

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1216/2011

z dnia 24 listopada 2011 r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej ⁽²⁾ określa kluczowe wskaźniki skuteczności działania (KPI) oraz wiążące cele w zakresie skuteczności działania w kluczowych obszarach działalności dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności pod względem kosztów.
- (2) KPI w dziedzinie bezpieczeństwa do wyznaczenia celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB), ustalone w załączniku 1 do rozporządzenia (UE) nr 691/2010 są następujące: efektywność zarządzania bezpieczeństwem określona za pomocą metody opierającej się na *ATM Safety Framework Maturity Survey*; zastosowanie klasyfikacji dotkliwości narzędzia analizy ryzyka, aby umożliwić ujednoliconą sprawozdawczość w zakresie oceny dotkliwości naruszeń minimów separacji, przypadków wtargnięcia na pas startowy i szczególnych zdarzeń technicznych związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym (ATM); oraz przekazywanie zasad „just culture”.
- (3) Zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 691/2010 przedmiotowe KPI w zakresie bezpieczeństwa powinny zostać następnie opracowane wspólnie przez Komisję, państwa członkowskie, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz Europejską

Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) i przyjęte przez Komisję przed pierwszym okresem odniesienia.

- (4) W tym celu Komisja utworzyła grupę roboczą skupiającą przedstawicieli EASA, Eurocontrol i Komisji (tzw. grupę zadaniową E3). Przedmiotowa grupa robocza opracowała sprawozdanie techniczne zatytułowane „Metrics for Safety Key Performance Indicators for the Performance Scheme” („Mierniki kluczowych wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa do celów systemu skuteczności działania”). Sprawozdanie to zostało opracowane w oparciu o uwagi zgłoszone przez państwa członkowskie i zainteresowane strony i stanowi techniczną podstawę koncepcji niniejszego rozporządzenia wraz z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań i materiałami zawierającymi wytyczne.
- (5) Przy opracowywaniu KPI w zakresie bezpieczeństwa należy uwzględnić dotychczasowe osiągnięcia w zakresie planu bezpieczeństwa EASA oraz narzędzia analizy ryzyka i metodologię *Safety Framework Maturity Survey* przygotowane przez Eurocontrol.
- (6) Doświadczenia zdobyte w związku ze stopniowym wprowadzaniem systemu skuteczności działania wykazują, że ze względu na nakład pracy związany ze szczegółową oceną planów skuteczności działania, w celu przeprowadzenia koniecznego dialogu z krajowymi organami nadzoru i zapewnienia właściwego uzasadnienia wyników przedmiotowej oceny, należy przedłużyć czas przyznany Komisji na ocenę zmienionych docelowych parametrów skuteczności działania.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 691/2010.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 słowa „dwóch miesięcy” zastępuje się słowami „czterech miesięcy”;
 - b) w ust. 2 słowa „dwa miesiące” zastępuje się słowami „cztery miesiące”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

c) w ust. 3 słowa „dwa miesiące” zastępuje się słowami „cztery miesiące”;

(2) w załączniku I sekcja 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

a) Pierwszy KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB dla pierwszego okresu odniesienia odpowiada efektywności zarządzania bezpieczeństwem określonej za pomocą metody opierającej się na *ATM Safety Framework Maturity Survey*.

W odniesieniu do państw członkowskich, ich krajowych organów nadzoru i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, uprawnionych do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego lub łącznością, nawigacją i nadzorem, przedmiotowy KPI mierzy się poziomem wdrożenia następujących celów zarządzania:

- polityka i cele bezpieczeństwa;
- zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;
- zapewnienie bezpieczeństwa;
- promowanie bezpieczeństwa;
- kultura bezpieczeństwa.

b) Drugi KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB dla pierwszego okresu odniesienia odpowiada wartości wynikającej z zastosowania klasyfikacji dotkliwości określonej poniżej, opartej o metodę narzędzia analizy ryzyka, do sprawozdawczości dotyczącej co najmniej trzech kategorii zdarzeń: naruszeń minimów separacji, przypadków wtargnięcia na pas startowy i szczególnych zdarzeń technicznych związanych z ATM we wszystkich centrach kontroli ruchu lotniczego i portach lotniczych. Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu tej metody w portach lotniczych obsługujących poniżej 50 000 handlowych operacji lotniczych rocznie.

W sprawozdawczości dotyczącej przedmiotowych zdarzeń państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej stosują następujące stopnie dotkliwości:

- poważny incydent;
- ważny incydent;
- znaczny incydent;
- bez wpływu na bezpieczeństwo;
- nieokreślony; np. brak wystarczających informacji, niejednoznaczne lub sprzeczne dowody uniemożliwiające jego ustalenie.

W odniesieniu do każdego zdarzenia sporządzane jest sprawozdanie dotyczące stosowania metody.

c) Trzeci KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB dla pierwszego okresu odniesienia obejmuje sprawozdawczość przekazywaną przez państwa członkowskie i ich instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej za pomocą kwestionariusza opracowanego zgodnie z lit. e), która służy odpowiednio pomiarowi poziomu stosowania zasady „just culture” i niestosowania jej.

d) W pierwszym okresie odniesienia nie będzie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie mogą jednak wyznaczyć cele odpowiadające tym KPI w zakresie bezpieczeństwa.

e) W celu ułatwienia wdrożenia i pomiaru KPI w zakresie bezpieczeństwa EASA – w porozumieniu z organem weryfikującym – przyjmuje, przed rozpoczęciem pierwszego okresu odniesienia, akceptowalne sposoby spełniania wymagań i materiały zawierające wytyczne zgodnie z procedurą przyjętą na mocy art. 52 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- f) Eurocontrol dostarcza w wyznaczonym terminie informacje potrzebne do przygotowania dokumentów, o których mowa w lit. e), obejmujące co najmniej specyfikację metody wykorzystywanej do narzędzia analizy ryzyka i jej dalszego rozwoju oraz szczegóły metody *Safety Framework Maturity Survey* i jej współczynniki wagi.
- g) Przed dniem 1 lutego każdego roku krajowe organy nadzoru i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują EASA sprawozdanie za poprzedni rok dotyczące rocznych pomiarów KPI, o których mowa w lit. a) i c) (kwestionariusze w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem i stosowania zasady „just culture”). Te roczne pomiary wykorzystuje się do działań z zakresu monitorowania, opisanych w lit. h) oraz i). W przypadku wystąpienia jakichkolwiek zmian w rocznych pomiarach KPI krajowe organy nadzoru powiadamiają o nich przed terminem składania następnego sprawozdania rocznego.
- h) Krajowe organy nadzoru monitorują wdrażanie i pomiar KPI w zakresie bezpieczeństwa przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, zgodnie z procedurami nadzoru nad bezpieczeństwem ustanowionymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1034/2011 (*).
- i) W kontekście swoich inspekcji standaryzacyjnych EASA monitoruje wdrażanie i pomiar KPI w zakresie bezpieczeństwa przez krajowe organy nadzoru zgodnie z metodyką pracy, o której mowa w art. 24 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. EASA informuje organ weryfikujący skuteczność działania o wynikach przedmiotowych inspekcji.

(*) Dz.U. L 271 z 18.10.2011, s. 15.”

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący
