
- 7.2. Kategoria „większych zmian” obejmuje, co najmniej, każdy nowy system lub zmiany, w istniejących systemach:
 - a) których ocena potencjalnych skutków zagrożeń dla bezpieczeństwa statków powietrznych, przeprowadzona zgodnie z wymaganiami ESARR 4, określa zagrożenia mogące prowadzić do wypadków lub poważnych incydentów; lub,
 - b) których wprowadzenie wymaga nowych standardów dla statków powietrznych.
- 7.3. Wprowadzenie większych zmian podlega akceptacji przez Państwową Władzę Nadzorującą.
- 7.4. Użycie procedur stosowanych przez organ zarządzania ruchem lotniczym do podejmowania decyzji o wprowadzaniu mniejszych zmian, podlega:
 - a) akceptacji takich procedur przez Państwową Władzę Nadzorującą.
 - b) włączeniu do takich procedur punktu o powiadamianiu Państwowej Władzy Nadzorującej o wprowadzeniu każdej mniejszej zmiany; oraz
 - c) regularnym państwowym audytem bezpieczeństwa, przeprowadzanym w ramach weryfikacji stałej zgodności organów zarządzania ruchem lotniczym ze stosowanymi wymogami przepisów bezpieczeństwa.

7.5. Państwowa Władza Nadzorująca dokonuje przeglądu, co najmniej, tych argumentów bezpieczeństwa, związanych z nowymi systemami lub zmianami systemów ATM, które zostały zaklasyfikowane jako większe zmiany.

7.6. Przegląd ten:

- a) jest przeprowadzany z wykorzystaniem udokumentowanych procedur, w celu uniknięcia rozbieżności w jego stosowaniu.
- b) korzysta z dokumentacji z wytycznymi przeznaczonymi specjalnie dla personelu realizującego zadania nadzoru nad bezpieczeństwem.
- c) uwzględnia cele bezpieczeństwa, wymagania bezpieczeństwa oraz inne warunki dotyczące bezpieczeństwa, związane z rozpatrywaną zmianą, które zostały określone w:
 - i) deklaracjach WE weryfikacji systemów technicznych,
 - ii) deklaracjach WE zgodności lub zdatności do użytku składników systemów technicznych, oraz
 - iii) dokumentacji oceny i ograniczania ryzyka, nawet odnoszącej się do powyższych deklaracji.
- d) dostarcza uzasadnienia do akceptacji lub braku akceptacji większych zmian, określonych w pkt. 7.3.
- e) jeżeli zajdzie potrzeba, określa dodatkowe warunki bezpieczeństwa związane z wprowadzeniem rozpatrywanej zmiany w systemie ATM.
- f) obejmuje ocenę, czy przedstawione argumenty bezpieczeństwa stanowią dowód, że proponowane zmiany w systemie ATM mogą być wprowadzone w granicach stosowanych dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa (TLS). W ramach oceny sprawdzane są:
 - i) kompletność i poprawność wykazu zagrożeń,
 - ii) logiczne i konsekwentne przydzielanie wag zagrożeń,
 - iii) ważność celów bezpieczeństwa,
 - iv) ważność, skuteczność i wykonalność wymagań bezpieczeństwa oraz innych warunków bezpieczeństwa,
 - v) dowody, że cele bezpieczeństwa, wymagania bezpieczeństwa i pozostałe warunki bezpieczeństwa zostały spełnione i będą spełniane,
 - vi) dowody, że wykorzystany proces spełnia stosowane wymagania przepisów bezpieczeństwa.
- g) obejmuje audytowanie procesów wykorzystywanych przez organy zarządzania ruchem lotniczym do rozpatrywanego nowego systemu lub zmiany.
- h) wskazuje potrzebę weryfikacji zgodności, określoną w pkt. 5.2, lit. f).
- i) obejmuje wszelkie niezbędne działania koordynacyjne z organami odpowiedzialnymi za nadzór nad bezpieczeństwem zdatności statków powietrznych do lotu i operacji lotniczych.

8. UZNANE ORGANIZACJE I JEDNOSTKI NOTYFIKOWANE

- 8.1. Państwowa Władza Nadzorująca może, w ramach obowiązujących przepisów dotyczących delegacji zadań nadzoru, zdecydować o zleceniu uznanej organizacji przeprowadzenia w jej imieniu państwowych audytów bezpieczeństwa. Taka decyzja jest podejmowana w oparciu o szczegółowe wykazanie przez uznaną organizację jej zdolności do przeprowadzenia wymaganych państwowych audytów bezpieczeństwa.
- 8.2. Wykazując swoją zdolność do przeprowadzenia państwowych audytów bezpieczeństwa, uznana organizacja udowadnia Państwowej Władzy Nadzorującej, że:
- a) uznana organizacja jest kompetentna do przedstawiania odpowiednich wyników audytów w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa ATM, uwzględniając doświadczenie w ocenianiu bezpieczeństwa w organach lotniczych, w szczególności bezpieczeństwa zapewnianego przez organy zarządzania ruchem lotniczym.
 - b) uznana organizacja nie jest zaangażowana w przeglądy bezpieczeństwa ani w żadne inne działania sprawdzające bezpieczeństwo, realizowane wewnętrznie przez audytowany organ zarządzania ruchem lotniczym w ramach jego systemu zarządzania bezpieczeństwem.
 - c) wszyscy pracownicy zaangażowani w przeprowadzanie państwowych audytów bezpieczeństwa są odpowiednio przeszkoleni i wykwalifikowani do wypełniania swoich zadań oraz spełniają kryteria kwalifikacyjne ustanowione przez Państwową Władzę Nadzorującą zgodnie z pkt. 9.4 lit. c) ESARR 1.
 - d) uznana organizacja udostępni Państwowej Władzy Nadzorującej swoje plany, procedury i metody pracy używane do przeprowadzenia państwowych audytów bezpieczeństwa i przedstawienia ich wyników oraz akceptuje możliwość poddania się audytowi przeprowadzonemu przez Państwową Władzę Nadzorującą lub wszelką organizację działającą w jej imieniu.
- 8.3. Państwowa Władza Nadzorująca prowadzi rejestr uznanych organizacji, upoważnionych do przeprowadzania państwowych audytów bezpieczeństwa w jej imieniu. Rejestr stanowi dowód zgodności uznanych organizacji z wymaganiami zawartymi w pkt. 8.2.
- 8.4. Uwzględniając wyznaczenie jednostki notyfikowanej do przeprowadzenia oceny zgodności WE lub zdatności składników systemów technicznych i/lub weryfikacji WE systemów technicznych, Państwowe Władze Nadzorujące wymagają od jednostki notyfikowanej zaakceptowania przeprowadzenia stosownych badań, jeżeli taka potrzeba powstaje zgodnie z pkt. 10.3 poniżej.

9. ZDOLNOŚĆ DO NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

- 9.1. Państwa zapewniają, że Państwowe Władze Nadzorujące posiadają zdolności organizacyjne i funkcjonalne do objęcia nadzorem nad bezpieczeństwem wszystkich nadzorowanych przez nie organów zarządzania ruchem lotniczym, łącznie z zapewnieniem wystarczających zasobów potrzebnych do przeprowadzania działań wymaganych przez ESARR 1.

- 9.2. Państwa zapewniają w obszarze, za który ponoszą odpowiedzialność, że Państwowe Władze Nadzorujące lub działające w ich imieniu uznane organizacje, mają dostęp do organizacji, obiektów i dokumentacji organów zarządzania ruchem lotniczym przy przeprowadzaniu państwowych audytów bezpieczeństwa.
- 9.3. Państwowe Władze Nadzorujące wydają i/lub aktualizują co dwa lata ocenę zasobów ludzkich potrzebnych do realizowania przez nią działań nadzoru nad bezpieczeństwem, w oparciu o analizę procesów wymaganą przez ESARR 1, ich kolejności i współzależności oraz ich zastosowania w strukturze organizacyjnej. Ocena obejmuje również porównanie jej wyników z rzeczywistym stanem zatrudnienia w Państwowej Władzy Nadzorującej.
- 9.4. Państwowe Władze Nadzorujące zapewniają, że wszyscy pracownicy zaangażowani w działania nadzoru nad bezpieczeństwem są kompetentni do wykonywania wymaganych funkcji. W tym zakresie, władze :
- a) określają i dokumentują wykształcenie, szkolenia, wiedzę operacyjną i/lub techniczną, doświadczenie i kwalifikacje odpowiednie do obowiązków na każdym stanowisku zaangażowanym w działania nadzoru nad bezpieczeństwem.
 - b) zapewniają odpowiednie szkolenia dla swoich pracowników zaangażowanych w działania nadzoru nad bezpieczeństwem.
 - c) zapewniają, że personel wyznaczony do przeprowadzania państwowych audytów bezpieczeństwa, łącznie z personelem uznanych organizacji, spełniają kryteria kwalifikacyjne określone przez Państwową Władzę Nadzorującą. Kryteria te dotyczą:
 - i) wiedzy i zrozumienia środowiska zarządzania ruchem lotniczym oraz wymagań, zgodnie z którymi mogą być prowadzone państwowe audyty bezpieczeństwa,
 - ii) wykorzystania technik oceniających,
 - iii) kwalifikacji wymaganych do zarządzania audytem,
 - iv) wykazywania się audytorów kompetencjami podczas przeprowadzania oceny.

10. WYTYCZNE BEZPIECZEŃSTWA

- 10.1. Państwowe Władze Nadzorujące wydają wytyczne bezpieczeństwa w przypadku ustalenia, że w systemie zarządzania ruchem lotniczym istnieją warunki niebezpieczne.
- 10.2. Wytyczna bezpieczeństwa zawiera, co najmniej, następujące informacje:
- a) wskazanie warunków niebezpiecznych;
 - b) wskazanie systemu, którego dotyczą warunki niebezpieczne;
 - c) wymagane działania naprawcze i ich uzasadnienie;
 - d) termin na przeprowadzenie wymaganych działań naprawczych; oraz
 - e) dzień wejścia w życie.

10.3. W przypadku gdy musi zostać wydana wytyczna bezpieczeństwa w celu usunięcia niebezpiecznych warunków związanych z systemem technicznym, który posiada deklarację weryfikacji WE lub deklarację zgodności lub zdatności WE, Państwowa Władza Nadzorująca może zażądać od jednostki notyfikowanej, zaangażowanej w wydawanie deklaracji WE przeprowadzenia określonych badań związanych z tym systemem technicznym.

11. EWIDENCJA NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

11.1. Państwowe Władze Nadzorujące prowadzą lub utrzymują dostęp do ewidencji realizowanego przez nie nadzoru nad bezpieczeństwem, łącznie ze sprawozdaniami ze wszystkich państwowych audytów bezpieczeństwa oraz pozostałymi rejestrami związanymi z bezpieczeństwem odnoszącymi się do certyfikatów, wyznaczania organów ATM do zapewniania służb, akceptowania większych zmian w systemie ATM i udzielania akredytacji uznanym organizacjom i jednostkom notyfikowanym.

12. ROCZNE RAPORTY Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

12.1. Państwowa Władza Nadzorująca sporządza roczne raporty z nadzoru nad bezpieczeństwem, przedstawiające stosowne informacje na temat następujących spraw:

- a) przestrzeń powietrzna i organy zarządzania ruchem lotniczym, za które ponosi odpowiedzialność,
- b) organizacja, struktura i procedury działania Państwowej Władzy Nadzorującej,
- c) monitoring dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa w blokach przestrzeni, za które ponosi odpowiedzialność,
- d) zgodność organów zapewniających służby zarządzania ruchem lotniczym, działających w jej rejonie odpowiedzialności, ze stosowanymi wymaganiami przepisów bezpieczeństwa,
- e) program państwowych audytów bezpieczeństwa, łącznie z informacjami o audytach przeprowadzonych, planowanych oraz ich zakresie,
- f) przegląd argumentów bezpieczeństwa dotyczących nowych systemów lub zmian w istniejących systemach ATM, łącznie z informacjami o nowych systemach i zmianach do istniejących systemów zaakceptowanych przez Państwową Władzę Nadzorującą oraz o tych, które zostały zaakceptowane wewnętrznie przez organy zarządzania ruchem lotniczym, zgodnie z procedurami określonymi w pkt. 7.4,
- g) uznane organizacje, wyznaczane do przeprowadzania państwowych audytów bezpieczeństwa, ich wykaz wraz z udokumentowanymi podstawami wydania decyzji o zleceniu im prowadzenia państwowych audytów bezpieczeństwa.
- h) wielkość zasobów, którymi dysponuje Państwowa Władza Nadzorująca.
- i) kwestie bezpieczeństwa, stwierdzone w procesach nadzoru nad bezpieczeństwem, stosowanych przez Państwową Władzę Nadzorującą,

j) wytyczne bezpieczeństwa, wydane przez Państwową Władzę Nadzorującą.

12.2. Roczne raporty z nadzoru nad bezpieczeństwem są udostępniane:

- a) w programach przeprowadzanych w ramach międzynarodowych uzgodnień w celu monitorowania lub audytowania realizacji przez Państwa nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu lotniczym.
- b) państwu(om), które ustanowiło(y) lub wyznaczyło(y) Państwową Władzę Nadzorującą,
- c) zainteresowanym państwom, w przypadku gdy raporty dotyczą funkcjonalnych bloków przestrzeni, obejmujących przestrzeń powietrzną więcej niż jednego Państwa.