



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.12.2015 r.
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji
Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające rozporządzenie
Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{ SWD(2015) 262 final }

{ SWD(2015) 263 final }

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejsza inicjatywa jest częścią opracowanej przez Komisję Europejską „Strategii na rzecz poprawy konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa” z 2015 r. Jej celem jest dostosowanie unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego do wyzwań w okresie kolejnych dziesięciu do piętnastu lat, tak by w dalszym ciągu umożliwiały zapewnianie pasażerom i ogółowi społeczeństwa bezpiecznego transportu lotniczego z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska. Inicjatywę tę opracowano w oparciu o zebrane w przeciągu ponad dwunastu lat doświadczenia we wdrażaniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008¹ i poprzedzającego je rozporządzenia².

Zapewnienie bezpieczeństwa i uwzględnienie wymogów ochrony środowiska to warunki wstępne konkurencyjności sektora lotnictwa. Przewiduje się, że natężenie ruchu lotniczego w Europie osiągnie poziom 14,4 mln lotów w 2035 r. (o 50 % więcej niż w 2012 r.), celem Komisji jest zatem zagwarantowanie, by system nadal umożliwiał utrzymanie obecnej niskiej liczby wypadków, dzięki czemu unijny sektor lotnictwa będzie się mógł bezpiecznie rozwijać w przyszłości, a jego konkurencyjność będzie wzrastać. Na potrzeby realizacji tego celu przedstawiono w niniejszej inicjatywie propozycję stosowania przy określaniu przepisów w zakresie bezpieczeństwa podejścia opartego na analizie ryzyka i skuteczności działania, zlikwidowania istniejących luk w dziedzinie bezpieczeństwa oraz uwzględnienia w większym stopniu współzależności między bezpieczeństwem lotniczym a innymi technicznymi dziedzinami uregulowań, takimi jak ochrona lotnictwa, czy też ochrona środowiska.

Bezpieczeństwo lotnicze to główny, ale nie jedyny cel niniejszego wniosku. Wniosek ten należy również postrzegać w kontekście priorytetów Komisji dotyczących wspierania tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego, rozwoju rynku wewnętrznego oraz wzmocnienia roli Europy na arenie światowej. Celem inicjatywy jest przyczynienie się do poprawy konkurencyjności europejskiego sektora lotnictwa i produkcji wyrobów lotniczych, co zapewni wysokiej jakości miejsca pracy i będzie stanowić siłę napędową wprowadzania innowacji technologicznych. Stworzy ona skuteczne ramy prawne umożliwiające integrację nowych modeli biznesowych i nowych technologii. W inicjatywie tej przedstawiono w szczególności propozycję stworzenia unijnych ram służących bezpiecznej integracji bezzałogowych statków powietrznych w europejskiej przestrzeni powietrznej.

Stanowi ona również odpowiedź na apele państw członkowskich, przedstawicieli sektora i użytkowników przestrzeni powietrznej o bardziej proporcjonalne i elastyczne podejście do przepisów bezpieczeństwa oraz o usunięcie przepisów, które mogą hamować przedsiębiorczość ze względu na swój zbyt nakazowy charakter. W szczególności proponuje

¹ Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008). Rozporządzenie to zostało następnie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, którym rozszerzono zakres jego stosowania na bezpieczeństwo lotnisk i aspekty bezpieczeństwa związane z zarządzaniem ruchem lotniczym i służbami żeglugi powietrznej.

² Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002).

się wprowadzenie elastycznych ram ze stopniowalnymi wymogami, w których uwzględniono różnice między różnymi branżami lotnictwa cywilnego i dotyczącymi ich zagrożeniami. Takie podejście powinno przynieść korzyści całemu sektorowi lotnictwa w Unii. Odpowiada ono szczególnie potrzebom małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).

Wraz z przejściem na podejście oparte na analizie ryzyka i skuteczności działania w odniesieniu do regulacji i nadzoru państwa członkowskie i Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (EASA) będą musiały zadbać o rozwój umiejętności i kompetencji, jak również śledzić na bieżąco rozwój nowych technologii opracowywanych przez przemysł lotniczy. Aby wesprzeć realizację tych zadań, w niniejszej inicjatywie zawarto propozycje usprawnień dotyczących koordynacji i rozwoju badań i szkoleń w zakresie lotnictwa.

We wniosku uwzględniono ponadto wyzwania, jakim niektóre krajowe organy muszą stawić czoła w utrzymywaniu i finansowaniu zasobów niezbędnych do prowadzenia wymaganej certyfikacji i sprawowania nadzoru. W tym celu w niniejszej inicjatywie przedstawiono propozycję ram służących tworzeniu puli zasobów technicznych i wspólnemu korzystaniu z niej przez organy krajowe i Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej, obejmujących możliwość dobrowolnego przenoszenia odpowiedzialności za wdrażanie przepisów unijnych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszą inicjatywę oparto na obowiązujących przepisach unijnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zawartych obecnie w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008.

Wniosek jest zgodny z ogłoszoną w 2013 r. inicjatywą Komisji dotyczącą przyspieszenia wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (inicjatywa SES II+)³. Przygotowując go, Komisja uwzględniła wniosek Komisji COM(2013) 409 z dnia 11 czerwca 2013 r. i wyniki dotychczasowych dyskusji w Parlamencie Europejskim i w Radzie dotyczących proponowanych w związku z SES II+ zmian do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Aby uniknąć omawiania równolegle dwóch wniosków ustawodawczych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz w związku z faktem, że niniejszy wniosek jest bardziej kompleksowy, proponowane zmiany do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 związane z SES II+ zostały włączone do niniejszego nowego wniosku i dostosowane do zastosowanych w nim nowej struktury i stylu redagowania. W związku z tym Komisja nie będzie prowadzić dalszych rozmów na temat wniosku COM(2013) 409 z dnia 11 czerwca 2013 r., który przedstawiono jako jeden z elementów inicjatywy SES II+.

W przypadku gdy zmiany proponowane w ramach niniejszej inicjatywy mają wpływ na inne unijne akty prawne przyjęte przez Parlament Europejski i Radę i związane z transportem lotniczym (dotyczy to badania wypadków, zgłaszania zdarzeń i przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym) przedstawiono w niej propozycje odpowiednich zmian do tych aktów, aby zapewnić spójność podejścia.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Przyspieszenie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej” z dnia 11 czerwca 2013 r., COM(2013) 408 final, oraz towarzyszące mu: wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej, COM(2013) 409 final, i wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, COM(2013) 410 final.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejsza inicjatywa jest powiązana i w pełni zgodna z określonymi na lata 2014–2019 celami strategicznymi Komisji dotyczącymi wspierania „wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” oraz „pogłębianego i bardziej sprawiedliwego rynku wewnętrznego opartego na wzmocnionej bazie przemysłowej”.

Niniejszy wniosek jest również zgodny ze wspólnym podejściem do agencji zdecentralizowanych uzgodnionym w 2012 r. przez Komisję, Parlament Europejski i Radę, a w stosownych przypadkach dostosowano w niej przepisy dotyczące Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej do standardowych klauzul zalecanych we wspomnianym wspólnym podejściu.

Inicjatywę tę opracowano również z zamysłem uspoźnienia przepisów dotyczących projektowania i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych z szerszymi ramami polityki w dziedzinie lotnictwa. Bezzałogowe statki powietrzne staną się kolejnym typem statku powietrznego, wykorzystywanym do świadczenia szeregu nowych usług na europejskim rynku lotniczym w kontekście rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Bezzałogowe statki powietrzne operują w tej samej przestrzeni powietrznej, co pozostałe statki powietrzne, wymogi dotyczące bezpieczeństwa ich eksploatacji muszą być zatem spójne z ogólną polityką w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych musi ponadto odbywać się zgodnie z przepisami ruchu lotniczego określonymi we wspólnych zasadach w odniesieniu do przepisów lotniczych⁴.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Wniosek przedstawiono na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który stanowi podstawę prawną do przyjmowania unijnych środków związanych z transportem lotniczym.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewylącznych)**

Rozporządzeniami (WE) nr 1592/2002 i (WE) nr 216/2008 powierzono Unii odpowiedzialność za zadania w zakresie zdadności do lotu, zgodności wyrobów lotniczych z wymogami ochrony środowiska, operacji lotniczych, licencjonowania załóg statku powietrznego, lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS), jak również bezpieczeństwa w odniesieniu do operatorów z państw trzecich. Kwestie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym są zatem od ponad dziesięciu lat regulowane na szczeblu UE. Wynika to z faktu, że transport lotniczy i lotniczy przemysł wytwórczy mają w dużej mierze charakter działalności ponadnarodowej, a w przypadku tego typu działalności skuteczniejsze są regulacje na szczeblu Unii.

W niniejszej inicjatywie zaproponowano rozszerzenie zakresu ogólnych unijnych ram bezpieczeństwa lotniczego o ograniczoną liczbę konkretnych obszarów, a mianowicie o kwestie bezzałogowych statków powietrznych, bezpieczeństwa w zakresie obsługi naziemnej

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej.

oraz aspekty bezpieczeństwa dotyczące projektowania statków powietrznych i systemów lotniczych, w tym cyberbezpieczeństwa.

Produkcja bezzałogowych statków powietrznych ma wymiar transgraniczny, ponieważ wiele takich statków jest kupowanych przez internet, importowanych lub przynajmniej składa się z części pochodzących z importu. Wzajemne uznawanie w ramach rynku wewnętrznego jest trudne do osiągnięcia ze względu na istnienie szczegółowych i zróżnicowanych norm i przepisów krajowych. Również w przypadku usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych wielu operatorów rozwija działalność transgraniczną. Na przykład inspekcje infrastruktury, od platform wiertniczych po tory kolejowe, organizowane są na poziomie międzynarodowym. Nawet jeżeli operacje mają ograniczony zakres, operatorzy powinni mieć możliwość korzystania z tych samych bezzałogowych statków powietrznych i stosowania się do tych samych wymogów operacyjnych z tym samym pilotem w różnych miejscach Unii w celu rozwoju swojej działalności, szczególnie jeżeli działają oni na rynkach niszowych. Duże firmy dostawcze powiadomiły o zamiarach organizowania swych usług na szczeblu europejskim, do czego konieczne jest ujednolicenie przepisów. Przy wdrażaniu wspólnych zasad operacyjnych stosuje się zasadę pomocniczości, np. organy państw członkowskich będą przeprowadzać lokalną ocenę ryzyka i podejmować decyzję, jaka część przestrzeni powietrznej zostanie otwarta lub zamknięta dla bezzałogowych statków powietrznych i na jakich warunkach. Większość operacji lekkich bezzałogowych statków powietrznych ma wymiar lokalny, zatem do władz lokalnych należy ocena poziomu ryzyka i udzielenie zezwolenia na określone rodzaje operacji.

W przypadku obsługi naziemnej potrzeba działania na szczeblu unijnym wynika z faktu, że wypadki związane z obsługą naziemną stanowią czwartą pod względem liczebności kategorię wypadków w okresie ostatnich dziesięciu lat, a dobrowolne inicjatywy na szczeblu państw członkowskich nie przyniosły dotąd satysfakcjonujących wyników w zakresie przeciwdziałania temu ryzyku. Obecnie nie istnieją żadne unijne wymogi dotyczące bezpieczeństwa adresowane bezpośrednio do instytucji zapewniających obsługę naziemną. Obsługa naziemna jest częścią ogólnego systemu lotnictwa i jest powiązana z innymi dziedzinami wchodzącymi w zakres kompetencji Unii (takimi jak eksploatacja lotnisk i operacje lotnicze), uregulowanie tych usług na szczeblu unijnym zagwarantuje więc spójne podejście we wszystkich państwach członkowskich. W celu zapewnienia podejścia proporcjonalnego we wniosku przedstawiono propozycję, zgodnie z którą certyfikacja instytucji zapewniających taką obsługę nie byłaby niezbędna do rozpoczęcia operacji. Komisja jest również zdania, że ujednolicone wymogi dotyczące obsługi naziemnej powinny być oparte na uznanych normach i najlepszych praktykach w sektorze. Jednocześnie państwa członkowskie powinny dysponować niezbędnymi instrumentami regulacyjnymi umożliwiającymi im zapewnienie skutecznego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi taką obsługę.

W odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa dotyczących projektowania statków powietrznych i systemów należy podkreślić, że Unia jest już zaangażowana w niektóre kwestie w tym obszarze. Współzależności między rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002⁵ a rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 w obecnej postaci nie zawsze są jednak jasne, również w odniesieniu do roli Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej. W niniejszej

⁵ Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

inicjatywie przedstawiono propozycję wyjaśnienia relacji Unii, biorąc pod uwagę fakt, że wspomniane aspekty bezpieczeństwa są ściśle związane z bezpieczeństwem w zakresie projektowania statków powietrznych i operacji lotniczych, za które Unia jest już odpowiedzialna zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.

- **Proporcjonalność**

Zachowanie zasady proporcjonalności jest jednym z głównych celów niniejszej inicjatywy, a środki służące stosowaniu tej zasady w większym stopniu w obecnych ramach prawnych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego stanowią integralny element ostatecznego pakietu proponowanych środków, jak wyjaśniono w towarzyszącym temu dokumentowi sprawozdaniu z oceny skutków (rozdział 6.6). W niniejszej inicjatywie zaproponowano wprowadzenie w odniesieniu do regulacji bezpieczeństwa lotniczego podejścia opartego na analizie ryzyka, które powinno przynieść korzyści całemu sektorowi lotnictwa i które jest szczególnie odpowiednie do regulowania działalności małych i średnich przedsiębiorstw.

- **Wybór instrumentu**

W niniejszym wniosku nie przewidziano zmiany rodzaju instrumentu. Od przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 w 2002 r. bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w Unii jest regulowane w drodze rozporządzeń. Komisja nie widzi powodów, by zmieniać ten stan rzeczy.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były prowadzone równolegle przez Komisję i przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. Konsultacje te uzupełniały się nawzajem. Ponadto służby Komisji przeprowadziły szereg spotkań z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z sektora lotniczego, aby uzyskać dodatkowe informacje uzupełniające wyniki konsultacji społecznych. [Streszczenie wyników konsultacji publicznych Komisji Europejskiej zostało opublikowane na stronie internetowej Europa](#). Główne wyniki konsultacji społecznych przedstawiają się następująco:

- Respondenci byli w znacznej większości zgodni co do tego, że Unii udało się osiągnąć bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa. Ponad 90 % respondentów zgodziło się lub zdecydowanie zgodziło się ze stwierdzeniem, że podróżowanie samolotem w Unii jest obecnie bezpieczne;
- Jednocześnie uznano, że w odniesieniu do bezpieczeństwa nie można spocząć na laurach. Zdaniem ponad 70 % państw członkowskich i organizacji sektorowych, które wzięły udział w internetowej ankiecie Komisji, należy poprawić zdolność do określania i ograniczania ryzyka dla bezpieczeństwa;
- Obok utrzymania obecnego poziomu bezpieczeństwa główne obawy państw członkowskich i zainteresowanych stron dotyczyły skuteczności i proporcjonalności obecnego systemu. Przeważająca większość organizacji, które wzięły udział w internetowej ankiecie Komisji (82 %), a szczególnie MŚP twierdzą, że obowiązujące przepisy są zbyt szczegółowe i nakazowe, oraz że obecny poziom bezpieczeństwa

mógłby zostać utrzymany po niższych kosztach przestrzegania przepisów (83 %). Pogląd ten podzielają niemal wszystkie państwa członkowskie;

- Państwa członkowskie i przedstawiciele sektora wyrazili obawy, że obecny sposób korzystania z zasobów technicznych przez władze lotnicze jest nieefektywny oraz że niektóre krajowe organy lotnicze borykają się z niedoborem zasobów. Większość państw członkowskich (63 %) i organizacji, które odpowiedziały na pytania zawarte w internetowej ankiecie Komisji, jest zdania, że niektóre krajowe organy lotnicze nie dysponują wystarczającymi zasobami finansowymi ani ludzkimi umożliwiającymi im wykonywanie zadań w zakresie nadzoru;
- Producenci statków powietrznych opowiedzieli się za dużo bardziej aktywną rolą Unii w propagowaniu europejskich norm bezpieczeństwa w zakresie lotnictwa cywilnego na arenie międzynarodowej, w tym na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), i wyrazili obawy co do długofalowej dostępności zasobów, jakimi dysponuje Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego na potrzeby certyfikacji wyrobów;
- 73 % organizacji, które wzięły udział w internetowej ankiecie Komisji, wskazało możliwe niespójności, luki i powielanie działań w stosowaniu przepisów, wynikające w szczególności z różnic w interpretacji tych przepisów w poszczególnych państwach członkowskich.

W konsultacjach prowadzonych przez Komisję i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego wzięli również udział unijni partnerzy społeczni (reprezentujący zarówno pracodawców, jak i pracowników). Organizacje reprezentujące personel lotniczy zwróciły w szczególności uwagę na fakt, że podejście do bezpieczeństwa lotniczego oparte na skuteczności działania powinno uzupełnić, ale nie zastąpić obecny system przepisów o charakterze nakazowym. Organizacje reprezentujące pracowników wyraziły też obawy o dostępność w przyszłości zasobów przeznaczanych przez państwa członkowskie na nadzór nad bezpieczeństwem oraz podkreśliły potrzebę zwrócenia szczególnej uwagi na zapewnienie wysokiego poziomu szkoleń i kwalifikacji pracowników, zarówno tych zatrudnianych we władzach lotniczych, jak i w sektorze lotnictwa w ogóle. Organizacje reprezentujące pilotów dały w szczególności wyraz zaniepokojeniu potencjalnym negatywnym wpływem na bezpieczeństwo, jaki mogą mieć pewne praktyki stosowane przez przedsiębiorstwa lotnicze w kwestii zatrudnienia oraz inne innowacyjne modele biznesowe.

Natomiast organizacje reprezentujące pracodawców zwróciły uwagę Komisji na rozbieżności w stosowaniu prawa przez państwa członkowskie, nadmierną regulację i nieefektywne wykorzystanie zasobów przeznaczonych na certyfikację i nadzór. Pracodawcy podkreślili zwłaszcza fakt, że mimo iż sektor lotniczy korzysta ze swobody działania na rynku wewnętrznym, nadzór zorganizowany jest wciąż w oparciu o zasadę odpowiedzialności poszczególnych państw członkowskich. Równość szans, normalizacja i stabilność we wdrażaniu przepisów to kwestie, które pracodawcy uznali za szczególnie ważne. Niektóre organizacje reprezentujące pracodawców opowiedziały się za utworzeniem wspólnego organu lotnictwa cywilnego w Unii.

Komisja zasadniczo zgadza się z wynikami konsultacji publicznych i uwzględniła je przy opracowywaniu niniejszego wniosku. Zawarte we wniosku przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem, europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz krajowych programów bezpieczeństwa powinny zwiększyć zdolność Unii do określania i ograniczania ryzyka dla bezpieczeństwa. Wprowadzenie podejścia do regulacji opartego na analizie ryzyka i na skuteczności działania powinno umożliwić stworzenie bardziej proporcjonalnych ram

prawnych, w których w większym stopniu uwzględniono różnice między poszczególnymi rodzajami działalności lotniczej i dotyczącymi ich zagrożeniami. Oczekuje się, że proponowane ramy na potrzeby tworzenia puli zasobów i wspólnego korzystania z niej przez krajowe władze lotnicze i Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej zwiększą wydajność korzystania z tych zasobów.

W kwestii bezzałogowych statków powietrznych przeprowadzono osobne konsultacje publiczne, które potwierdziły potrzebę pilnego podjęcia działań na szczeblu unijnym w celu wykorzystania potencjału takich statków powietrznych. Potwierdzono również wkład tych technologii w rozwój zatrudnienia i wzrost gospodarczy. Z konsultacji tych wynika również, że trwają przygotowania do opracowania całej gamy bezzałogowych statków powietrznych oraz że niepewność prawa i niepewność w zakresie technologii utrudniają ich szybką ekspansję. Istotną przeszkodę stanowią wymogi dotyczące szczególnych zezwoleń i fragmentacja. Respondenci wskazali bezpieczeństwo i prywatność jako najważniejsze kwestie, których dotyczą ich obawy i które można uregulować za pomocą odpowiednich ram prawnych, w których przepisy są proporcjonalne do ryzyka, a organy krajowe odgrywają znaczącą rolę.

Obecny podział kompetencji między Unią a państwami członkowskimi w zakresie regulacji bezzałogowych statków powietrznych, oparty na progu wynoszącym 150 kg, uznaje się ogólnie za przestarzały. Przy opracowywaniu przepisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych należy dążyć do przyjęcia podejścia bazującego na elementach operacyjnych, w ramach którego ryzyko związane z określoną operacją jest uzależnione od szeregu czynników. W odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa i prywatności związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi wyniki konsultacji nie wskazują na potrzebę wprowadzania nowych przepisów, lecz raczej na potrzebę skuteczniejszego stosowania przepisów już obowiązujących, a także ściślejszą współpracę między krajowymi władzami lotniczymi a krajowymi organami ochrony danych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Komisja zwróciła się o [opinię do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i otrzymała ją w dniu 16 marca 2015 r.](#) Opinię sporządzono na podstawie ponad 6 000 uwag przedstawionych przez państwa członkowskie i zainteresowane strony, a zaproponowano w niej szereg zmian w różnych obszarach regulacji technicznych dotyczących lotnictwa, w tym w obszarze bezpieczeństwa, ochrony, badań naukowych, ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania zasobów w ramach europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego.

Komisja skorzystała również z wiedzy eksperckiej i porad ze źródeł wymienionych poniżej.

1. Zlecono przeprowadzenie dwóch badań na potrzeby wsparcia procesu oceny skutków:
 - W pierwszym badaniu dokonano analizy dostępności, efektywności wykorzystania i rozwoju zasobów kadrowych władz lotniczych, jak również finansowania europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego (badanie pomocnicze dotyczące zasobów). We wniosku końcowym badania stwierdzono, że stosunek ilości zasobów do obciążenia pracą uległ w ciągu ostatnich dziesięciu lat zaburzeniu. Ponadto z badania tego wynika, że istniejące zasoby można byłoby lepiej rozdysponować w całym systemie. Zidentyfikowano również niedostatki w kwalifikacjach personelu. W badaniu wskazano, że wszystkie te kwestie łącznie uniemożliwiają władzom lotniczym wykonywanie zadań z wykorzystaniem swojego pełnego potencjału. Jak stwierdzono we wnioskach z badania, różnice w metodach pracy poszczególnych

krajowych władz lotniczych oraz różnice w sposobie, w jaki organy te są finansowane, mają negatywny wpływ na zapewnianie równych szans na wspólnym rynku lotniczym.

- W drugim badaniu, dotyczącym skuteczności działania systemów oraz podejścia opartego na skuteczności działania, przeanalizowano możliwości wprowadzenia elementów skuteczności działania w systemie zarządzania bezpieczeństwem lotniczym (badanie pomocnicze dotyczące skuteczności działania). We wniosku końcowym badania stwierdzono, że wprowadzenie systemu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do lotnictwa cywilnego jest wykonalne, lecz ostrzeżono, że zbyt szybkie wprowadzenie takiego systemu byłoby niekorzystne z przyczyn technicznych. W odniesieniu do regulowania kwestii bezpieczeństwa lotniczego z zastosowaniem podejścia opartego na skuteczności działania w badaniu wskazano, że takie podejście powinno mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze i innowacyjność, lecz wpływ ten można określić jedynie jakościowo i będzie on w dużym stopniu uzależniony od treści szczegółowych przepisów, które zostaną przekształcone z przepisów nakazowych na przepisy oparte na skuteczności działania. Z tych względów niemożliwe jest ilościowe określenie z góry korzyści płynących ze stosowania podejścia opartego na skuteczności działania do regulacji kwestii bezpieczeństwa w sektorze lotnictwa. Badanie to zostało również poddane wzajemnej ocenie przez przedstawicieli przemysłu lotniczego oraz ekspertów państw członkowskich.
- 2. Komisja wzięła pod uwagę zalecenia [podgrupy ds. przyszłych unijnych ram prawnych w zakresie lotnictwa](#) powołanej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, w skład której weszli dyrektorzy generalni ds. lotnictwa cywilnego z 14 państw UE/EFTA, jak również przedstawiciele EASA i Komisji⁶. Uwzględniono także wyniki niezależnej zewnętrznej [oceny przeprowadzonej zgodnie z art. 62](#) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, dotyczącej stosowania tegoż rozporządzenia (ocena na podstawie art. 62)⁷. W obydwu tych dokumentach zalecono między innymi wprowadzenie w kilku kwestiach zmian do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Streszczenie zaleceń zawartych we wspomnianych dokumentach zawarto w ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi towarzyszą dwa sprawozdania z oceny skutków dostępne na następującej stronie internetowej: [link]. Sprawozdanie z oceny skutków dotyczące przeglądu rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zostało poddane weryfikacji przez Radę ds. Ocen Skutków, która wydała pozytywną opinię [link] w dniu 19 czerwca 2015 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej poddała weryfikacji sprawozdanie z oceny skutków dotyczące bezpiecznego rozwoju operacji z wykorzystaniem dronów w UE i wydała pozytywną opinię [link] w dniu 5 listopada 2015 r.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Z zakresu wniosku wyłączono załogowe statki powietrzne o bardzo prostej konstrukcji lub eksploatowane głównie lokalnie, a także statki powietrzne budowane amatorsko lub

⁶ Podgrupa Zarządu EASA, „Final report” (Sprawozdanie końcowe) z 2015 r.: <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

⁷ Ocena na podstawie art. 62, Sprawozdanie końcowe z 2013 r.: <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>

szczególnie rzadkie bądź też występujące jedynie w niewielkiej liczbie egzemplarzy. Inicjatywa ta nie obejmuje również lotnisk niedostępnych do użytku publicznego, niesłużących zarobkowemu transportowi lotniczemu lub niespełniających określonych minimalnych wymagań technicznych dotyczących rozmiaru lub zakresu działalności.

Mikroprzedsiębiorstwa i MŚP wchodzą w zakres rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w obecnej wersji i nie zostały one wyłączone z zakresu niniejszego wniosku. Wprowadzono w nim jednak bardziej proporcjonalny i stopniowalny system, co pozwoli na uwzględnienie w większym zakresie różnic występujących między przedsiębiorstwami odmiennych wielkości. Wprowadzenie takiego stopniowalnego systemu jest jednym z głównych celów niniejszego wniosku. W szczególności przewidziano w nim kilka środków, dzięki którym zmniejszyłoby się obciążenie administracyjne MŚP i podmiotów w branży lotnictwa lekkiego, a rozporządzenie stałoby się korzystniejsze dla małych przedsiębiorstw. W kwestii zatwierdzania projektu statku powietrznego w odniesieniu do lekkich statków powietrznych wykorzystywanych do operacji o niskim poziomie ryzyka zaproponowano procedurę alternatywną do certyfikacji typu. Producenci ultralekkich statków powietrznych, które zazwyczaj są wyłączone z zakresu przepisów unijnych, mieliby również możliwość dobrowolnego poddania swych wyrobów przepisom unijnych aktów prawnych, a tym samym korzystania z prawa do swobodnego obrotu w obrębie rynku wewnętrznego. Aerokluby i wyspecjalizowane stowarzyszenia lotnictwa lekkiego mogłyby – pod określonymi warunkami – działać z upoważnienia krajowych władz lotniczych jako kwalifikowane jednostki.

Wniosek służy również ułatwieniu elektronicznej wymiany informacji oraz dalszego wprowadzania technologii cyfrowych. Komisja proponuje w szczególności utworzenie elektronicznego repozytorium informacji potrzebnych w działalności certyfikacyjnej, nadzorczej i w egzekwowaniu przepisów, do którego dostęp miałyby wszystkie władze lotnicze państw członkowskich i EASA. Pewne informacje zgromadzone w repozytorium zostałyby udostępnione również ogółowi społeczeństwa. Kolejną propozycją jest nadanie Agencji uprawnień do zawierania z przedsiębiorstwami lub stowarzyszeniami przedsiębiorstw porozumień dotyczących gromadzenia, wymiany i analizy danych, co utoruje drogę do wprowadzenia technologii dużych zbiorów danych w analizie bezpieczeństwa lotniczego.

• **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie pociąga za sobą bezpośrednich skutków w zakresie ochrony praw podstawowych, z wyjątkiem określonych artykułów dotyczących operacji bezzałogowych statków powietrznych. Przepisy ustanowione w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji bezzałogowych statków powietrznych przyczynią się do skuteczniejszego stosowania obowiązujących przepisów w zakresie ochrony prywatności i ochrony danych. Podobnie wymóg bezpieczeństwa dotyczący wyposażania bezzałogowego statku powietrznego w urządzenie identyfikacyjne, takie jak chip identyfikacji elektronicznej, ułatwi wykrywanie osób, które nie przestrzegają przepisów w zakresie ochrony prywatności lub ochrony danych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek ma wpływ na budżet w odniesieniu do budżetu Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej w linii budżetowej 06 02 02 budżetu Unii, jak szczegółowo wyjaśniono w ocenie skutków finansowych regulacji.

We wniosku przydzielono Agencji pewną liczbę nowych zadań, w związku z którymi potrzebne jej będą dodatkowe stanowiska finansowane z wkładu Unii. Wnioski o dodatkowy personel dotyczą głównie 1) koordynacji na szczeblu unijnym gromadzenia, wymiany i

analizy danych oraz informacji (tzw. „duże zbiory danych”); 2) stworzenia unijnego repozytorium informacji do celów certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów oraz zarządzania tym repozytorium; 3) nowych zadań związanych z określaniem i wdrażaniem przepisów w zakresie obsługi naziemnej, środowiska i ochrony; a także 4) utworzenia ram na potrzeby przekazywania obowiązków w obrębie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego w celu lepszego wykorzystania dostępnych zasobów w całej Unii.

Określone w związku z tymi zadaniami zapotrzebowanie na zasoby ludzkie zostanie częściowo pokryte w drodze przesunięć obecnych pracowników, co zmniejszy zapotrzebowanie Agencji na dodatkowy personel finansowany z budżetu pochodzącego z wkładu Unii i przeznaczonego na finansowanie 5 stanowisk i 4 pracowników kontraktowych.

W załączniku X do sprawozdania z oceny skutków przedstawiono propozycję dotyczącą przeniesienia do Agencji dochodów z opłat pobieranych przez Eurocontrol z tytułu wykonywania jako organ zadań związanych z ATM/ANS, bez zwiększania kosztów ponoszonych przez operatorów. Jeżeli umożliwiono by Agencji finansowanie z tych opłat jej działań związanych z zadaniami wykonywanymi jako organ w zakresie ATM/ANS, środki finansowe z wkładu Unii można by przeznaczyć na sfinansowanie dodatkowych stanowisk. W związku z tym w art. 109 ust. 1 lit. f) proponowanego rozporządzenia określono opłaty trasowe jako jedno ze źródeł dochodów Agencji. Przyznanie EASA dochodów z opłat trasowych będzie ponadto wymagało wprowadzenia zmiany do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

Celem wniosku jest również wprowadzenie mechanizmu, który umożliwi dostosowanie w większym stopniu do ustalonego zapotrzebowania liczby stanowisk w Agencji finansowanych z budżetu związanego z opłatami i należnościami.

Należy przy tym zaznaczyć, że Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej jest agencją unijną częściowo samofinansującą się z opłat i należności. Wkład Unii łącznie z wkładami państw trzecich stanowi około jednej trzeciej budżetu Agencji, natomiast około dwie trzecie środków budżetowych pochodzi z pobierania od przedsiębiorstw opłat i należności z tytułu certyfikacji i innych usług. Budżet z wkładu Unii i budżet pochodzący z opłat i należności stanowią osobne budżety, a w systemie księgowym Agencji ściśle rozróżnia się między działaniami związanymi z wkładem Unii a działaniami związanymi z opłatami i należnościami, unikając w ten sposób finansowania krzyżowego. W przypadku tej Agencji wkład Unii nie stanowi zatem wkładu „równoważącego”, jak ma to miejsce w przypadku innych częściowo samofinansujących się agencji, co wynika z decyzji prawodawcy, zgodnie z którą opłaty i należności powinny odzwierciedlać rzeczywiste koszty.

Komisja proponuje zbadać możliwość wprowadzenia większej elastyczności w dostosowywaniu planu zatrudnienia Agencji związanego z opłatami i należnościami pobieranymi od przedsiębiorstw z sektora z tytułu certyfikacji i innych usług do zmian w zapotrzebowaniu sektora na te usługi. Elastyczność ta powinna być jednak uzależniona od opracowania stabilnych wskaźników umożliwiających określenie obciążenia pracą i wydajności Agencji. Dzięki stosowaniu takich wskaźników zwiększenie elastyczności nie powinno pociągnąć za sobą dodatkowych obciążeń dla sektora. We wskaźnikach tych można by uwzględnić takie elementy jak średnia terminowość działań certyfikacyjnych, czas odpowiedzi na wnioski składane przez podmioty z sektora, średni nakład pracy na wydanie certyfikatu i stosunek kosztów ogólnych do całościowych kosztów działalności. W przypadku spadku zapotrzebowania Agencja musi skorygować w dół liczbę stanowisk finansowanych z opłat. Niezbędną redukcję zatrudnienia można osiągnąć poprzez zawieranie umów na czas

określony i naturalną rotację pracowników, wsparte należyтым planowaniem przyszłych zadań.

Istnieje wiele czynników, które mogą wpłynąć na zapotrzebowanie na personel finansowany z opłat. Czynniki, które mogą mieć wpływ na zapotrzebowanie na rynku w okresie najbliższych pięciu lat, obejmują:

- zapotrzebowanie na nowe statki powietrzne, szczególnie duże w regionie Azji i Pacyfiku, gdzie oczekuje się trzykrotnej rozbudowy floty. Zapotrzebowanie to zostanie częściowo zaspokojone nowymi typami statków powietrznych produkowanymi przez producentów z tego regionu, które będą również podlegać procesowi certyfikacji EASA;
- światowy ruch lotniczy, którego natężenie zgodnie z przewidywaniami ma wzrastać rocznie o 3 %, co będzie miało bezpośredni wpływ na działania Agencji dotyczące ciągłej zdadności do lotu (nadzór o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa), ponieważ nakład pracy związany z wydaniem certyfikatu typu jest wprost proporcjonalny do stopnia wykorzystywania tego typu przez przedsiębiorstwa lotnicze;
- nowe technologie, takie jak rozwój bezzałogowych statków powietrznych, elektrycznych statków powietrznych lub nowa technologia konstruowania sterowców.

Czynniki, które mogą mieć wpływ na określanie nowych zadań w Agencji, obejmują:

- projekt dotyczący dużych zbiorów danych;
- przekazywanie przez państwa członkowskie pewnych obowiązków Agencji, zgodnie z proponowanymi art. 53, 54 i 55, w oparciu o system finansowany z opłat;
- rosnące zagrożenia dla bezpieczeństwa, w tym cyberbezpieczeństwa, które może wymagać nowego podejścia do certyfikacji.

Na forum międzyinstytucjonalnej grupy roboczej ds. zasobów agencji zdecentralizowanych, której następne posiedzenie zaplanowano wstępnie na marzec 2016 r., Komisja zamierza omówić z Parlamentem Europejskim i Radą zalety wprowadzenia nowego modelu umożliwiającego elastyczniejsze reagowanie na wahania w zapotrzebowaniu podmiotów w sektorze na świadczenia Agencji, przy jednoczesnym zagwarantowaniu wydajności poprzez stosowanie wskaźników.

Jednocześnie Komisja we współpracy z Agencją będzie kontynuować prace nad zestawem wskaźników umożliwiających określenie obciążenia pracą i wydajności Agencji w odniesieniu do opłat i należności, aby szczegółowo przedstawić, jak system elastyczności w zakresie stanowisk związanych z opłatami i należnościami funkcjonowałby w praktyce, oraz jaki wpływ miałby on na plan zatrudnienia Agencji.

Wniosek o większą elastyczność w dostosowywaniu ilości pracowników na stanowiskach związanych z opłatami i należnościami jest ściśle powiązany z priorytetem Komisji dotyczącym wpierania tworzenia miejsc pracy, wzrostu gospodarczego i inwestycji. W odniesieniu do działań finansowanych z opłat i należności podmioty w sektorze oczekują terminowej i opartej na zapotrzebowaniu rynkowym odpowiedzi na ich potrzeby, mającej kluczowe znaczenie w zapewnianiu konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Ramy w zakresie monitorowania, oceny i sprawozdawczości dotyczące niniejszej inicjatywy opisano w rozdziale 7 sprawozdania z oceny skutków, towarzyszącego temu dokumentowi. Monitorowanie wyników w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego jest integralną częścią

unijnych ram prawnych, istnieją już zatem rozbudowane, gotowe do wykorzystania mechanizmy monitorowania i oceny. Skuteczność proponowanego środka będzie po jego przyjęciu podlegać obowiązkowej ocenie co pięć lat, tak jak ma to miejsce w przypadku obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Cały tekst proponowanego rozporządzenia został poddany gruntownej kontroli jakości legislacji, w wyniku której Komisja proponuje wprowadzenie nowej, bardziej przejrzystej struktury rozporządzenia i ujednolicenie języka, zwłaszcza w rozdziale III, który dotyczy różnych dziedzin bezpieczeństwa lotniczego.

Wszystkie przepisy dotyczące działań właściwych organów krajowych oraz działań Agencji prowadzonych w ramach zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów zostały w niniejszej wersji umieszczone w rozdziale IV. Rozdział III proponowanego rozporządzenia zawiera wyłącznie przepisy mające zastosowanie do osób prawnych i fizycznych podlegających przepisom rozporządzenia (to jest pilotów, organizacji odpowiedzialnych za produkcję statków powietrznych, operatorów lotnisk itd.).

Rozdział I Zasady:

Art. 1: W proponowanym rozporządzeniu określono dodatkowe cele i środki służące osiągnięciu tych celów, nieprzewidziane w obowiązującym rozporządzeniu (WE) nr 216/2008.

Art. 2: Artykuł ten stanowi połączenie art. 1 i 4 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Ich tekst został uproszczony. Główną zmianę stanowi wprowadzenie możliwości stosowania przez państwa członkowskie określonych przepisów nowego rozporządzenia do działań i świadczeń wykonywanych z wykorzystaniem państwowych statków powietrznych, takich jak działania celne, policyjne, poszukiwawczo-ratownicze, przeciwpożarowe, w zakresie ochrony wybrzeża lub inne tego rodzaju działania lub świadczenia, jak również do służb w zakresie ATM/ANS zapewnianych przez wojsko. Możliwość stosowania tych przepisów ma charakter modułowy, tzn. państwo członkowskie może na przykład zdecydować o stosowaniu ich do jednego z objętych zakresem działań lub świadczeń lub do większej ich liczby. W gestii zainteresowanego państwa członkowskiego leży również decyzja o tym, w jakiej dziedzinie uregulowań w zakresie lotnictwa (zdadność do lotu, załoga, operacje itd.) skorzysta ono z tej możliwości. Jeżeli dane państwo członkowskie wybierze tę możliwość w odniesieniu do określonej działalności, będzie musiało przestrzegać stosownych przepisów nowego rozporządzenia i aktów prawnych przyjętych na jego podstawie. Państwa członkowskie będą również mogły w dowolnym momencie podjąć decyzję o zaprzestaniu stosowania przepisów rozporządzenia w odniesieniu do państwowych statków powietrznych lub służb ATM/ANS zapewnianych przez wojsko, z zastrzeżeniem zapewnienia odpowiedniego okresu przejściowego.

Dokonano również rewizji wykazu statków powietrznych wyłączonych z zakresu rozporządzenia (statki powietrzne wymienione w załączniku I). Do wykazu dodano np. lekkie statki powietrzne z silnikami elektrycznymi. Proponuje się również powierzenie Komisji uprawnień do dostosowywania, w drodze aktu delegowanego, limitów masy i innych kryteriów technicznych dotyczących statków powietrznych wymienionych w załączniku I.

Ponadto zaproponowano, by producenci statków powietrznych wymienionych w załączniku I mogli składać wnioski o objęcie poszczególnych typów takich statków powietrznych przepisami rozporządzenia. Możliwość taką wprowadzono w szczególności w odniesieniu do statków powietrznych pochodzących z produkcji seryjnej, których producenci odnieśliby korzyści ze swobodnego obrotu nimi na jednolitym rynku i zgodnie z ujednoliconymi wymogami.

We wszystkich przypadkach skorzystanie ze wspomnianych możliwości podlega pewnym warunkom, obejmującym przyjęcie przez Komisję odpowiedniej decyzji, co ma w szczególności zapewnić prawidłowe stosowanie nowego rozporządzenia, zgodność z celami określonymi w jego art. 1 oraz przejrzystość i pewność prawa dla wszystkich zainteresowanych stron.

Art. 3: Kilka definicji zmieniono, dodano również nowe definicje, konieczne ze względu na zmiany w przepisach merytorycznych w proponowanym rozporządzeniu. Zgodnie z podejściem opartym na analizie ryzyka usunięto definicje „skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym” i „użytkowania komercyjnego”. Kryteria, do których odwołano się w tych definicjach, można lepiej określić w aktach delegowanych. Na końcu proponowanego rozporządzenia dodano przepisy przejściowe (art. 126), aby umożliwić uporządkowane przejście do nowego otoczenia prawnego w przypadku zmienionych lub usuniętych definicji.

Art. 4: Dodano nowy artykuł dotyczący podstawowych zasad, którego nie zawiera rozporządzenie (WE) nr 216/2008. Wprowadzono w nim w szczególności zasadę proporcjonalności, odzwierciedlając również stanowisko Rady w sprawie inicjatywy SES II+ zaproponowanej wcześniej przez Komisję, oraz kryteria, które należy uwzględnić przy przeprowadzaniu ocen ryzyka na potrzeby formułowania i wdrażania środków wprowadzanych na podstawie nowego rozporządzenia.

Rozdział II Zarządzanie bezpieczeństwem lotniczym:

Art. 5–8: Wprowadzono nowy rozdział dotyczący zarządzania bezpieczeństwem, w którym określono wymóg przyjęcia europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz dokonano transpozycji norm i zalecanych praktyk zawartych w załączniku 19 ICAO związanych z krajowymi programami bezpieczeństwa. W art. 6, dotyczącym europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, wprowadzono koncepcję akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa na szczeblu Unii. Koncepcję tę wprowadzono jednak bez określania wiążących dla Unii lub jej państw członkowskich celów w zakresie bezpieczeństwa.

Rozdział III Istotne wymagania:

Art. 9–18: Przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczące zdolności do lotu poddano przeglądowi z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń oraz w celu odzwierciedlenia w nich nowej koncepcji w postaci wyposażenia nieinstalowanego. Zakres przepisów dotyczących certyfikacji w odniesieniu do zdolności do lotu rozszerzono również na zgodność wyrobów lotniczych z wymogami ochrony środowiska. Normy ochrony środowiska mające zastosowanie do wyrobów powinny nadal być oparte na załączniku 16 ICAO, ale proponuje się pozostawienie Unii marginesu swobody umożliwiającego dostosowywanie norm ICAO do jej konkretnych potrzeb, co ma już miejsce w przypadku bezpieczeństwa. Ponadto w odniesieniu do operacji o niskim poziomie ryzyka proponuje się wprowadzenie możliwości

oceny projektu wyrobów i części pod kątem zdolności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska bez konieczności wydawania świadectwa. Możliwość ta mogłaby zostać wprowadzona szczególnie w odniesieniu do pewnych statków powietrznych wykorzystywanych w sektorze lotnictwa ogólnego. Oczekuje się również, że producenci statków powietrznych wymienionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia będą korzystać z tej możliwości, decydując się zgodnie z art. 2 na przestrzeganie unijnych uregulowań.

Kwestia zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska, ujęta w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, jest w proponowanym rozporządzeniu regulowana również w art. 9–18 (Zdatność do lotu i ochrona środowiska). Nowe przepisy dotyczące ochrony środowiska dodano także w art. 75.

Art. 19–25: Art. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 19–25. Zakres stosowania artykułów został rozszerzony i obejmuje personel pokładowy, do sekcji tej przeniesiono również odpowiednie przepisy dotyczące personelu pokładowego zawarte w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Tekst dotyczący licencji pilota samolotowego rekreacyjnego został uproszczony, a tekst dotyczący lekarza medycyny ogólnej został przeniesiony do rozdziału IV, który dotyczy działalności certyfikacyjnej.

Art. 26–28: Art. 8 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 26–28. Wymóg certyfikacji jest obecnie ograniczony do operacji zarobkowego transportu lotniczego. Inne rodzaje operacji, które mają zostać poddane wymogowi certyfikacji lub złożenia deklaracji, zostaną określone w aktach delegowanych w oparciu o ocenę ryzyka.

Art. 29–34: Art. 8a rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 29–34. Do zakresu tej sekcji dodano obsługę naziemną. Zaproponowano również, by instytucje zapewniające służby zarządzania płytą postojową lotniska mogły składać deklaracje zgodności ze stosownymi wymogami, w miejsce uzyskiwania certyfikatu.

Art. 35–39: Art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 35–39. Podstawą tego tekstu jest osiągnięty w Radzie kompromis dotyczący inicjatywy SES II+. W szczególności dodano przepisy dotyczące deklaracji składanych przez organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS.

Art. 40–44: Art. 8c rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 40–44. Zasadnicza treść przepisów nie uległa zmianie w porównaniu z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.

Art. 45–47: Artykuły te stanowią podstawę prawną do ustanowienia bardziej szczegółowych przepisów dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, w związku z rozszerzonym zakresem proponowanego rozporządzenia.

W szczególności:

Art. 45 odnosi się do załącznika IX, który zawiera zasadnicze wymagania, jakie należy spełnić w odniesieniu do projektowania, produkcji, eksploatacji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji takich statków powietrznych.

W art. 46 opisano zbiór środków do celów wykazania, że zasadnicze wymagania zostały spełnione. Bezzałogowe statki powietrzne są w stanie wykonywać operacje, których nie można było przeprowadzić przy użyciu załogowych statków powietrznych, zatem zakres ryzyka związanego z operacjami bezzałogowych statków powietrznych jest bardzo szeroki – od tradycyjnych rodzajów operacji wiążących się z wysokim ryzykiem, porównywalnych do załogowych operacji wysokiego ryzyka, po operacje o bardzo niskim ryzyku. W celu zachowania proporcjonalności przepisów i procedur do ryzyka związanego z operacją konieczne jest przyjęcie podejścia ukierunkowanego na operacje, zgodnie z którym dokonuje się dokładnej oceny konkretnego ryzyka wiążącego się z daną operacją lub rodzajem operacji.

W odniesieniu do produkowanych masowo bezzałogowych statków powietrznych, które stwarzają niskie ryzyko, proponuje się wykorzystanie istniejących mechanizmów nadzoru rynku, przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008 oraz w decyzji nr 768/2008/WE, opracowanych specjalnie na potrzeby produkcji i wprowadzania do obrotu takich rodzajów produktów. Władze lotnicze będą jednak nawet w takim przypadku nadal pośrednio zaangażowane, ponieważ ewentualne ograniczenia zdolności operacyjnych (np. że w celu utrzymania niskiego poziomu ryzyka bezzałogowe statki powietrzne nie powinny latać na wysokości większej niż, przykładowo, 50 m) będą musiały wynikać bezpośrednio z tradycyjnych wymogów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Agencja nie będzie odpowiadać za nadzorowanie mechanizmów nadzoru rynku, natomiast Komisja ma zawsze prawo do sprawdzenia, czy państwa członkowskie wypełniają swoje obowiązki. Ponadto działanie mechanizmu nadzoru rynku polega na wykrywaniu wyrobów niezgodnych z wymogami na podstawie uzasadnionych skarg obywateli i przedsiębiorstw. Informacja o stwierdzeniu niezgodności w określonym państwie członkowskim jest następnie rozpowszechniana na całym wspólnym rynku.

Art. 48–50: Art. 9 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przekształcono w art. 48–50. Wymóg uzyskania zezwolenia został ograniczony do operatorów z państw trzecich, zaangażowanych w operacje zarobkowego transportu lotniczego. Inne kategorie operacji operatorów z państw trzecich, które mają zostać objęte wymogiem uzyskania zezwolenia lub złożenia deklaracji, mają zostać określone w aktach delegowanych w oparciu o ocenę ryzyka. Wyjaśniono także, zgodnie z obecną praktyką, że wymóg uzyskania zezwolenia przez operatorów z państw trzecich nie ma zastosowania do przelotów.

Rozdział IV Wspólny system nadzoru i egzekwowania prawa:

Art. 51: W tym artykule zebrano wszystkie przepisy obecnego rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczące wykonywanych przez właściwe organy krajowe i Agencję zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów. Ponadto zaproponowano jasną podstawę prawną do powierzenia Komisji uprawnień do przyjmowania, w drodze aktów delegowanych, wymogów w odniesieniu do systemów zarządzania władz lotniczych, kwalifikacji inspektorów, warunków dotyczących przeprowadzania inspekcji i innych działań nadzorczych, inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego w przypadku niespełniania wymagań.

Art. 52–54: Dodano zestaw przepisów, którego nie zawiera obecne rozporządzenie (WE) nr 216/2008 i które dotyczą współpracy między właściwymi organami państw członkowskich a Komisją i Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów. Wprowadzono mechanizm tworzenia puli inspektorów lotnictwa i innych ekspertów z tej dziedziny oraz wspólnego korzystania z niej, wraz z przeznaczonym na ten cel mechanizmem finansowania w celu wsparcia państw

członkowskich w sprawowaniu nadzoru na zasadzie współpracy. Ponadto możliwość przekazania przez państwa członkowskie spoczywających na nich obowiązków Agencji (przewidzianą obecnie w odniesieniu do zakładów produkcyjnych i szkoleniowych urządzeń symulacji lotu) rozszerzono na wszystkie rodzaje działalności. Wprowadzono również ramy na potrzeby przekazywania sobie nawzajem obowiązków przez państwa członkowskie. W art. 54 wprowadzono możliwość wyboru Agencji jako organu właściwego przez organizacje działające w wielu państwach. Większość środków proponowanych w wymienionych wyżej artykułach ma charakter dobrowolny.

Art. 55: Zaproponowano nowy przepis dotyczący ograniczania ewentualnych systemowych nieprawidłowości w nadzorze nad bezpieczeństwem stwierdzonych na szczeblu państwa członkowskiego. Proponuje się, by taki mechanizm nadzoru w sytuacjach nadzwyczajnych był stosowany jako środek ostateczny o tymczasowym charakterze oraz by mógł być uruchamiany/wycofywany w drodze decyzji podejmowanej przez Komisję w oparciu o jasne kryteria ustanowione w przepisach prawa.

Art. 56: Do zakresu tego przepisu dodano deklaracje.

Art. 57: W przepisie tym dodano możliwość uznawania wydanych przez państwa trzecie certyfikatów i podobnych dokumentów na podstawie warunków określonych w aktach delegowanych. Proponuje się ponadto skreślenie przepisów obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczących zawieranych przez państwa członkowskie dwustronnych umów w sprawie bezpieczeństwa lotniczego.

Art. 58: Sformułowano jaśniej przepisy dotyczące akredytacji kwalifikowanych jednostek. Proponuje się, aby jednostkom tym można było przyznać przywilej wydawania, cofania i zawieszania certyfikatów w imieniu Agencji lub właściwego organu krajowego. Wprowadzono zasadę uznawania akredytacji kwalifikowanych jednostek. Nie narusza to prawa państw członkowskich do zdecydowania, jakiej kwalifikowanej jednostce przydzielić zadania w zakresie certyfikacji i nadzoru. Proponuje się także, aby państwa członkowskie mogły wspólnie akredytować kwalifikowaną jednostkę.

Art. 59 i 60: Art. 14 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 podzielono na dwa osobne artykuły. Art. 59 dotyczy środków o charakterze pilnym, natomiast art. 60 dotyczy elastyczności podejścia. Zgodnie z podejściem opartym na analizie ryzyka proponuje się, by Agencja i Komisja oceniały tylko te środki, które stosuje się dłużej niż jeden sezon rozkładu lotów linii lotniczych (osiem miesięcy).

Art. 61–63: Artykuły te dotyczą informacji, w tym danych, potrzebnych do celów wdrażania proponowanego nowego rozporządzenia. Nowe elementy dotyczą roli Agencji w koordynowaniu gromadzenia, wymiany i analizy informacji na szczeblu Unii. Przepisy dotyczące ochrony informacji i źródeł informacji dostosowano do przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 w sprawie zgłaszania zdarzeń. Ustanowiono podstawę prawną dla stworzenia nowego repozytorium informacji na potrzeby certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, którym zarządzać ma Agencja. Proponuje się, by repozytorium to było również wykorzystywane przez państwa członkowskie do wymiany informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów.

Rozdział V Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej:

Art. 64–65: W art. 64 przydzielono Agencji trzy nowe zadania (pomoc właściwym organom krajowym, wspieranie Komisji we wdrażaniu systemów skuteczności działania w lotnictwie

oraz współpraca z innymi organami unijnymi, takimi jak Europejska Agencja Chemikaliów i Europejska Agencja Obrony, w kwestiach technicznych związanych z lotnictwem cywilnym). Art. 18 i 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczące środków Agencji połączono w art. 65.

Art. 66–67: Artykuły te zostały dostosowane do zmian wprowadzonych w sekcjach I i II rozdziału III proponowanego rozporządzenia. Odpowiedzialność Agencji za zatwierdzanie organizacji niemających siedziby w Unii ograniczono do organizacji mających siedzibę poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne zgodnie z konwencją chicagowską. Ograniczenie to wprowadzono w celu wyjaśnienia kwestii właściwego organu odpowiedzialnego za zatwierdzanie organizacji mających siedzibę w krajach i na terytoriach zamorskich państwa członkowskiego. W oparciu o zgromadzone doświadczenia wprowadzono również zmiany w odniesieniu do odpowiedzialności Agencji za zatwierdzanie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu.

Art. 22 rozporządzenia (WE) nr 216/2008: Przepisy tego artykułu dotyczące ograniczeń czasu lotu zostały dodane do art. 28 ust. 1 lit. f) i do art. 65 ust. 7, natomiast ujęte w nim przepisy dotyczące działań, jakie Agencja powinna podjąć w pilnych przypadkach, przeniesiono do art. 65 ust. 6.

Art. 68: Zmiany zostały oparte w dużym stopniu na osiągniętym w Radzie kompromisie dotyczącym inicjatywy SES II+. W szczególności w artykule tym uwzględniono koncepcję deklaracji zgodności. W celu zwiększenia jasności zmieniono strukturę tego artykułu; w nowej strukturze ust. 1 dotyczy organizacji, a ust. 2 dotyczy systemów i części składowych. W odniesieniu do systemów i części składowych właściwość Agencji jest warunkowa – Agencja będzie odpowiedzialna za certyfikację systemów i części składowych, tylko jeśli określono tak w aktach delegowanych przyjętych przez Komisję.

Art. 69: Odpowiedzialność Agencji za zatwierdzanie organizacji niemających siedziby w Unii ograniczono do organizacji mających siedzibę poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne zgodnie z konwencją chicagowską. Ograniczenie to wprowadzono w celu wyjaśnienia kwestii właściwego organu odpowiedzialnego za zatwierdzanie organizacji mających siedzibę w krajach i na terytoriach zamorskich państwa członkowskiego.

Art. 70: W porównaniu z odnośnym przepisem rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dodano nowy ustęp dotyczący wsparcia, jakiego Agencja udziela Komisji we wdrażaniu rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Art. 71: Przepis ten odpowiada art. 55 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Treść tego artykułu została zaktualizowana, tak by odzwierciedlić najnowsze podejście Komisji do dochodzeń prowadzonych przez instytucje i organy unijne na terytoriach państw członkowskich. W szczególności sprecyzowano, że uprawnienia Agencji dotyczące prowadzenia dochodzeń muszą być wykonywane zgodnie ze stosownymi przepisami prawa krajowego państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest dochodzenie.

Art. 72: Artykuł ten został dostosowany w oparciu o doświadczenia zgromadzone dotychczas w procesie wdrażania. W szczególności wyjaśniono, że zasadniczo grzywny nakłada się wyłącznie w przypadku, gdy inne środki egzekwowania przepisów byłyby nieadekwatne lub nieproporcjonalne.

Art. 73: Art. 24 i 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 połączono w ten artykuł. Treść tego artykułu została zaktualizowana, tak by odzwierciedlić najnowsze podejście Komisji do dochodzeń prowadzonych przez instytucje i organy unijne na terytoriach państw członkowskich. W szczególności sprecyzowano, że uprawnienia Agencji dotyczące prowadzenia dochodzeń muszą być wykonywane zgodnie ze stosownymi przepisami prawa krajowego państwa członkowskiego, w którym prowadzone jest dochodzenie. Dodano również przepis, którym zobowiązano Agencję do umieszczania w jej corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa streszczenia informacji na temat stosowania przez każde z państw członkowskich przepisów nowego rozporządzenia oraz szczegółowych przepisów przyjętych na jego podstawie.

Art. 74: Obecnie obowiązujący artykuł został poszerzony o upoważnienie Agencji do wspomagania Komisji w określaniu najważniejszych tematów badawczych związanych z dziedzinami objętymi tym rozporządzeniem. Ponadto Agencja ma udzielać wsparcia w przygotowywaniu i wdrażaniu unijnych programów naukowo-badawczych. W artykule tym zapewniono Agencji także możliwość uczestniczenia w projektach badawczych w dziedzinie jej wiedzy eksperckiej, finansowanych z dotacji *ad hoc* w ramach unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji lub w ramach innych programów finansowania.

Art. 75: Dodano nowy artykuł dotyczący ochrony środowiska w ramach lotnictwa cywilnego. Obecny zakres działania Unii nie został rozszerzony, w artykule tym skoncentrowano się natomiast na współzależnościach, jakie mogą występować między środkami ochrony środowiska (np. zakazem stosowania określonych substancji chemicznych) a innymi technicznymi dziedzinami uregulowań w zakresie lotnictwa. Ponadto upoważniono Agencję do wspierania Komisji w określaniu i koordynacji polityki ochrony środowiska w lotnictwie oraz ustanowiono podstawę prawną do publikowania przez Agencję co trzy lata przeglądu środowiskowego w odniesieniu do lotnictwa.

Art. 76: Dodano nowy artykuł dotyczący technicznych aspektów ochrony lotnictwa bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem. Artykuł ten dotyczy przede wszystkim współzależności, jakie mogą występować między środkami ochrony lotnictwa (np. systemami blokującymi drzwi kabiny pilota) a bezpieczeństwem lotniczym. Wprowadzono w nim również możliwość korzystania przez Komisję z wiedzy fachowej ekspertów Agencji przy wdrażaniu rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 300/2008. W artykule tym proponuje się także ustanowienie procesu umożliwiającego Agencji podjęcie działań wchodzących w zakres jej kompetencji, takich jak określenie dyrektyw zdatowności lub publikacja biuletynów informujących o bezpieczeństwie, w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Proponuje się, by działania takie Agencja podejmowała po uzyskaniu zgody Komisji i po zasięgnięciu opinii państw członkowskich. Przed udzieleniem zgody na działanie planowane przez Agencję Komisja może zwrócić się o opinię do Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego ustanowionego na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Art. 77: W nowych przepisach dodanych w tym artykule w ust. 4 proponuje się utworzenie repozytorium informacji na temat różnic między normami i zalecanymi praktykami ICAO, z jednej strony, a przepisami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych, które mają zostać przyjęte na jego podstawie, z drugiej strony. W ust. 5 zawarto przepis dotyczący współpracy Komisji, Agencji i właściwych organów krajowych w ramach sieci ekspertów. W ust. 6 określono jasno, iż Agencja może angażować się we współpracę techniczną z państwami trzecimi i udzielanie im wsparcia poprzez dotacje *ad hoc*.

Art. 78–80: Te trzy nowe artykuły dotyczą roli Agencji w zarządzaniu w sytuacjach kryzysowych, prowadzeniu szkoleń w dziedzinie lotnictwa oraz wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Art. 81–103: Zmiany proponowane w stosunku do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 odzwierciedlają zgromadzone dotychczas doświadczenie i standardowe klauzule w odniesieniu do agencji unijnych wprowadzone w oparciu o uzgodnione w 2012 r. wspólne podejście do agencji zdecentralizowanych. W szczególności zaproponowano utworzenie rady wykonawczej wspierającej zarząd Agencji. Utworzenie biur terenowych zostało uzależnione od zgody Komisji, zarządu i zainteresowanego państwa członkowskiego. Jaśniej sformułowano zasady funkcjonowania komisji odwoławczej.

Art. 104–105: Przepisy dotyczące metod pracy Agencji poddano przeglądowi, uwzględniając obecną praktykę.

Art. 106–108: Zmiany proponowane w stosunku do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 odzwierciedlają zgromadzone dotychczas doświadczenie i standardowe klauzule w odniesieniu do agencji unijnych wprowadzone w oparciu o uzgodnione w 2012 r. wspólne podejście do agencji zdecentralizowanych, jak również rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1271/2013 z dnia 30 września 2013 r. w sprawie ramowego rozporządzenia finansowego dotyczącego organów, o których mowa w art. 208 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012⁸. Ponadto przepisy dotyczące tłumaczenia dokumentów przez Agencję zostały uproszczone (tłumaczenia będą wykonywane z uwzględnieniem znaczenia dokumentu dla bezpieczeństwa).

Art. 109–114: Zmiany proponowane w stosunku do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 odzwierciedlają zgromadzone dotychczas doświadczenie i standardowe klauzule w odniesieniu do agencji unijnych wprowadzone w oparciu o uzgodnione w 2012 r. wspólne podejście do agencji zdecentralizowanych, jak również rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1271/2013. Ponadto w art. 109 ust. 1 proponuje się przyznać Agencji prawo do otrzymywania dotacji *ad hoc*, poprzez wprowadzenie dotacji jako dodatkowego źródła dochodów Agencji. Jako kolejne źródło dochodów Agencji określono opłaty związane z żeglugą powietrzną pobierane z tytułu wykonywania jako organ zadań związanych z ATM/ANS. Te dwa dodatkowe źródła finansowania, jak również możliwość dostosowania liczby stanowisk finansowanych z opłat i należności do zapotrzebowania na rynku to elementy proponowane również przez Parlament Europejski podczas omawiania opracowanej przez Komisję inicjatywy SES II+. W art. 109 ust. 5 określono, że Agencja musi opracowywać plany dotyczące stanowisk związanych z opłatami i należnościami i zarządzać zasobami związanymi z opłatami i należnościami w sposób umożliwiający jej szybkie reagowanie na wahania poziomu dochodów z opłat i należności. Przepisy te należy odczytywać w powiązaniu z art. 109 ust. 6, w którym określono, że projekt planu zatrudnienia w odniesieniu do stanowisk w Agencji finansowanych z budżetu związanego z opłatami i należnościami, proponowany przez Agencję na podstawie obciążenia pracą i wskaźników skuteczności, musi odzwierciedlać zasoby wymagane do skutecznego i terminowego zaspokojenia zapotrzebowania w sektorze na certyfikację i inne usługi, przyczyniając się w ten sposób do konkurencyjności europejskiego sektora lotnictwa. Podejście to powinno być również stosowane do ewentualnego przekazywania przez państwa członkowskie swoich obowiązków Agencji, jak proponuje się w art. 53–55. Ponadto zasoby wymagane do

⁸ Dz.U. L 328 z 7.12.2013, s. 42.

zaspokojenia zapotrzebowania na rynku powinny także zostać uwzględnione przy przygotowywaniu projektu budżetu ogólnego.

Art. 115: Artykuł ten zmieniono, aby jaśniej określić, jakie działania mają być finansowane z opłat i należności. Ponadto w artykule tym wyjaśniono, że wysokość opłat i należności będzie musiała zostać dostosowana w przypadku powtarzających się znacznych nadwyżek lub niedoborów w budżecie.

Rozdział VI Przepisy końcowe:

Art. 116–117: Przepisy te dotyczą uprawnień Komisji do przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych wymaganych na podstawie nowego rozporządzenia; określono w nich również warunki wykonywania tych uprawnień.

Art. 118: Artykuł został zmieniony w celu wyjaśnienia kwestii uczestnictwa europejskich państw trzecich w pracach Agencji, jak również roli Agencji w ustanawianiu mechanizmów współpracy z tymi państwami.

Art. 119: Jest to nowy artykuł, wynikający z uzgodnionego w 2012 r. wspólnego podejścia do agencji zdecentralizowanych, w którym określono wymóg zawarcia umowy w sprawie siedziby między Agencją a przyjmującym państwem członkowskim.

Art. 120: Artykuł ten dotyczy ustanawiania sankcji przez państwa członkowskie za naruszenia przepisów i odpowiada art. 68 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Art. 121: W artykule tym określono zasady mające zastosowanie do przetwarzania danych osobowych.

Art. 122: Na podstawie tego artykułu rozporządzenie (WE) nr 216/2008 traci moc.

Art. 123: Artykułem tym wprowadza się zmiany do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, które są niezbędne, aby umożliwić państwu członkowskiemu przekazywanie Agencji albo innemu państwu członkowskiemu uprawnień do wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC). Ponadto proponuje się zniesienie wymogu uprzedniego zatwierdzania umów leasingu z załogą, których stroną nie jest operator z państwa trzeciego. Wprowadzono również zmiany w celu wyjaśnienia, że statek powietrzny wykorzystywany przez unijnego przewoźnika lotniczego może również zostać zarejestrowany w państwie trzecim w przypadku leasingu bez załogi.

Art. 124: Artykułem tym wprowadza się zmiany do unijnych przepisów dotyczących badania wypadków, zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, w celu uniknięcia sytuacji, w której organy właściwe muszą przeprowadzać pełne badanie w odniesieniu do wypadków między małymi bezzałogowymi statkami powietrznymi, niemających wpływu na cały system.

Art. 125: Artykułem tym wprowadza się zmiany do unijnych przepisów dotyczących zgłaszania zdarzeń, zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, w celu uniknięcia sytuacji, w której zdarzenia z udziałem małych bezzałogowych statków powietrznych mające niewielki wpływ na bezpieczeństwo systemu lotniczego powodowałyby przeciążenia na liniach zgłaszania zdarzeń.

Art. 126: W artykule tym ujęto przepisy przejściowe w odniesieniu do definicji, które zostały skreślone lub zmienione w proponowanym rozporządzeniu, lecz które nadal są

odzwierciedlone w rozporządzeniach wykonawczych przyjętych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Załącznik I: Proponuje się rozszerzenie zakresu tego załącznika o lekkie elektryczne statki powietrzne (zmiana układu napędowego i dodanie akumulatorów zwiększa masę statku powietrznego do masy równoważnego typu nieelektrycznego statku powietrznego). Proponuje się również wyłączenie z zakresu nowego rozporządzenia małych jednoosobowych balonów na ogrzane powietrze oraz dostosowanie limitów masy w odniesieniu do szybowców. Przepis dotyczący bezzałogowych statków powietrznych przeniesiono do załącznika IX.

Załącznik II: Główna zmiana w stosunku do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczy wyjaśnienia, że w projekcie statku powietrznego należy uwzględnić kwestie cyberbezpieczeństwa (pkt 1.3.5). Ponadto odzwierciedlono doświadczenia zdobyte podczas stosowania wspomnianego rozporządzenia w praktyce i wprowadzono koncepcję wyposażenia nieinstalowanego (w tym zasadnicze wymagania dotyczące wyposażenia nieinstalowanego).

Załącznik III: Dodano nowy załącznik, w którym zgodnie z art. 9 określono zasadnicze wymagania w zakresie zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska.

Załącznik IV: Główna zmiana polega na wprowadzeniu dodatkowych zasadniczych wymagań dotyczących personelu pokładowego. Ponadto odzwierciedlono doświadczenia zdobyte podczas stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w praktyce.

Załącznik V: W sekcji 6 ujęto kwestie zgodności z wymogami ochrony środowiska. Skreślono zasadnicze wymagania dotyczące personelu pokładowego zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, ponieważ są one obecnie szczegółowo określone w załączniku IV nowego rozporządzenia. Sekcję 8 dotyczącą dodatkowych zasadniczych wymagań w odniesieniu do pewnych kategorii bardziej złożonych operacji dostosowano do brzmienia art. 27 nowego rozporządzenia. W sekcji 8.4 dodano aspekty cyberbezpieczeństwa. Ponadto odzwierciedlono doświadczenia zdobyte podczas stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w praktyce.

Załącznik VI: Dodano wyjaśnienie dotyczące warunków, na jakich organizacja utworzona w celu propagowania sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego może zostać akredytowana jako kwalifikowana jednostka. Warunki te dotyczą zarządzania i zapobiegania konfliktom interesów.

Załącznik VII: Dodano zasadnicze wymagania dotyczące obsługi naziemnej (sekcja 4). Ponadto odzwierciedlono doświadczenia zdobyte podczas stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w praktyce.

Załącznik VIII: Kwestie cyberbezpieczeństwa dodano do zasadniczych wymagań dotyczących informacji i danych lotniczych (pkt 2.1.3) oraz integralności systemów i części składowych (pkt 3.3). Ponadto wprowadzono zmiany wynikające z kompromisu osiągniętego w Radzie w sprawie inicjatywy SES II+ zaproponowanej wcześniej przez Komisję.

Załącznik IX: Załącznik ten, o którym mowa w art. 45, 46 i 47, zawiera zasadnicze wymagania w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych dotyczące zdolności do lotu, operacji i zaangażowanych przedsiębiorstw. Zasadnicze wymagania stanowią również podstawę do opracowania bardziej szczegółowych przepisów, które stanowiłyby „wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Załącznik X: Tabela korelacji zawiera wykaz korelacji między przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 a przepisami zawartymi w niniejszym wniosku w sprawie nowego rozporządzenia.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji
Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające rozporządzenie
Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁰,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy nieprzerwanie zapewniać wysoki i ujednolicony poziom bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska przez przyjęcie wspólnych zasad bezpieczeństwa oraz zastosowanie środków gwarantujących spełnianie tych zasad i zasad przyjętych w celu ochrony środowiska przez wszelkie wyroby, osoby i organizacje zaangażowane w lotnictwo cywilne w Unii.
- (2) Ponadto statki powietrzne państw trzecich, którymi wykonywane są operacje przylotu na terytorium, do którego stosuje się Traktat o Unii Europejskiej („TUE”) i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) (łącznie „Traktaty”), lotu w obrębie tego terytorium lub odlotu z niego, powinny podlegać stosownemu nadzorowi na szczeblu Unii w ramach ograniczeń ustanowionych w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), której wszystkie państwa członkowskie są stronami.
- (3) Objęcie wspólnymi zasadami wszystkich statków powietrznych nie byłoby wskazane. W szczególności w świetle ograniczonego ryzyka, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym statki powietrzne o prostej konstrukcji lub eksploatowane wyłącznie lokalnie, a także statki powietrzne budowane amatorsko lub szczególnie rzadkie albo występujące w niewielkiej liczbie egzemplarzy, powinny one nadal podlegać przepisom ustanawianym przez państwa członkowskie, przy czym niniejsze

⁹ Dz.U. C z, s. .

¹⁰ Dz.U. C z, s. .

rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych rozwiązań.

- (4) Należy jednak zapewnić możliwość stosowania pewnych przepisów niniejszego rozporządzenia do określonych typów statków powietrznych, które są wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia, w szczególności tych, które są produkowane na skalę przemysłową i których producenci odnieśliby korzyści z możliwości swobodnego obrotu nimi w obrębie Unii. W związku z tym organizacje zaangażowane w projektowanie takich statków powietrznych powinny mieć możliwość zwrócenia się do Komisji o podjęcie decyzji, że unijne wymogi dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej statków powietrznych stosuje się do nowych typów statków powietrznych, które mają zostać wprowadzone do obrotu przez te organizacje.
- (5) Objęcie wspólnymi zasadami wszystkich lotnisk nie byłoby właściwe. Lotniska, które nie są lotniskami użytku publicznego, a także lotniska wykorzystywane głównie na potrzeby lotnictwa rekreacyjnego lub obsługujące zarobkowy transport lotniczy inny niż prowadzony zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów i posiadające utwardzone drogi startowe krótsze niż 800 metrów, powinny nadal podlegać przepisom ustanawianym przez państwa członkowskie, przy czym niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych rozwiązań.
- (6) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia lotnisk o niewielkim natężeniu ruchu, z zastrzeżeniem uzyskania uprzedniej zgody Komisji, pod warunkiem że lotniska, których to dotyczy, spełniają jednak wymogi w ramach minimalnych wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa określonych w odpowiednich zasadniczych wymaganiach. Jeżeli państwo członkowskie przyznaje takie wyłączenia, powinny one mieć również zastosowanie do wyposażenia wykorzystywanego na danym lotnisku oraz do instytucji zapewniających obsługę naziemną i służby zarządzania płytą postojową, działających na lotniskach objętych wyłączeniem. Wyłączenia w odniesieniu do lotnisk przyznane przez państwa członkowskie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinny być nadal ważne, przy czym należy zapewnić podawanie informacji o tych wyłączeniach do wiadomości publicznej.
- (7) Państwa członkowskie mogą uznać za celowe, zwłaszcza ze względu na korzyści w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności lub efektywności, stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia, zamiast swoich przepisów krajowych, do państwowych statków powietrznych i do służb zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) oraz służb żeglugi powietrznej („ANS”) zapewnianych przez wojsko. Należy zapewnić im taką możliwość. Komisji należy powierzyć niezbędne uprawnienia wykonawcze do podejmowania decyzji w sprawie takich wniosków. Państwa członkowskie korzystające z tej możliwości powinny współpracować z Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (zwaną dalej „Agencją”), w szczególności poprzez dostarczanie jej wszelkich informacji niezbędnych do potwierdzenia, że statek powietrzny i odnośne działania są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.
- (8) Środki wprowadzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu regulowania kwestii lotnictwa cywilnego w Unii, w tym akty delegowane i akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia, powinny odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów operacji i działalności i związanemu z nimi ryzyku oraz być proporcjonalne do tego charakteru i ryzyka. Powinny one być również sformułowane

w taki sposób, by, w miarę możliwości, kłaść nacisk na cele, jakie należy osiągnąć, jednocześnie umożliwiając wybór różnych środków służących osiągnięciu tych celów. Powinno to przyczynić się do osiągnięcia wymaganego poziomu bezpieczeństwa w sposób bardziej oszczędny oraz do stymulacji innowacji technicznych i operacyjnych. Należy korzystać z uznanych w sektorze norm i praktyk, w odniesieniu do których stwierdzono, że zapewniają one zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

- (9) Stosowanie zasad należytego zarządzania bezpieczeństwem ma podstawowe znaczenie w dążeniu do stałej poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii, przewidywania nowego ryzyka dla bezpieczeństwa oraz jak najlepszego wykorzystania ograniczonych zasobów technicznych. Niezbędne jest zatem ustanowienie wspólnych ram na potrzeby planowania i realizacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. W tym celu należy opracować na szczeblu Unii europejski plan bezpieczeństwa lotniczego i europejski program bezpieczeństwa lotniczego. Każde państwo członkowskie powinno opracować krajowy program bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej. Programowi temu powinien towarzyszyć plan, w którym opisano działania mające zostać podjęte przez państwo członkowskie w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka dla bezpieczeństwa.
- (10) Zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej państwa członkowskie mają określić akceptowalny poziom bezpieczeństwa w odniesieniu do działań lotniczych leżących w zakresie ich odpowiedzialności. W celu wspierania państw członkowskich w spełnianiu tego wymogu w sposób skoordynowany w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego należy określić unijny akceptowalny poziom bezpieczeństwa w odniesieniu do poszczególnych kategorii działalności lotniczej. Ten akceptowalny poziom bezpieczeństwa nie powinien mieć charakteru wiążącego, lecz stanowić wyraz ambicji Unii i państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
- (11) W konwencji chicagowskiej określono minimalne normy w celu zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i związanej z nim ochrony środowiska. Unijne zasadnicze wymagania i zasady ich wdrażania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu powinny zapewnić wypełnianie przez państwa członkowskie w sposób jednolity obowiązków określonych w konwencji chicagowskiej, w tym obowiązków wobec państw trzecich. W przypadku gdy unijne przepisy różnią się od minimalnych norm określonych w konwencji chicagowskiej, państwa członkowskie powinny powiadamiać o tym Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
- (12) Z uwzględnieniem norm i zalecanych praktyk określonych w konwencji chicagowskiej należy ustanowić zasadnicze wymagania mające zastosowanie do wyrobów lotniczych, części, wyposażenia nieinstalowanego, lotnisk oraz zapewniania ATM/ANS. Ponadto należy również ustanowić zasadnicze wymagania mające zastosowanie do osób i organizacji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, eksploatację lotnisk i zapewnianie ATM/ANS oraz zasadnicze wymagania mające zastosowanie do osób i wyrobów związanych ze szkoleniami i badaniami lekarskimi załogi statku powietrznego i kontrolerów ruchu lotniczego.
- (13) Zasadnicze wymagania w zakresie zgodności projektów wyrobów lotniczych z wymogami ochrony środowiska powinny dotyczyć zarówno hałasu emitowanego przez statki powietrzne, jak również ich emisji, oraz umożliwić Unii określanie szczegółowych norm technicznych, które są niezbędne do ochrony środowiska i

zdrowia ludzkiego przed szkodliwymi skutkami operacji lotniczych. Wymagania te powinny być oparte na normach i zalecanych praktykach określonych w konwencji chicagowskiej.

- (14) Unia powinna również określić zasadnicze wymagania dotyczące bezpiecznego zapewniania obsługi naziemnej.
- (15) W związku z rosnącym stosowaniem w lotnictwie cywilnym nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych należy ustanowić zasadnicze wymagania w celu zapewnienia ochrony informacji wykorzystywanych przez sektor lotnictwa cywilnego.
- (16) Wyroby lotnicze, części i wyposażenie nieinstalowane, lotniska i ich wyposażenie, operatorzy statków powietrznych i lotnisk, systemy ATM/ANS i instytucje zapewniające te usługi, jak również piloci, kontrolerzy ruchu lotniczego oraz osoby, wyroby i organizacje zaangażowane w ich szkolenie i badania lekarskie powinni być certyfikowani lub licencjonowani po ustaleniu, że spełniają oni odpowiednie zasadnicze wymagania, lub, w stosownych przypadkach, inne wymagania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu lub na jego podstawie. Komisja powinna zostać uprawniona do przyjmowania niezbędnych szczegółowych przepisów dotyczących wydawania takich certyfikatów i, w stosownych przypadkach, składania do tych celów deklaracji, z uwzględnieniem celów rozporządzenia oraz charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka.
- (17) Należy przewidzieć możliwość deklarowania przez organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną wyrobów lotniczych i części zgodności ich projektów wyrobów i części z odpowiednimi normami sektorowymi, jeżeli uzna się, że zapewni to akceptowalny poziom bezpieczeństwa. Możliwość taka powinna być ograniczona do wyrobów wykorzystywanych w lotnictwie lekkim i sportowym oraz z odpowiednimi ograniczeniami i na odpowiednich warunkach w celu zapewnienia bezpieczeństwa.
- (18) Bezzałogowe statki powietrzne operują w tej samej przestrzeni powietrznej co tradycyjne statki powietrzne, zatem niniejsze rozporządzenie powinno je również obejmować, niezależnie od ich masy operacyjnej. Technologie stosowane w bezzałogowych statkach powietrznych umożliwiają im wykonywanie szerokiego zakresu operacji, które powinny podlegać przepisom proporcjonalnym do ryzyka związanego z konkretną operacją lub rodzajem operacji.
- (19) Przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych powinny w jak największym stopniu przyczynić się do osiągnięcia poszanowania odpowiednich praw gwarantowanych przez prawo unijne, zwłaszcza prawa do poszanowania życia prywatnego i rodzinnego, określonego w art. 7 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, oraz prawa do ochrony danych osobowych, określonego w art. 8 Karty i w art. 16 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) i regulowanego dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych¹¹.

¹¹ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

- (20) W odniesieniu do pewnych typów bezzałogowych statków powietrznych stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, jak również przepisów dotyczących Agencji, nie jest konieczne w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Powinno się stosować do nich mechanizmy nadzoru rynku przewidziane w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym dotyczącym produktów.
- (21) Aby osiągnąć cele określone w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich powinny, poprzez wspólne korzystanie z zasobów i wspólne wysiłki, działać jako uczestnicy jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego.
- (22) Agencja i właściwe organy krajowe powinny współpracować jako partnerzy w celu lepszego wykrywania niebezpiecznych warunków i stosowania odpowiednich środków naprawczych. Każde państwo członkowskie powinno w szczególności mieć możliwość przekazywania innemu państwu członkowskiemu lub Agencji obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia dotyczących certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, szczególnie w przypadkach, gdy jest to niezbędne do poprawy bezpieczeństwa lub bardziej efektywnego wykorzystania zasobów. Niezbędne jest również, w zależności od przypadku, wspieranie państw członkowskich w wykonywaniu tych zadań, w szczególności w zakresie nadzoru na zasadach współpracy i nadzoru transgranicznego, poprzez ustanowienie skutecznych ram na potrzeby stworzenia puli inspektorów lotniczych i innych ekspertów posiadających odpowiednią wiedzę specjalistyczną oraz wspólnego korzystania z niej.
- (23) Należy ustanowić mechanizm nadzoru w sytuacjach nadzwyczajnych, uruchamiany przez Komisję w przypadku zweryfikowanych dowodów wskazujących na poważną i utrzymującą się niezdolność państwa członkowskiego do skutecznego wykonywania niektórych lub wszystkich jego zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów wynikających z niniejszego rozporządzenia. Jeżeli taka sytuacja zagraża bezpieczeństwu, a państwo członkowskie, którego to dotyczy, nie rozwiąże jej w adekwatny sposób, Agencja powinna mieć możliwość tymczasowego przejęcia odpowiedzialności za wykonywanie wspomnianych wyżej zadań.
- (24) Aby osiągnąć główne cele określone w niniejszym rozporządzeniu, a także cele związane ze swobodnym przepływem osób, towarów, usług i kapitału, certyfikaty wydane i deklaracje złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie powinny być uznawane za ważne, bez konieczności spełniania dodatkowych wymagań czy poddania dodatkowej ocenie, we wszystkich państwach członkowskich.
- (25) Przy wydawaniu certyfikatów na podstawie niniejszego rozporządzenia może zająć potrzeba uwzględnienia certyfikatów lub innych stosownych dokumentów poświadczających zgodność, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego. Należy tego dokonać w przypadkach określonych w stosownych umowach międzynarodowych zawartych przez Unię z państwami trzecimi lub w aktach delegowanych przyjętych przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz zgodnie z tymi umowami lub aktami delegowanymi.
- (26) W świetle przepisów dotyczących uznawania certyfikatów i innych stosownych dokumentów poświadczających zgodność i wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego, objętych niniejszym rozporządzeniem, wszelkie umowy międzynarodowe zawarte między państwem członkowskim a państwami trzecimi powinny zostać rozwiązane lub dostosowane, jeżeli nie są one zgodne z tymi przepisami.

- (27) Należy zapewnić pewien stopień elastyczności w odniesieniu do stosowania przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub przyjętych na jego podstawie, w celu umożliwienia państwom członkowskim wprowadzenia środków niezbędnych do natychmiastowego reagowania na problemy dotyczące bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym lub przyznawania wyłączeń w przypadku wystąpienia nieprzewidywalnych okoliczności wymagających pilnych działań lub w przypadku pilnych potrzeb operacyjnych, z zastrzeżeniem spełnienia odpowiednich warunków w celu zapewnienia, w szczególności, proporcjonalności, obiektywnej kontroli i przejrzystości. Zgodnie z zasadą proporcjonalności Agencja i Komisja powinny dokonywać oceny tych środków lub wyłączeń do celów, odpowiednio, wydania zalecenia lub podjęcia decyzji, tylko jeżeli okres ich obowiązywania jest dłuższy niż jeden sezon rozkładu lotów linii lotniczej czyli osiem miesięcy, bez uszczerbku dla uprawnień Komisji wynikających z art. 258 TFUE. W przypadku gdy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem Agencja jest właściwym organem w zakresie wydawania określonych certyfikatów, powinna ona również posiadać uprawnienia do przyznawania takich wyłączeń, w tych samych sytuacjach i na tych samych warunkach jak te, które stosuje się w odniesieniu do państw członkowskich. W związku z tym należy także przewidzieć możliwość wprowadzania zmian, w stosownych przypadkach, do odpowiednich przepisów określonych w aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w szczególności aby umożliwić korzystanie z innych sposobów spełniania wymagań przy jednoczesnym zapewnieniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii.
- (28) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszego rozporządzenia i uwzględniając potrzebę określenia, oceny i ograniczenia ryzyka dla bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe powinny wymieniać wszelkie informacje, do których mają dostęp w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja powinna mieć możliwość zorganizowania usystematyzowanej współpracy w zakresie gromadzenia, wymiany i analizy istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa. Na potrzeby takiej współpracy należy umożliwić Agencji zawieranie niezbędnych porozumień administracyjnych.
- (29) Aby ułatwić wymianę między państwami członkowskimi, Komisją i Agencją informacji, w tym danych na potrzeby certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, należy utworzyć elektroniczne repozytorium takich informacji, które powinno być zarządzane przez Agencję we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją.
- (30) Do przetwarzania danych osobowych dokonywanego w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia zastosowanie ma dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z tą dyrektywą państwa członkowskie mogą określać wyjątki lub ograniczenia w odniesieniu do niektórych określonych w niej praw i obowiązków, w tym w zakresie przetwarzania danych medycznych i danych dotyczących zdrowia. Przetwarzanie danych osobowych, w szczególności danych medycznych i danych dotyczących zdrowia, w ramach repozytorium określonego w art. 63 niniejszego rozporządzenia jest niezbędne do umożliwienia skutecznej współpracy między państwami członkowskimi w zakresie certyfikacji, nadzoru i oceny kondycji zdrowotnej pilotów. Wymiana danych osobowych powinna być obwarowana rygorystycznymi warunkami i ograniczona do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W

związku z tym zasady określone w dyrektywie 95/46/WE należy uzupełnić lub sprecyzować w niniejszym rozporządzeniu, w stosownych przypadkach.

- (31) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady¹², a w szczególności jego przepisy dotyczące poufności i bezpieczeństwa przetwarzania, mają zastosowanie do przetwarzania danych osobowych przez Agencję podczas wykonywania przez nią obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w ramach zarządzania repozytorium zgodnie z art. 63 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zasady określone w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 należy uzupełnić lub sprecyzować w niniejszym rozporządzeniu, w stosownych przypadkach.
- (32) Agencja została ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady¹³ w ramach istniejącej w Unii struktury instytucjonalnej i podziału uprawnień, jest ona niezależna w kwestiach technicznych i posiada autonomię prawną, administracyjną i finansową. Rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 przyznano Agencji dodatkowe kompetencje. Należy dokonać pewnych dostosowań w jej strukturze i funkcjonowaniu w celu lepszego uwzględnienia nowych zadań powierzonych jej niniejszym rozporządzeniem.
- (33) Zgodnie z systemem instytucjonalnym Unii wykonywanie prawa unijnego jest przede wszystkim obowiązkiem państw członkowskich. Zadania w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania prawa, określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, powinny być zatem zasadniczo realizowane na szczeblu krajowym przez właściwe organy państw członkowskich. Jednak w pewnych jasno określonych przypadkach Agencja powinna być także uprawniona do wykonywania tych zadań, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu. W takich przypadkach Agencja powinna mieć możliwość zastosowania niezbędnych środków w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, kwalifikacji załogi statku powietrznego lub korzystania ze statku powietrznego należącego do państwa trzeciego, jeżeli to najlepszy sposób zapewnienia jednolitości i ułatwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (34) Agencja powinna udzielać Komisji wsparcia w postaci fachowej wiedzy technicznej przy opracowywaniu niezbędnych aktów prawnych oraz, w stosownych przypadkach, wspomagać państwa członkowskie i podmioty w sektorze we wdrażaniu tych aktów. Powinna ona być w stanie wydawać specyfikacje certyfikacji i materiały zawierające wytyczne oraz dokonywać ustaleń technicznych i wydawać certyfikaty lub rejestrować deklaracje, w zależności od potrzeb.
- (35) Globalne systemy nawigacji satelitarnej, a w szczególności unijny program Galileo, będą odgrywać kluczową rolę we wdrażaniu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym. W tym względzie Agencja powinna zostać upoważniona do opracowania niezbędnych specyfikacji technicznych i certyfikowania instytucji zapewniających ATM/ANS o zasięgu ogólnoeuropejskim w celu zapewnienia

¹² Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

¹³ Rozporządzenie (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 Transportu Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, s. 1).

wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa, interoperacyjności i efektywności operacyjnej.

- (36) Rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴ nałożono na Agencję obowiązek przekazywania wszelkich informacji, które mogłyby być istotne do celów aktualizowania wykazu przewoźników lotniczych podlegających, ze względów bezpieczeństwa, zakazowi wykonywania przewozów w Unii. Agencja powinna również wspierać Komisję we wdrażaniu rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 przez przeprowadzanie niezbędnych ocen operatorów z państw trzecich i organów odpowiedzialnych za nadzór nad takimi operatorami oraz przedkładanie Komisji odpowiednich zaleceń.
- (37) Aby zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, konieczna jest możliwość nakładania grzywien albo okresowych kar pieniężnych, bądź ich obu, na posiadaczy certyfikatów wydanych przez Agencję oraz na przedsiębiorstwa, które przedłożyły Agencji deklarację, jeżeli naruszyli oni przepisy mające do nich zastosowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia. Takie grzywny i okresowe kary pieniężne powinny być nakładane przez Komisję działającą na podstawie zalecenia Agencji. W związku z tym Komisja powinna, z uwzględnieniem okoliczności każdego indywidualnego przypadku, reagować na takie naruszenia w proporcjonalny i adekwatny sposób, rozważając zastosowanie innych możliwych środków, takich jak cofnięcie certyfikatu.
- (38) Aby przyczynić się do jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia, Agencja powinna być uprawniona do monitorowania stosowania jego przepisów przez państwa członkowskie, w tym do przeprowadzania inspekcji.
- (39) Wykorzystując wiedzę techniczną swoich ekspertów, Agencja powinna wspierać Komisję w określaniu polityki w zakresie badań naukowych i w realizacji unijnych programów naukowo-badawczych. Należy umożliwić przeprowadzanie pilnie potrzebnych badań naukowych i uczestnictwo w projektach badawczych *ad hoc* w ramach unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji lub innych unijnych i pozaunijnych programów prywatnych lub publicznych.
- (40) Uwzględniając istniejące współzależności między bezpieczeństwem a ochroną w lotnictwie cywilnym, Agencja powinna uczestniczyć we współpracy w dziedzinie ochrony lotnictwa, w tym cyberbezpieczeństwa. Powinna ona również wykorzystywać wiedzę fachową swoich ekspertów do wspierania Komisji i państw członkowskich we wdrażaniu przepisów unijnych w tej dziedzinie.
- (41) Agencja powinna udzielać pomocy państwom członkowskim i Komisji, na ich wniosek, w dziedzinie stosunków międzynarodowych w kwestiach objętych niniejszym rozporządzeniem, w szczególności w odniesieniu do harmonizacji przepisów i wzajemnego uznawania certyfikatów. Powinna ona być uprawniona do budowania odpowiednich relacji, za pomocą mechanizmów współpracy, z organami państw trzecich oraz organizacjami międzynarodowymi właściwymi w kwestiach objętych niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem uzyskania uprzedniej zgody Komisji. Aby propagować bezpieczeństwo na szczeblu światowym, w świetle

¹⁴

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).

rygorystycznych norm stosowanych w Unii, Agencja powinna mieć możliwość angażowania się, w dziedzinie swoich kompetencji, w doraźne projekty w zakresie współpracy technicznej, badań naukowych lub doraźne projekty pomocowe, realizowane wraz z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi. Agencja powinna również wspierać Komisję we wdrażaniu unijnych aktów prawnych w innych technicznych dziedzinach prawa w zakresie lotnictwa cywilnego, takich jak ochrona czy jednolita europejska przestrzeń powietrzna, w których Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową.

- (42) Aby upowszechniać najlepsze praktyki i propagować jednolite wdrażanie unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Agencja może prowadzić szkolenia.
- (43) Agencja powinna być zarządzana i funkcjonować zgodnie z zasadami określonymi we wspólnym oświadczeniu Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji Europejskiej w sprawie agencji zdecentralizowanych z dnia 19 lipca 2012 r.
- (44) Państwa członkowskie i Komisja powinny być reprezentowane w zarządzie Agencji w celu sprawowania skutecznej kontroli nad jej działalnością. Zarządowi Agencji należy powierzyć uprawnienia niezbędne w szczególności do mianowania dyrektora wykonawczego i przyjmowania rocznego skonsolidowanego sprawozdania dotyczącego działalności, dokumentu programowego, rocznego budżetu i przepisów finansowych mających zastosowanie do Agencji.
- (45) W celu zapewnienia przejrzystości zainteresowane strony powinny otrzymać status obserwatora w zarządzie Agencji.
- (46) Aby zarząd mógł prawidłowo wypełniać swoje zadania, powinien być wspierany przez radę wykonawczą, która powinna w szczególności przygotowywać decyzje zarządu i doradzać dyrektorowi wykonawczemu Agencji w kwestiach wykonywania tych decyzji.
- (47) Interes publiczny wymaga, by Agencja opierała swe działania związane z bezpieczeństwem wyłącznie na niezależnej wiedzy fachowej, stosując ściśle niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie. W tym celu decyzje Agencji związane z bezpieczeństwem powinny być podejmowane przez jej dyrektora wykonawczego, który powinien dysponować szeroką swobodą działania przy pozyskiwaniu opinii i organizowaniu wewnętrznej struktury organizacyjnej Agencji.
- (48) Konieczne jest zapewnienie, aby strony, których dotyczą decyzje podejmowane przez Agencję, mogły korzystać z niezbędnych środków odwoławczych w sposób odpowiadający wyjątkowemu charakterowi dziedziny lotnictwa. W związku z tym należy ustanowić stosowny mechanizm odwoławczy, aby od decyzji Agencji można było odwołać się do wyspecjalizowanej komisji odwoławczej, której decyzje mogą być przedmiotem skargi wniesionej do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej („Trybunał Sprawiedliwości”) zgodnie z TFUE.
- (49) Wszystkie decyzje przyjmowane przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia podlegają kontroli Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z TFUE. Trybunał Sprawiedliwości powinien zgodnie z art. 261 TFUE otrzymać nieograniczone prawo orzekania w odniesieniu do decyzji, na mocy których Komisja nakłada grzywny lub okresowe kary pieniężne.
- (50) Przy opracowywaniu projektu przepisów o charakterze ogólnym wdrażanych przez organy krajowe Agencja powinna konsultować się państwami członkowskimi. Ponadto przy opracowywaniu projektu przepisów, które mogłyby mieć poważne

skutki społeczne, Agencja powinna przeprowadzić stosowne konsultacje z zainteresowanymi stronami, w tym partnerami społecznymi w Unii.

- (51) W celu skutecznego wykonywania swoich zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem Agencja powinna współpracować, stosownie do potrzeb, z innymi unijnymi instytucjami, organami, urzędami i agencjami w dziedzinach, w których ich działalność wpływa na techniczne aspekty lotnictwa cywilnego. W szczególności Agencja powinna współpracować z Europejską Agencją Chemikaliów w zakresie wymiany informacji na temat bezpieczeństwa substancji chemicznych, ich wpływu na bezpieczeństwo lotnicze i powiązanych kwestii naukowych i technicznych. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca kwestii wojskowych, Agencja powinna zaangażować w nią Europejską Agencję Obrony.
- (52) Konieczne jest podanie do wiadomości publicznej odpowiednich informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym, z uwzględnieniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz odpowiednich przepisów krajowych.
- (53) W celu zagwarantowania pełnej autonomii i niezależności Agencji powinna ona dysponować autonomicznym budżetem, finansowanym głównie z wkładu Unii oraz z opłat i należności uiszczanych przez użytkowników europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Jakikolwiek wkład finansowy otrzymywany przez Agencję od państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów lub osób nie może zagrażać niezależności i bezstronności Agencji. W odniesieniu do wkładu Unii i wszelkich innych subwencji pochodzących z ogólnego budżetu Unii Europejskiej powinna mieć zastosowanie unijna procedura budżetowa, natomiast badanie sprawozdania finansowego powinien przeprowadzać Trybunał Obrachunkowy. Aby umożliwić Agencji uczestnictwo we wszystkich istotnych projektach w przyszłości, należy przyznać jej prawo do otrzymywania dotacji. Dochód Agencji powinien obejmować dochody z należności uiszczanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) XXXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w celu odzwierciedlenia zasady „użytkownik płaci”.
- (54) W celu zapewnienia, by Agencja była w stanie zaspokajać, w sposób skuteczny i terminowy oraz zgodnie z zasadami należytego zarządzania finansami, zapotrzebowanie na wykonywane przez nią zadania, szczególnie w zakresie certyfikacji oraz działań związanych z możliwym przekazaniem obowiązków przez państwo członkowskie, w planie zatrudnienia należy uwzględnić zasoby konieczne do skutecznego i terminowego zaspokojenia zapotrzebowania na certyfikację i inne działania Agencji, w tym działania wynikające z przekazania odpowiedzialności zgodnie z art. 53, 54 i 55. W tym celu należy określić zestaw wskaźników umożliwiających ustalenie obciążenia pracą w Agencji i jej skuteczności w odniesieniu do działań finansowanych z dochodów z opłat i należności. Na podstawie powyższych wskaźników Agencja powinna dostosowywać swoje planowanie zasobów związanych z opłatami i należnościami oraz zarządzanie tymi zasobami, tak by móc odpowiednio reagować na odnośne zapotrzebowanie i wahania w poziomie dochodów z opłat i należności.
- (55) Należy ustanowić odpowiednie środki w celu zapewnienia niezbędnej ochrony informacji poufnych dotyczących bezpieczeństwa.
- (56) Opłaty i należności pobierane przez Agencję powinny być ustalane w sposób przejrzysty, sprawiedliwy, niedyskryminujący i jednolity. Nie powinny one odbijać się niekorzystnie na konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa. Ponadto ich wysokość

powinna być ustalana z należyтым uwzględnieniem zasobów finansowych, jakimi dysponuje dana osoba prawna lub fizyczna do celów zapłaty, w szczególności w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw.

- (57) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁵.
- (58) Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli jest to podyktowane szczególnie pilną potrzebą w należycie uzasadnionych przypadkach związanych z wyłączeniami ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, mechanizmem nadzoru w sytuacjach nadzwyczajnych, działaniami naprawczymi i środkami zabezpieczającymi.
- (59) Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjęcia aktów prawnych zgodnie z art. 290 TFUE w celu uwzględnienia potrzeb technicznych, naukowych, operacyjnych lub w zakresie bezpieczeństwa w drodze zmiany lub uzupełnienia przepisów dotyczących zdolności do lotu, ochrony środowiska, załogi statku powietrznego, operacji lotniczych, lotnisk, ATM/ANS, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów z państw trzecich, bezzałogowych statków powietrznych, nadzoru i egzekwowania przepisów, elastyczności podejścia, grzywien, okresowych kar pieniężnych oraz opłat i należności, jak również wymogów określonych w załącznikach do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na szczeblu ekspertów. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (60) Należy dążyć do zapewnienia udziału europejskich państw trzecich, aby osiągnąć poprawę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w całej Europie. Państwa, które zawarły umowy międzynarodowe z Unią w celu przyjęcia i stosowania unijnego dorobku prawnego w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem, powinny uczestniczyć w pracach Agencji zgodnie z warunkami określonymi w ramach tych umów.
- (61) Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się wspólne zasady w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz podtrzymuje się ustanowienie Agencji. Należy zatem uchylić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008¹⁶.
- (62) Zmiany wprowadzone niniejszym rozporządzeniem mają wpływ na wdrażanie innych przepisów unijnych. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008¹⁷, rozporządzenie Parlamentu

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, s. 1).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010¹⁸ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014¹⁹.

- (63) Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 należy zmienić w celu należytego uwzględnienia przewidzianej w niniejszym rozporządzeniu możliwości pełnienia przez Agencję funkcji organu właściwego w zakresie wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego oraz nadzoru nad nimi. Ponadto ze względu na wzrastające znaczenie przewoźników lotniczych, którzy posiadają bazy operacyjne w kilku państwach członkowskich, co prowadzi do sytuacji, w których organ właściwy do wydawania koncesji niekoniecznie jest zarazem organem właściwym do wystawiania certyfikatu przewoźnika lotniczego, istnieje potrzeba wzmocnienia skutecznego nadzoru nad takimi przewoźnikami lotniczymi. Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 należy zatem zmienić, aby zapewnić ścisłą współpracę między organami odpowiedzialnymi za nadzór w odniesieniu do certyfikatów przewoźnika lotniczego a organami odpowiedzialnymi za nadzór w odniesieniu do koncesji.
- (64) Ponieważ cele określone w niniejszym rozporządzeniu, to jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego i jednolitego poziomu ochrony środowiska, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z uwagi na w dużym stopniu ponadnarodowy i złożony charakter lotnictwa, natomiast ze względu na ogólnounijny zakres niniejszego rozporządzenia możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na szczeblu Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym powyżej artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

ZASADY

Artykuł 1

Przedmiot i cele

1. Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego, jednolitego poziomu ochrony środowiska.
2. Celem niniejszego rozporządzenia jest również:
 - a) przyczynienie się do szerszej unijnej polityki w dziedzinie lotnictwa oraz poprawa ogólnych wyników sektora lotnictwa cywilnego;

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającą dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

- b) ułatwienie, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, zapewnienie równych szans wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotnictwa oraz poprawa konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa;
 - c) propagowanie opłacalności i efektywności w procesach stanowienia prawa i certyfikacji, jak również optymalnego wykorzystania zasobów na szczeblu krajowym i unijnym;
 - d) przyczynienie się, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, do ustanowienia i utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego;
 - e) wsparcie państw członkowskich w wypełnianiu przez nie obowiązków wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnienie jednolitej interpretacji i ujednoliconego wykonywania jej postanowień;
 - f) propagowanie na arenie światowej stanowiska Unii dotyczącego norm i przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego poprzez nawiązanie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi;
 - g) wspieranie badań naukowych i innowacji, m.in. w procesach stanowienia prawa i certyfikacji;
 - h) propagowanie, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, interoperacyjności technicznej i operacyjnej.
3. Cele określone w ust. 1 i 2 osiąga się poprzez, między innymi:
- a) sporządzenie, przyjęcie i jednolite stosowanie wszystkich niezbędnych aktów;
 - b) zapewnienie ważności w całej Unii deklaracji i certyfikatów wydanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi i wykonawczymi, bez konieczności spełnienia jakichkolwiek dodatkowych wymogów;
 - c) opracowanie, przy udziale organizacji normalizacyjnych i innych jednostek z sektora, szczegółowych norm technicznych, które będą wykorzystywane do wykazywania zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, w stosownych przypadkach;
 - d) powołanie niezależnej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej („Agencja”);
 - e) jednolite wdrożenie wszelkich niezbędnych aktów prawnych przez właściwe organy krajowe oraz przez Agencję w stosownych zakresach ich kompetencji;
 - f) gromadzenie, analiza i wymiana informacji na potrzeby podejmowania decyzji w oparciu o dowody;
 - g) realizowanie inicjatyw na rzecz zwiększania świadomości i propagowania bezpieczeństwa, w tym szkoleń, działań w zakresie komunikacji i rozpowszechniania istotnych informacji na temat bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

- a) projektowania i produkcji statków powietrznych przez osobę fizyczną lub prawną pod nadzorem Agencji lub państwa członkowskiego;
 - b) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych oraz powiązanych wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, jeżeli statek powietrzny jest:
 - (i) zarejestrowany w państwie członkowskim, chyba że – i w takim zakresie, w jakim – państwo członkowskie przekazało swoje obowiązki na mocy konwencji chicagowskiej państwu trzeciemu i statek powietrzny jest eksploatowany przez operatora z państwa trzeciego;
 - (ii) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego stosuje się Traktaty;
 - c) wykonywania statkami powietrznymi przez operatora z państwa trzeciego operacji przylotu na obszar jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, lotu w jej obrębie lub odlotu z tego obszaru;
 - d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyposażenia lotniska używanego lub przeznaczonego do użytku na lotniskach, o których mowa w lit. e), oraz do zapewniania obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową na takich lotniskach;
 - e) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, które znajdują się na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, i które:
 - (i) są lotniskami użytku publicznego;
 - (ii) są wykorzystywane na potrzeby zarobkowego transportu lotniczego;
 - (iii) są wykorzystywane do operacji z zastosowaniem procedur podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów; oraz
 - (iv) posiadają utwardzoną drogą startową o długości co najmniej 800 metrów albo są wykorzystywane wyłącznie jako lotniska dla helikopterów;
 - f) nie naruszając przepisów unijnych i krajowych dotyczących środowiska i planowania użytkowania gruntów, do ochrony otoczenia lotnisk, o których mowa w lit. e);
 - g) zapewniania służb zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz projektowania, produkcji, utrzymania i eksploatacji systemów i części składowych wykorzystywanych w zapewnianiu ATM/ANS;
 - h) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i operacji bezzałogowych statków powietrznych, ich silników, śmigieł oraz części i wyposażenia nieinstalowanego, jak również wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, w przypadku gdy takie statki powietrzne są eksploatowane w obrębie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej przez operatora mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium, do którego stosuje się Traktaty.
2. Niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do personelu i organizacji zaangażowanych w działania, o których mowa w ust. 1.
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) państwowych statków powietrznych oraz ich wyrobów lotniczych, części i wyposażenia nieinstalowanego, a także personelu i organizacji zaangażowanych w działania i świadczenia wykonywane przez państwowe statki powietrzne;
- b) lotnisk lub ich części, jak również wyposażenia, personelu i organizacji, kontrolowanych i eksploatowanych przez wojsko;
- c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, zapewnianych lub udostępnianych przez wojsko;
- d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji samolotów, których operacje wiążą się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, wymienionych w załączniku I, jak również do zaangażowanych w nie personelu i organizacji.

W odniesieniu do lit. a) państwa członkowskie zapewniają, aby działania oraz świadczenia przy użyciu państwowych statków powietrznych, określone we wspomnianej literze, były wykonywane z należyтым uwzględnieniem celów niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie zapewniają również, w stosownych przypadkach, separację państwowych statków powietrznych od innych statków powietrznych.

W odniesieniu do lit. d) Komisji powierza się zgodnie z art. 117 uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych w celu dostosowania wymienionych poniżej kryteriów zawartych w załączniku I, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny lub zmiany operacyjne, w szczególności wprowadzenie nowych technik produkcji lub nowych technologii, oraz w zakresie, w jakim jest to uzasadnione niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego wiążącym się z eksploatacją statków powietrznych, których to dotyczy:

- (i) daty, o których mowa w lit. a) ppkt (i) wspomnianego załącznika;
- (ii) limity dotyczące masy, prędkości i objętości ogrzanego powietrza, o których mowa w lit. e), f), g), h), i) oraz j) wspomnianego załącznika.

- 4. Organizacja odpowiedzialna za projektowanie typu statku powietrznego może zwrócić się do Komisji o wydanie decyzji, że przepisy określone w rozdziale III sekcja I stosuje się do projektowania, produkcji i obsługi technicznej tego typu statku powietrznego oraz do personelu i organizacji zaangażowanych w te działania, jeżeli:

- a) dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres lit. e), f), g), h), i) lub j) załącznika I;
- b) ten typ statku powietrznego ma być produkowany seryjnie; oraz
- c) projekt tego typu statku powietrznego nie został zatwierdzony zgodnie z przepisami krajowymi państwa członkowskiego.

Komisja podejmuje decyzję na podstawie tego wniosku, po zasięgnięciu opinii Agencji oraz państwa członkowskiego, w którym wnioskująca organizacja ma swoje główne miejsce prowadzenia działalności, w kwestii spełnienia kryteriów określonych w akapicie pierwszym. Decyzję taką podejmuje się w drodze aktu wykonawczego przyjmowanego zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2, i publikuje się ją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Agencja włącza tę decyzję również do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Od daty określonej w tej decyzji wykonawczej projektowanie, produkcja i obsługa techniczna danego typu statku powietrznego oraz personel i organizacje zaangażowane w te działania podlegają wyłącznie przepisom rozdziału III sekcja I

oraz aktom delegowanym i wykonawczym przyjętym na podstawie tych przepisów. W takim przypadku przepisy rozdziału IV i rozdziału V dotyczące stosowania przepisów rozdziału III sekcja I mają również zastosowanie do danego typu statku powietrznego.

5. Bez uszczerbku dla art. 8 rozporządzenia (UE) XXXX/XXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona), państwa członkowskie zapewniają, aby poziom bezpieczeństwa obiektów wojskowych, o których mowa w ust. 3 lit. b) niniejszego artykułu i które są otwarte dla ogólnego ruchu lotniczego, oraz ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 lit. c) niniejszego artykułu i które są zapewniane lub udostępniane przez wojsko na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego, był równoważny z poziomem bezpieczeństwa zapewnianym poprzez spełnianie zasadniczych wymagań określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia.
6. Państwa członkowskie mogą postanowić o stosowaniu przepisów rozdziału III sekcje I, II, III, V, VI lub VII do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 lit. a) i c) niniejszego artykułu, jak również do personelu i organizacji zaangażowanych w te działania.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję i Agencję o swoim zamiarze. W powiadomieniu tym należy zawrzeć wszelkie istotne informacje, w szczególności:

- a) numer sekcji, której lub których przepisy państwo to zamierza stosować;
- b) działania, personel i organizacje, mające zostać objęte tymi przepisami;
- c) uzasadnienie zamiaru podjęcia takiej decyzji; oraz
- d) datę, od której planowana decyzja ma być stosowana.

Komisja, po konsultacji z Agencją, podejmuje decyzję, czy – w świetle charakterystyki działań, personelu i organizacji, których dotyczy powiadomienie, oraz celu i treści przepisów danej lub danych sekcji wskazanej w powiadomieniu – przedmiotowe przepisy mogą być skutecznie stosowane oraz, w stosownych przypadkach, na jakich warunkach. Decyzję Komisji, podejmowaną w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2, i publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Agencja włącza tę decyzję do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Zainteresowane państwo członkowskie stosuje przepisy sekcji będącej lub będących przedmiotem powiadomienia przesłanego Komisji dopiero po uzyskaniu pozytywnej decyzji Komisji oraz, w stosownych przypadkach, po zapewnieniu spełnienia warunków określonych w tej decyzji. W takim przypadku, począwszy od dnia określonego w decyzji państwa członkowskiego, działania, personel i organizacje, których decyzja ta dotyczy, podlegają wyłącznie przepisom wskazanych sekcji oraz przepisom aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na ich podstawie. W takim przypadku przepisy rozdziałów IV i V dotyczące stosowania przepisów sekcji wskazanej lub wskazanych w powiadomieniu mają również zastosowanie do odpowiednich działań, personelu i organizacji.

Komisja, Agencja i właściwe organy zainteresowanego państwa członkowskiego współpracują do celów stosowania niniejszego ustępu.

Państwa członkowskie mogą postanowić o cofnięciu swoich decyzji podjętych na podstawie niniejszego ustępu. W takim przypadku zainteresowane państwo

członkowskie powiadamia o tym Komisję i Agencję. Powiadomienie to jest publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a Agencja włącza go do repozytorium, o którym mowa w art. 63. Zainteresowane państwo członkowskie zapewnia odpowiedni okres przejściowy.

7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wyłączeniu z zakresu stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotniska oraz wyposażenia wykorzystywanego na tym lotnisku, jeżeli lotnisko to obsługuje nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie i nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie, pod warunkiem że takie wyłączenie nie zagraża przestrzeganiu zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 29.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję i Agencję o zamiarze podjęcia takiej decyzji, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie. W powiadomieniu tym należy zawrzeć wszystkie istotne informacje dotyczące planowanej decyzji.

Komisja, po konsultacji z Agencją, podejmuje decyzję o tym, czy warunki określone w akapicie pierwszym zostały spełnione. Decyzję Komisji, podejmowaną w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2, i publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Agencja włącza tę decyzję do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Zainteresowane państwo członkowskie może przyjąć planowaną decyzję dopiero po uzyskaniu pozytywnej decyzji Komisji. W takim przypadku, począwszy od dnia określonego w decyzji państwa członkowskiego, projektowanie, obsługa techniczna i eksploatacja lotniska, którego decyzja ta dotyczy, oraz wyposażenie tego lotniska przestają podlegać przepisom niniejszego rozporządzenia oraz przepisom aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Państwa członkowskie dokonują co roku analizy danych o natężeniu ruchu na lotniskach, które zostały wyłączone przez te państwa z zakresu rozporządzenia na podstawie niniejszego ustępu. Jeżeli analiza ta wykaże, że w okresie trzech kolejnych lat któreś z tych lotnisk obsługuje więcej niż 10 000 pasażerów rocznie i więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie, zainteresowane państwo członkowskie cofa wyłączenie dotyczące tego lotniska. Powiadamia ono o tym Komisję i Agencję. Decyzję o cofnięciu wyłączenia publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a Agencja włącza ją do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Przepisy niniejszego ustępu nie mają wpływu na odstępstwa przyznane przez państwa członkowskie na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Decyzje dotyczące takich odstępstw publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a Agencja włącza je do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „nadzór” oznacza sprawdzanie w sposób ciągły przez właściwy organ lub w jego imieniu, czy wymogi, na podstawie których wydano certyfikat lub świadectwo, lub wymogi, w odniesieniu do których złożono deklarację, są nadal spełniane;

- 2) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wraz z załącznikami, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- 3) „wyrób” oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło;
- 4) „część” oznacza jakąkolwiek część statku powietrznego inną niż silnik lub śmigło;
- 5) „część składowa ATM/ANS” oznacza jakąkolwiek część składową określoną w art. 2 pkt 19 rozporządzenia (UE) XXXX/XXX²⁰;
- 6) „certyfikacja” oznacza wszelkie formy uznania, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i w oparciu o odpowiednią ocenę, że organizacja lub osoba, wyrób, część, wyposażenie nieinstalowane, lotnisko, wyposażenie lotniska, system ATM/ANS, część składowa ATM/ANS lub szkoleniowe urządzenie symulacji lotu spełniają stosowne wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, polegające na wydawaniu certyfikatu lub świadectwa potwierdzającego zgodność z tymi wymogami;
- 7) „deklaracja” oznacza pisemne oświadczenie złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na wyłączną odpowiedzialność osoby prawnej lub fizycznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, potwierdzające spełnienie stosownych wymogów dotyczących organizacji lub osoby, wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego, wyposażenia lotniska, systemu ATM/ANS lub części składowej ATM/ANS, określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
- 8) „kwalifikowana jednostka” oznacza akredytowaną osobę prawną lub fizyczną, której – na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz pod kontrolą i na odpowiedzialność Agencji lub właściwego organu krajowego – mogą zostać powierzone pewne zadania w zakresie certyfikacji lub nadzoru;
- 9) „certyfikat” oznacza każdy certyfikat, świadectwo, zatwierdzenie, licencję, zezwolenie, zaświadczenie lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji, poświadczający zgodność ze stosownymi wymaganiami;
- 10) „operator” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub podejmującą się eksploatować co najmniej jeden statek powietrzny lub co najmniej jedno lotnisko;
- 11) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu” oznacza każdy rodzaj urządzenia, które na ziemi symuluje warunki lotu, w tym symulatory lotu, lotnicze urządzenia szkoleniowe, urządzenia do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotu oraz urządzenia do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów;
- 12) „lotnisko” oznacza wyznaczony obszar na lądzie lub na wodzie, na konstrukcji stałej bądź na stałej lub pływającej konstrukcji na morzu, wraz ze znajdującymi się na nim budynkami, urządzeniami i wyposażeniem, przeznaczony w całości lub w części do przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statków powietrznych;
- 13) „wyposażenie lotniska” oznacza sprzęt, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenia dodatkowe, które są używane lub przeznaczone do użytku na potrzeby operacji statków powietrznych na lotnisku;

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) XXXX/XXX [...] w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, (Dz.U. C [...] z [...], s. [...]).

- 14) „płyta postojowa” oznacza wydzielony obszar lotniska przeznaczony na postój statków powietrznych do celów przyjęcia pasażerów na pokład lub opuszczenia go przez nich, załadunku lub rozładunku poczty lub towarów, tankowania, parkowania lub obsługi technicznej;
- 15) „służba zarządzania płytą postojową” oznacza służbę zapewniającą regulację działań i ruchu statków powietrznych i pojazdów na płycie postojowej;
- 16) „ATM/ANS” oznacza funkcje i służby zarządzania ruchem lotniczym określone w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (UE) XXXX/XXX, służby żeglugi powietrznej określone w art. 2 pkt 4 tegoż rozporządzenia, w tym funkcje i służby zarządzania siecią, o których mowa w art. 17 tegoż rozporządzenia, oraz usługi w zakresie pozyskiwania i przetwarzania danych oraz formatowania i przekazywania danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego, do celów żeglugi powietrznej o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;
- 17) „system ATM/ANS” oznacza każde połączenie systemów określonych w art. 2 pkt 33 rozporządzenia (UE) XXXX/XXX;
- 18) „centralny plan ATM” oznacza dokument, o którym mowa w art. 2 pkt 14 rozporządzenia (UE) XXXX/XXX;
- 19) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę ustanowioną w celu udzielania wskazówek i informacji na potrzeby bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
- 20) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszelkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych i państwowych statków powietrznych dokonywane zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”);
- 21) „międzynarodowe normy i zalecane praktyki” oznaczają międzynarodowe normy i zalecane praktyki przyjęte przez ICAO zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej;
- 22) „obsługa naziemna” oznacza wszelką obsługę zapewnianą na lotniskach obejmującą działania związane z bezpieczeństwem w zakresie administracji naziemnej i nadzoru naziemnego, obsługę pasażerów, obsługę bagażu, obsługę ładunków i poczty, obsługę ramp, obsługę statku powietrznego, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługę techniczną statków powietrznych, czynności administracyjne związane z operacjami lotniczymi i załogą, transport naziemny oraz catering;
- 23) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza operację wykonywaną statkiem powietrznym, polegającą na transporcie pasażerów, ładunku lub poczty między dwoma różnymi lotniskami, za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;
- 24) „skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa” oznacza osiągnięte przez państwo członkowskie, Unię lub organizację wyniki w zakresie bezpieczeństwa, określane na podstawie parametrów docelowych i wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa;
- 25) „wskaźnik skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa” oznacza parametr stosowany do monitorowania i oceny skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa;
- 26) „parametr docelowy w zakresie bezpieczeństwa” oznacza planowy lub zakładany cel dotyczący osiągnięcia określonych poziomów wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w danym okresie;

- 27) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- 28) „wyposażenie nieinstalowane” oznacza każdy sprzęt przewożony na pokładzie statku powietrznego, który nie jest zainstalowany w statku powietrznym i który może mieć wpływ na bezpieczeństwo;
- 29) „bezzałogowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny eksploatowany lub przeznaczony do eksploatacji bez pilota na pokładzie;
- 30) „wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym” oznacza sprzęt, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenia dodatkowe, które są niezbędne do bezpiecznej eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych;
- 31) „statek powietrzny zarejestrowany w państwie członkowskim” albo „statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim” oznacza statek powietrzny zarejestrowany zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami odnoszącymi się do załącznika 7 do konwencji chicagowskiej zatytułowanego „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”;
- 32) „państwowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub świadczeń pod kontrolą i na odpowiedzialność państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych;
- 33) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną terytorium, do którego zastosowanie mają Traktaty, jak również każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (UE) XXXX/XXX r. zgodnie z art. 1 ust. 4 tegoż rozporządzenia;
- 34) „właściwy organ krajowy” oznacza jeden lub większą liczbę podmiotów wyznaczonych przez państwa członkowskie i posiadających niezbędne uprawnienia oraz obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

Artykuł 4

Zasady dotyczące środków wprowadzanych na podstawie niniejszego rozporządzenia

1. Wprowadzając środki na podstawie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie, Komisja i Agencja:
 - a) dbają o odzwierciedlenie aktualnego stanu wiedzy i najlepszych praktyk w zakresie lotnictwa oraz uwzględniają światowe doświadczenia w tym zakresie i postęp naukowo-techniczny w stosownych dziedzinach;
 - b) opierają się na najlepszych dostępnych dowodach i analizach;
 - c) umożliwiają niezwłoczną reakcję w celu ustalenia przyczyn wypadków, poważnych incydentów i umyślnych naruszeń zasad ochrony;

- d) uwzględniają wzajemne zależności między różnymi dziedzinami bezpieczeństwa lotniczego, oraz między bezpieczeństwem lotniczym a innymi technicznymi dziedzinami uregulowań w zakresie lotnictwa;
 - e) określają wymogi w taki sposób, by, w miarę możliwości, kłaść nacisk na cele, jakie należy osiągnąć, jednocześnie umożliwiając wybór różnych środków służących osiągnięciu tych celów;
 - f) wspierają współpracę między organami na szczeblu Unii i na szczeblu państw członkowskich oraz efektywne wykorzystanie zasobów i dzielenie się nimi między tymi organami;
 - g) w miarę możliwości stosują środki niewiążące, w tym działania propagujące bezpieczeństwo;
 - h) uwzględniają międzynarodowe zobowiązania w zakresie lotnictwa cywilnego podjęte przez Unię i państwa członkowskie.
2. Środki wprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia muszą odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów działalności, do których się odnoszą, i wiążącemu się z nimi ryzyku oraz być proporcjonalne do tego charakteru i ryzyka. Podczas opracowywania i przyjmowania takich środków państwa członkowskie, Komisja i Agencja uwzględniają, odpowiednio do danej działalności, następujące kwestie:
- a) czy na pokładzie przewożone są osoby inne niż załoga lotnicza, a w szczególności, czy operacja jest publicznie dostępna;
 - b) do jakiego stopnia działalność ta mogłaby zagrażać osobom trzecim lub mieniu na ziemi;
 - c) stopień skomplikowania i osiągi statku powietrznego, którego to dotyczy;
 - d) cel lotu i rodzaj przestrzeni powietrznej, w której lot ten się odbywa;
 - e) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działalności, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez instytucję lub osobę odpowiedzialną;
 - f) zakres, w jakim osoby narażone na ryzyko związane z daną operacją są zdolne do oceny i kontrolowania tego ryzyka;
 - g) wyniki wcześniejszych działań w zakresie certyfikacji i nadzoru.

ROZDZIAŁ II

ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM LOTNICZYM

Artykuł 5

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego

1. Komisja, po konsultacji z Agencją, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, odpowiednio do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, w którym określono zasady, działania i procesy do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem („europejski program bezpieczeństwa lotniczego”).
2. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje przynajmniej opis:

- a) europejskiej polityki bezpieczeństwa lotniczego oraz celów i zasobów w tym zakresie;
- b) zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Europie;
- c) zapewniania bezpieczeństwa lotniczego w Europie;
- d) propagowania bezpieczeństwa lotniczego w Europie.

W europejskim programie bezpieczeństwa lotniczego opisuje się również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6, przy czym państwa członkowskie i zainteresowane strony ściśle angażują się w ten proces.

Artykuł 6

Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego

1. Agencja opracowuje, przyjmuje, publikuje, a następnie aktualizuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego przynajmniej raz do roku. Na podstawie oceny istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego określa się główne zagrożenia dla bezpieczeństwa, na jakie narażony jest europejski system bezpieczeństwa lotniczego, i przedstawia się działania niezbędne do ograniczenia tych zagrożeń.
2. Agencja dokumentuje, w specjalnym dossier poświęconym ryzyku w zakresie bezpieczeństwa, zagrożenia, o których mowa w ust. 1, oraz monitoruje wdrażanie powiązanych działań ograniczających te zagrożenia podejmowanych przez zainteresowane strony, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez ustanowienie wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.
3. W europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego wskazuje się, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1, akceptowalny poziom bezpieczeństwa w Unii, do którego osiągnięcia wspólnie dążą państwa członkowskie, Komisja i Agencja.

Artykuł 7

Krajowy program bezpieczeństwa lotniczego

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy program bezpieczeństwa lotniczego w celu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego kompetencji („krajowy program bezpieczeństwa lotniczego”). Program ten musi być proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności i spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego.
2. Krajowy program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje przynajmniej następujące elementy:
 - a) politykę bezpieczeństwa lotniczego oraz cele i zasoby w tym zakresie;
 - b) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Europie;
 - c) zapewnianie bezpieczeństwa lotniczego;
 - d) propagowanie bezpieczeństwa lotniczego.
3. W krajowym programie bezpieczeństwa lotniczego wskazuje się, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1, akceptowalny poziom bezpieczeństwa, o którym mowa

w art. 6 ust. 3, to jest akceptowalny poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który należy osiągnąć na szczeblu krajowym w odniesieniu do działalności lotniczej wchodzącej w zakres kompetencji zainteresowanego państwa członkowskiego.

Artykuł 8

Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego

1. Krajowemu programowi bezpieczeństwa lotniczego towarzyszy krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego. Na podstawie oceny istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo członkowskie określa we wspomnianym planie główne zagrożenia dla bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, i przedstawia działania niezbędne do ograniczenia tych zagrożeń.
2. Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego zawiera opis zagrożeń i działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają istotne znaczenie dla danego państwa członkowskiego. Państwo członkowskie informuje Agencję o zagrożeniach i działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, których nie uważa ono za istotne dla jego krajowego systemu bezpieczeństwa lotniczego, i podaje uzasadnienie swojego stanowiska.

ROZDZIAŁ III

ISTOTNE WYMAGANIA

SEKCJA I

Zdatność do lotu i ochrona środowiska

Artykuł 9

Zasadnicze wymagania

Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b) oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać zasadnicze wymagania w zakresie zdatności do lotu określone w załączniku II, a także, w odniesieniu do hałasu i emisji, zasadnicze wymagania w zakresie zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska, określone w załączniku III.

Artykuł 10

Spełnianie wymagań

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego spełnianie wymagań określonych w art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11–16.
2. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego spełnianie wymagań określonych w art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11, 12 i art. 15 ust. 1.

Artykuł 11

Projekt wyrobu

W odniesieniu do projektu wyrobu przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat typu. Zmiany w certyfikacie typu również poddaje się certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat zmian, w tym uzupełniające certyfikaty typu. Projekty reperacji poddaje się certyfikacji i wydaje ich zatwierdzenie.

Taki certyfikat typu, taki certyfikat zmian i takie zatwierdzenie projektu reperacji wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyrobu jest zgodny z podstawą certyfikacji typu ustanowioną zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i), oraz że projekt wyrobu nie posiada żadnych cech lub charakterystyki, z powodu których jego eksploatacja byłaby niezgodna z wymogami ochrony środowiska lub nie byłaby bezpieczna.

Taki certyfikat typu, taki certyfikat zmian i takie zatwierdzenie projektu reperacji mogą również zostać wydane bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów lub zatwierdzeń zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyrobu spełnia warunki określone w akapicie drugim.

Nie wymaga się odrębnego certyfikatu typu dla projektów silników i śmigieł, które zostały certyfikowane jako część projektu statku powietrznego zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 12

Projekt części

W odniesieniu do projektu części przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (ii).

Taki certyfikat może również zostać wydany bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (ii).

Nie wymaga się odrębnego certyfikatu typu dla projektów części, które zostały certyfikowane jako element projektu wyrobu zgodnie z art. 11.

Artykuł 13

Projekt wyposażenia nieinstalowanego

W odniesieniu do projektu wyposażenia nieinstalowanego przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (ii).

Taki certyfikat może również zostać wydany bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (ii).

Artykuł 14

Pojedyncze statki powietrzne

W odniesieniu do pojedynczych statków powietrznych przeprowadza się certyfikację i wydaje świadectwo zdatności do lotu oraz – jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18 – świadectwo zdatności w zakresie hałasu.

Świadectwa te wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny z projektem certyfikowanym zgodnie z art. 11, oraz że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia jego bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji.

Artykuł 15

Organizacje

1. W odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za projektowanie i produkcję wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego przeprowadza się certyfikację i wydaje zatwierdzenie, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Zatwierdzenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 9. W zatwierdzeniu tym określa się jego zakres oraz przywileje przyznane organizacji.

2. W odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną i zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego przeprowadza się certyfikację i wydaje zatwierdzenie, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Zatwierdzenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 9. W zatwierdzeniu tym określa się jego zakres oraz przywileje przyznane organizacji.

3. W odniesieniu do organizacji zaangażowanych w szkolenia personelu, o którym mowa w art. 16, przeprowadza się certyfikację i wydaje zatwierdzenie, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Zatwierdzenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o

których mowa w art. 9. W zatwierdzeniu tym określa się jego zakres oraz przywileje przyznane organizacji.

Artykuł 16

Personel

Personel odpowiedzialny za dopuszczenie wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego do eksploatacji po obsłudze technicznej poddawany jest certyfikacji i otrzymuje licencję, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18.

Licencję tę wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał swoją zdolność do wywiązywania się z obowiązków związanych z przyznanymi mu przywilejami zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 9. W licencji określa się jej zakres oraz przywileje przyznane personelowi.

Artykuł 17

Odstępstwa

1. W drodze odstępstwa od art. 9, 10, 11 i 12, stosownie do przypadku:
 - a) zgodność projektu wyrobów i projektu części ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 9, może zostać poddana ocenie bez wydawania certyfikatu, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 18. W takim przypadku we wspomnianych aktach delegowanych określa się warunki i procedury dokonywania takiej oceny. W aktach tych można przewidzieć możliwość składania przez organizację odpowiedzialną za projektowanie i produkcję tych wyrobów i części deklaracji zgodności projektu wyrobów i projektu części ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami oraz ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 18 ust. 1 lit. i) w celu zapewnienia zgodności tych projektów ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami;
 - b) jeżeli projekt statku powietrznego nie spełnia zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9, może zostać wydany ograniczony certyfikat typu. W takim przypadku certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt statku powietrznego spełnia specyficzne wymagania zdolności do lotu, ustanowione zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (iii), oraz że projekt statku powietrznego odpowiada wymogom w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska mającym zastosowanie do planowanego wykorzystania tego statku powietrznego.
2. W drodze odstępstwa od art. 9, 10 i 14, stosownie do przypadku:
 - a) zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 18, w odniesieniu do statku powietrznego, którego projekt był przedmiotem deklaracji zgodnie z ust. 1 lit. a) albo w odniesieniu do którego wydano ograniczony certyfikat typu zgodnie z ust. 1 lit. b), wydaje się ograniczone świadectwo zdolności do lotu lub ograniczone świadectwo zdolności w zakresie hałasu. W takim przypadku świadectwa te wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny ze wspomnianym projektem i że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji;

- b) zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 18 zezwolenie na lot może zostać wydane w celu umożliwienia eksploatacji statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu ani ważnego ograniczonego świadectwa zdatności do lotu. W takim przypadku zezwolenie na lot wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot podstawowy.

Zezwolenie na lot może również zostać wydane bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej udzielania zezwoleń na lot zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że dany statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot podstawowy.

Zezwolenie na lot podlega stosownym ograniczeniom, określonym we wspomnianych aktach delegowanych, zwłaszcza w celu ochrony bezpieczeństwa osób trzecich.

Artykuł 18

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), a także ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) warunków ustanowienia i podania przez Agencję do wiadomości wnioskodawcy zgodnie z art. 66:
 - (i) podstawy certyfikacji typu stosowanej na potrzeby certyfikacji typu, o której mowa w art. 11 i art. 17 ust. 1 lit. b), do wyrobu;
 - (ii) podstawy certyfikacji stosowanej na potrzeby certyfikacji, o której mowa w art. 12 i 13, do części lub wyposażenia nieinstalowanego;
 - (iii) specyficznych wymagań zdatności do lotu i specyfikacji dotyczących zgodności z wymogami ochrony środowiska, mających zastosowanie do statków powietrznych kwalifikujących się do otrzymania ograniczonego świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. a);
 - b) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji, zgodnie z art. 66, do celów zapewnienia ciągłej zdatności wyrobów do lotu i ich zgodności z wymogami ochrony środowiska, a także warunków zatwierdzania sposobów spełniania wymagań, alternatywnych do wspomnianych informacji obowiązkowych;
 - c) szczegółowych warunków dotyczących spełniania przez statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii), zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12, 13, 14, art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 17 ust. 2, w tym:
 - (i) warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i

- związane z nią ryzyko, wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów, stosownie do przypadku;
- (ii) warunków dotyczących okresu ważności tych certyfikatów i przedłużania okresu ich ważności, jeżeli okres ten jest ograniczony;
 - (iii) warunków wystawiania i korzystania z ograniczonych świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. a);
 - (iv) warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na lot, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. b);
 - (v) danych dotyczących zgodności operacyjnej, w tym:
 - minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego;
 - minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego, a także danych referencyjnych na potrzeby testu obiektywnego w ramach kwalifikacji stosowanych w takim szkoleniu symulatorów;
 - głównego wykazu wyposażenia minimalnego, w stosownych przypadkach;
 - danych dotyczących typu statku powietrznego istotnych dla personelu pokładowego;
 - dodatkowych specyfikacji do celów zapewnienia zgodności z przepisami sekcji III niniejszego rozdziału;
 - (vi) warunków obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego;
 - (vii) warunki zarządzania ciągłą zdatnością statku powietrznego do lotu;
- e) dodatkowych wymagań dotyczących zdatności do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, których projekt został już certyfikowany, służących wspieraniu ciągłej zdatności do lotu i poprawie bezpieczeństwa;
 - f) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których mowa w art. 15, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń, stosownie do przypadku;
 - g) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania licencji, o których mowa w art. 16, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się takich licencji;
 - h) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów wydanych zgodnie z niniejszą sekcją oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a);

- i) warunków ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do projektów wyrobów i projektów części, które mogą być przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a);
 - j) warunków i procedur służących ocenie, zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a), zdatości do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska projektów wyrobów oraz projektów części, bez konieczności wydawania certyfikatu, w tym warunków i ograniczeń w odniesieniu do operacji;
 - k) warunków przyznawania organizacjom, które uzyskały zatwierdzenie zgodnie z art. 15, przywileju wydawania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12, 13 i art. 17 ust. 2 lit. b);
 - l) warunków uznawania certyfikatów, informacji o ciągłej zdatości do lotu i innych dokumentów dotyczących zdatości do lotu wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego, do celów stosowania art. 57.
2. W odniesieniu do zdatości do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika II i załącznika III, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody w zakresie zdatości do lotu lub zgodności z wymogami ochrony środowiska, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

SEKCJA II

Załoga statku powietrznego

Artykuł 19

Zasadnicze wymagania

Piloci i personel pokładowy zaangażowani w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), oraz szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę lub ocenę stanu zdrowia takich pilotów i personelu pokładowego muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku IV.

Artykuł 20

Piloci

- 1. Piloci podlegają certyfikacji i otrzymują licencję pilota oraz orzeczenie lekarskie pilota stosowne do operacji, jakie mają wykonywać, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25.
- 2. Licencję pilota wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19, w zakresie wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, biegłości językowej i doświadczenia.
- 3. Orzeczenie lekarskie pilota wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach

delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19, w zakresie kondycji zdrowotnej.

4. W licencjach pilota i orzeczeniach lekarskich pilota określa się przywileje przyznane pilotowi.

Artykuł 21

Personel pokładowy

Personel pokładowy zaangażowany w operacje zarobkowego transportu lotniczego podlega certyfikacji i otrzymuje świadectwo dopuszczenia do pracy.

Personel pokładowy zaangażowany w operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego podlega certyfikacji i otrzymuje świadectwo dopuszczenia do pracy, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25.

Świadectwa te wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19, w zakresie wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych i kondycji zdrowotnej.

Artykuł 22

Organizacje szkoleniowe i centra medycyny lotniczej

W odniesieniu do organizacji szkolących pilotów i personel pokładowy oraz centrów medycyny lotniczej przeprowadza się certyfikację i wydaje zatwierdzenie, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25.

Zatwierdzenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19.

W zatwierdzeniu tym określa się przywileje przyznane organizacji.

Artykuł 23

Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

W odniesieniu do każdego szkoleniowego urządzenia symulacji lotu wykorzystywanego w szkoleniu pilotów przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dane urządzenie jest zgodne z przepisami określonymi w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19.

Artykuł 24

Instruktorzy i egzaminatorzy

Osoby odpowiedzialne za przeprowadzanie szkoleń w powietrzu, szkoleń na symulatorze lotu lub szkoleń personelu pokładowego bądź za ocenę umiejętności pilotów lub personelu pokładowego, jak również lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie podlegają certyfikacji i otrzymują certyfikat, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 25 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19.

W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje.

Artykuł 25

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do pilotów i personelu pokładowego zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), jak również do szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę lub ocenę stanu zdrowia tych pilotów i personelu pokładowego Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) poszczególnych uprawnień wpisywanych do licencji pilotów i orzeczeń lekarskich pilotów, o których mowa w art. 20, stosownie do różnych rodzajów wykonywanych czynności;
 - b) warunków uznawania na potrzeby uzyskania licencji pilota, o której mowa w art. 20 ust. 2, szkoleń odbytych i doświadczenia zdobytego na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu;
 - c) warunków konwersji krajowych licencji pilota i krajowych licencji mechanika pokładowego, wydanych na podstawie prawa państwa członkowskiego, na licencje pilota, o których mowa w art. 20 ust. 2, a także warunków konwersji krajowych orzeczeń lekarskich wydanych na podstawie prawa państwa członkowskiego na orzeczenia lekarskie pilota, o których mowa w art. 20 ust. 3;
 - d) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji, uprawnień wpisywanych do licencji, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń, świadectw oraz certyfikatów, o których mowa w art. 20, 21, 22, 23 i 24;
 - e) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń, świadectw i certyfikatów, o których mowa w art. 20, 21, 22, 23 i 24, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się lub nie wymaga się takich licencji, uprawnień, orzeczeń lekarskich, zatwierdzeń, świadectw i certyfikatów, stosownie do przypadku;
 - f) warunków uznawania licencji pilota, orzeczeń lekarskich pilota i świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego, do celów stosowania art. 57;

- g) warunków, na jakich zabrania się działań uregulowanych w niniejszej sekcji, ogranicza je lub uzależnia od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa.
2. W odniesieniu do pilotów i personelu pokładowego zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), a także do szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę lub ocenę stanu zdrowia tych pilotów i personelu pokładowego Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika IV, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące załogi statku powietrznego, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 1 i 2, obejmują, w stosownych przypadkach, uregulowania dotyczące wydawania wszystkich typów licencji i uprawnień pilota wymaganych na podstawie konwencji chicagowskiej. Przepisy te mogą także obejmować uregulowania dotyczące wydawania innych typów licencji i uprawnień.

SEKCJA III

Operacje lotnicze

Artykuł 26

Zasadnicze wymagania

Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) musi być zgodna z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku V i, w stosownych przypadkach, załącznikach VII i VIII.

Artykuł 27

Operatorzy

1. Operatorzy mający główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, i zaangażowani w operacje zarobkowego transportu lotniczego podlegają certyfikacji i otrzymują certyfikat.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjmowanych na mocy art. 28 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26. W certyfikacie tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres operacji.

2. Operatorzy mający siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, i zaangażowani w operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego podlegają certyfikacji i otrzymują certyfikat, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 28.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 28 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których

mowa w art. 26. W certyfikacie tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres operacji.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 28, dopuszcza się, by operatorzy mający siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, i zaangażowani w operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego deklarowali posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26.

3. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej przez operatorów mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności poza terytorium, do którego stosuje się Traktaty, ale w stosunku do których państwa członkowskie wykonują funkcje i zadania państwa operatora na mocy konwencji chicagowskiej, jak również do personelu i organizacji zaangażowanych w te operacje, państwa członkowskie zapewniają poziom bezpieczeństwa równoważny w stosunku do poziomu ustanowionego w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 28

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) szczegółowych warunków eksploatacji statków powietrznych zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26;
 - b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 27 ust. 1 i 2, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się uzyskania takich certyfikatów lub dopuszcza się składanie deklaracji, stosownie do przypadku;
 - c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 27 ust. 1 i 2, oraz operatorów składających deklaracje zgodnie ze szczegółowymi przepisami, o których mowa w lit. b);
 - d) warunków, które operatorzy, o których mowa w art. 27 ust. 1 i 2, i członkowie ich załóg statków powietrznych muszą spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku członków załóg;
 - e) dodatkowych wymogów niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26, mających zastosowanie do operatorów mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, jeżeli operatorzy ci zawierają umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umowy leasingu z załogą z operatorami mającymi siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności poza wspomnianym terytorium;
 - f) warunków i procedur niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26, w odniesieniu do zatwierdzania przez właściwe organy krajowe indywidualnych programów określania czasu lotu oraz

wydawania przez Agencję opinii dotyczących tych programów zgodnie z art. 65 ust. 7;

- g) warunków, na jakich zabrania się eksploatacji statków powietrznych, ogranicza ją lub uzależnia od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa.
- 2. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika V oraz, w stosownych przypadkach, załączników VII i VIII, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące operacji lotniczych, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

SEKCJA IV

Lotniska

Artykuł 29

Zasadnicze wymagania

Lotniska, wyposażenie lotnisk, eksploatacja lotnisk oraz zapewnianie obsługi naziemnej i służby zarządzania płytą postojową na lotniskach muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku VII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII.

Artykuł 30

Certyfikacja lotnisk

- 1. W odniesieniu do lotnisk przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat. Zmiany w tym certyfikacie również poddaje się certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat zmian.

Taki certyfikat i taki certyfikat zmian wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że lotnisko jest zgodne z podstawą certyfikacji lotnisk określoną w ust. 2 oraz że lotnisko to nie posiada żadnych cech ani charakterystyki, z powodu których jego eksploatacja nie byłaby bezpieczna.

Zakres tych certyfikatów obejmuje lotnisko i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem.
- 2. Na podstawę certyfikacji lotniska składają się:
 - a) obowiązujące specyfikacje certyfikacji dotyczące danego typu lotniska;
 - b) przepisy, w odniesieniu do których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa;
 - c) specjalne szczegółowe specyfikacje techniczne, niezbędne w przypadku gdy z uwagi na cechy konstrukcyjne danego lotniska lub doświadczenie zdobyte w trakcie jego eksploatacji specyfikacje certyfikacji, o których mowa w lit. a), są nieadekwatne lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

Artykuł 31

Wypożalenie lotniska mające kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa

1. W odniesieniu do wypożalenia lotnisk mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i wykorzystywanego lub przeznaczonego do użytku na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 34.

Certyfikat dotyczący takiego wypożalenia wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że wypożalenie to jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z art. 34 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 i jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 34, dopuszcza się, by organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną wypożalenia lotnisk mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa składały deklarację zgodności tego wypożalenia z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

Artykuł 32

Organizacje

1. W odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za eksploatację lotnisk przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 34 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

W certyfikacie tym określa się jego zakres oraz przywileje przyznane certyfikowanej organizacji.

2. Organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służb obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu deklarują posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianiem tych służb zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

Artykuł 33

Ochrona otoczenia lotniska

1. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki w celu zapewnienia zabezpieczenia lotnisk znajdujących się na ich terytorium przed działaniami i wydarzeniami w otoczeniu tych lotnisk, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla statków powietrznych korzystających z danego lotniska.
2. Organizacje, o których mowa w art. 32 ust. 1, monitorują działania i wydarzenia, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w otoczeniu lotniska, za którego eksploatację są odpowiedzialne. Wprowadzają one niezbędne środki w celu ograniczenia tego ryzyka, jeżeli leży to w ich możliwościach, a jeżeli wykracza to poza ich możliwości, powiadamiają o tym ryzyku właściwe organy państwa członkowskiego, w którym znajduje się dane lotnisko.

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do lotnisk, wyposażenia lotnisk mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa, eksploatacji lotniska oraz zapewniania obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową na lotniskach Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) szczegółowych warunków dotyczących eksploatacji lotnisk zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29;
 - b) warunków ustanowienia zgodnie z art. 30 ust. 2 podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego lotniska oraz warunków informowania o niej wnioskodawcy, do celów certyfikacji zgodnie z art. 30 ust. 1;
 - c) warunków dotyczących określenia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotnisk mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa oraz warunków informowania o tych specyfikacjach wnioskodawcy, do celów certyfikacji zgodnie z art. 31 ust. 1;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania dotyczących lotnisk certyfikatów, o których mowa w art. 30, w tym wprowadzania ograniczeń w eksploatacji związanych ze szczególną konstrukcją lotniska;
 - e) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów dotyczących wyposażenia lotnisk mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 31, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się uzyskania takich certyfikatów lub dopuszcza się składanie deklaracji, stosownie do przypadku;
 - f) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 32 ust. 1;
 - g) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 30, art. 31 ust. 1 i art. 32 ust. 1, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 31 ust. 2;
 - h) warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje zapewniające obsługę naziemną i organizacje zapewniające służby zarządzania płytą postojową zgodnie z art. 32 ust. 2;
 - i) przywilejów i obowiązków organizacji zapewniających obsługę naziemną i organizacji zapewniających służby zarządzania płytą postojową, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 32 ust. 2;
 - j) warunków uznawania krajowych certyfikatów wydanych w odniesieniu do lotnisk na podstawie prawa krajowego państwa członkowskiego i ich konwersji na dotyczące lotnisk certyfikaty, o których mowa w art. 30, w tym środków już dopuszczonych przez dane państwo członkowskie w oparciu o zgłoszone różnice w odniesieniu do postanowień załącznika 14 do konwencji chicagowskiej;
 - k) warunków, na jakich zabrania się eksploatacji lotnisk lub działań organizacji, o których mowa w art. 32 ust. 2, ogranicza taką eksploatację lub działania bądź uzależnia je od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa;

- 1) warunków udostępniania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji przez Agencję zgodnie z art. 65 ust. 6 oraz przez właściwe organy krajowe, do celów zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji lotniska i wyposażenia lotniska.
2. W odniesieniu do lotnisk, wyposażenia lotniska, eksploatacji lotnisk oraz obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika VII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VIII, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące lotnisk, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

SEKCJA V

ATM/ANS

Artykuł 35

Zasadnicze wymagania

Zapewnianie ATM/ANS musi odbywać się zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII.

Artykuł 36

Instytucje zapewniające ATM/ANS

1. Instytucje zapewniające ATM/ANS poddaje się certyfikacji i wydaje im certyfikat.
Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.
W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje oraz zakres zapewnianych służb.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1, zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 39, państwa członkowskie mogą zdecydować o zezwoleniu instytucjom zapewniającym służby informacji powietrznej na deklarowanie posiadania zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.
W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję, Agencję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji. Decyzję tę publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a Agencja włącza ją do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Artykuł 37

Organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS

1. Organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub

interoperacyjność, poddaje się certyfikacji i wydaje im certyfikat, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.

W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 i jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39, dopuszcza się, by organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, deklarowały posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z ich działalnością zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.

Artykuł 38

Systemy i części składowe ATM/ANS

1. Jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39, od instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 36, wymaga się deklaracji, że systemy i części składowe ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność i które mają zostać wprowadzone do użytkowania przez te instytucje, są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.
2. W odniesieniu do systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, przeprowadza się certyfikację i wydaje certyfikat, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dane systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego i jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39, dopuszcza się, by organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, deklarowały, że te systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z art. 39 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35, oraz że te systemy i części składowe są zdatne do użytku.

Artykuł 39

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:

- a) szczegółowych warunków zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35;
 - b) warunków określenia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów i części składowych ATM/ANS oraz warunków informowania o tych specyfikacjach wnioskodawcy, do celów certyfikacji zgodnie z art. 38 ust. 2;
 - c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 36, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, dopuszcza się składanie deklaracji, stosownie do przypadku;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 37 ust. 1 i art. 38 ust. 2, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się uzyskania takich certyfikatów lub dopuszcza się składanie deklaracji, stosownie do przypadku;
 - e) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 36 oraz, w stosownych przypadkach, w art. 37 i 38;
 - f) przywilejów i obowiązków organizacji składających deklaracje zgodnie z art. 36 ust. 2, art. 37 ust. 2 i art. 38 ust. 2;
 - g) warunków i procedur składania przez instytucje zapewniające ATM/ANS deklaracji zgodnie z art. 38 ust. 1, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się składania takich deklaracji;
 - h) warunków, na jakich można zabronić zapewniania ATM/ANS, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa;
 - i) warunków udostępniania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji przez Agencję zgodnie z art. 65 ust. 6 oraz przez właściwe organy krajowe, do celów bezpiecznego zapewniania ATM/ANS;
 - j) zasad eksploatacji związanych z korzystaniem z przestrzeni powietrznej oraz systemami i częściami składowymi ATM/ANS wymaganymi do korzystania z przestrzeni powietrznej.
2. W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika VIII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VII, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące ATM/ANS, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 1, powinny, w stosownych przypadkach:
- a) być spójne z centralnym planem ATM;
 - b) zostać opracowane w oparciu o stosowne przepisy rozporządzenia (UE) XXXX/XXX oraz określać mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości ważności certyfikatów przyznanych na podstawie wspomnianego rozporządzenia.

Kontrolerzy ruchu lotniczego

Artykuł 40

Zasadnicze wymagania

Kontrolerzy ruchu lotniczego, osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę lub ocenę stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego, a także szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku VIII.

Artykuł 41

Kontrolerzy ruchu lotniczego

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego podlegają certyfikacji i otrzymują licencję kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczenie lekarskie stosowne do służby, jaką mają zapewniać.
2. Licencję kontrolera ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 1, wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskujący o tę licencję wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 44 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 40, w zakresie wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, biegłości językowej i doświadczenia.
3. Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli kontroler ruchu lotniczego wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 44 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 40, w zakresie kondycji zdrowotnej.
4. W licencji kontrolera ruchu lotniczego i w orzeczeniu lekarskim określa się przywileje przyznane kontrolerowi ruchu lotniczego oraz zakres licencji i orzeczenia lekarskiego.

Artykuł 42

Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego, lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie i centra medycyny lotniczej

Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego, lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie oraz centra medycyny lotniczej poddaje się certyfikacji i wydaje im certyfikat.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 44 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 40.

W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje.

Artykuł 43

Instruktorzy i egzaminatorzy

Osoby odpowiedzialne za przeprowadzanie szkolenia praktycznego lub za ocenę praktycznych umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego poddaje się certyfikacji i wydaje się im certyfikat.

Certyfikat ten wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega przepisów określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 44 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 40.

W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje.

Artykuł 44

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, a także osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę lub ocenę stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) poszczególnych uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w art. 41;
 - b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 41, a także certyfikatów, o których mowa w art. 42 i 43;
 - c) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji, orzeczeń lekarskich oraz certyfikatów, o których mowa w art. 41, 42 i 43;
 - d) warunków uznawania krajowych licencji kontrolera ruchu lotniczego i krajowych orzeczeń lekarskich wydanych na podstawie prawa państwa członkowskiego oraz ich konwersji na licencje kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenia lekarskie, o których mowa w art. 41;
 - e) warunków uznawania licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego, do celów stosowania art. 57;
 - f) warunków, na jakich można zabronić prowadzenia szkolenia operacyjnego, ograniczyć prowadzenie takiego szkolenia lub uzależnić od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa;
 - g) warunków udostępniania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji przez Agencję zgodnie z art. 65 ust. 6 oraz przez właściwe organy krajowe, do celów zapewnienia bezpieczeństwa przeprowadzania szkolenia operacyjnego.
2. W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, egzaminowanie, kontrolę oraz ocenę stanu zdrowia kontrolerów ruchu lotniczego, jak również do szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego Komisja posiada uprawnienia do zmiany lub uzupełnienia załącznika VIII, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, jeżeli jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące organizacji szkoleniowych i kontrolerów ruchu

lotniczego, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

SEKCJA VII

Bezzałogowe statki powietrzne

Artykuł 45

Zasadnicze wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

Projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania nimi musi spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku IX.

Artykuł 46

Zgodność bezzałogowych statków powietrznych

1. Jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 47 w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, z uwzględnieniem zasad określonych w art. 4 ust. 2, projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych podlegają certyfikacji. Certyfikaty wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia przepisy określone w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 47 w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 45. W certyfikacie wyszczególnia się ograniczenia związane z bezpieczeństwem, warunki użytkowania i przywileje.
2. Jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 47 w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, z uwzględnieniem zasad określonych w art. 4 ust. 2, projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych podlegają wymogowi złożenia deklaracji. Deklarację składa się, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania, o których mowa w art. 45, oraz odpowiadające im szczegółowe zasady określone zgodnie z art. 47 w celu zapewnienia zgodności z tymi zasadniczymi wymaganiami.
3. Jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 47, biorąc pod uwagę, że odpowiednie poziomy bezpieczeństwa można osiągnąć bez stosowania rozdziałów IV i V niniejszego rozporządzenia, przepisów tych rozdziałów nie stosuje się do zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 45, oraz odpowiadających im szczegółowych zasad określonych zgodnie z art. 47 w celu zapewnienia zgodności z tymi zasadniczymi wymaganiami. W takich przypadkach wymagania te i zasady stanowią „wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 oraz w rozumieniu decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG.

Artykuł 47

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania nimi Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) warunków i procedur wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w art. 46 ust. 1 i 2, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się uzyskania takich certyfikatów lub dopuszcza się złożenie deklaracji, stosownie do przypadku;
 - b) warunków i procedur, zgodnie z którymi operator bezzałogowego statku powietrznego opiera się na certyfikatach wydanych lub deklaracjach złożonych zgodnie z sekcjami I, II, III i VIII;
 - c) warunków, na jakich wymogi dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych, silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania nimi nie podlegają przepisom rozdziałów IV i V niniejszego rozporządzenia, do celów art. 46 ust. 3;
 - d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz operatorów składających deklaracje;
 - e) oznakowania i identyfikacji bezzałogowych statków powietrznych;
 - f) warunków, w których operacje bezzałogowych statków powietrznych są zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa.
2. W odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania nimi, Komisja posiada uprawnienia do zmiany i uzupełnienia załącznika IX i, w stosownych przypadkach, załącznika III, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych zgodnie z art. 117, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź dowody z zakresu bezpieczeństwa operacji powietrznych, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 1 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.

SEKCJA VIII

Statki powietrzne użytkowane przez operatora z państwa trzeciego w celu przylotu na terytorium Unii, lotu w obrębie jej terytorium lub odlotu z niego

Artykuł 48

Obowiązujące zasady

Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), oraz ich załoga i ich operacje muszą spełniać obowiązujące normy ICAO. W zakresie nieuregulowanym takimi normami statki te i ich operacje oraz ich załoga muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załącznikach II, IV, V i, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII, pod warunkiem że wymagania te nie są sprzeczne z prawami państw trzecich wynikającymi z konwencji międzynarodowych.

Artykuł 49

Zgodność

1. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), w zarobkowym transporcie lotniczym przeprowadza się certyfikację i wydaje zezwolenie.

Zezwolenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 48.

W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres operacji.

2. Jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 50, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), innej niż w zarobkowym transporcie lotniczym, przeprowadza się certyfikację i wydaje zezwolenie.

Zezwolenie to wydaje się w odpowiedzi na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 48.

W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres operacji.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego, jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 50, dopuszcza się, aby operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), zaangażowani w operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego, deklarowali posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tych statków powietrznych zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 48.

3. Zezwolenia i deklaracje, o których mowa w ust. 1 i 2, są wymagane tylko w odniesieniu do wykonywanych statkami powietrznymi operacji przylotu na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, lotu w obrębie tego terytorium lub odlotu z niego, z wyjątkiem operacji przelotu nad tym terytorium.

Artykuł 50

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załóg oraz ich operacji, Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów

delegowanych zgodnie z art. 117 w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących:

- a) zezwoleń dla statków powietrznych, dla których brak jest standardowego świadectwa zdolności do lotu ICAO lub zezwoleń dla pilotów, którzy nie mają standardowej licencji ICAO na wykonywanie operacji przylotu na terytorium, do którego stosuje się Traktaty, lotu w obrębie tego terytorium lub odlotu z niego;
 - b) szczególnych warunków eksploatacji statku powietrznego zgodnie z przepisami art. 48;
 - c) alternatywnych warunków w przypadkach, w których przestrzeganie norm i wymagań, o których mowa w art. 48, jest niemożliwe lub wiąże się z nieproporcjonalnym nakładem dla operatora, przy jednoczesnym zapewnieniu spełnienia odpowiednich norm i wymagań;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania zezwoleń, o których mowa w art. 49, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których, dążąc do osiągnięcia celów określonych w art. 1 i uwzględniając charakter danej działalności i związane z nią ryzyko, wymaga się uzyskania takich zezwoleń lub dopuszcza się złożenie deklaracji, stosownie do przypadku. Warunki te muszą uwzględniać certyfikaty wydane przez państwo rejestracji lub państwo operatora i pozostawać bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego przepisów wykonawczych;
 - e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń, o których mowa w art. 49 ust. 1 i 2, oraz, w stosownych przypadkach, operatorów, którzy złożyli deklaracje zgodnie z art. 49 ust. 2;
 - f) warunków, w których eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), jest zabroniona, ograniczona lub uzależniona od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa.
2. Komisja, przyjmując przepisy, o których mowa w ust. 1, zapewnia w szczególności, aby:
- a) w stosownych przypadkach wykorzystywane były dokumenty określające zalecane praktyki i wytyczne ICAO;
 - b) żadne z wymagań nie wykraczało poza określone w niniejszym rozporządzeniu wymagania, którym podlegają statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), oraz załogi i operatorzy tych statków;
 - c) procedura uzyskania zezwoleń, o których mowa w art. 49 ust. 1 i 2, była prosta, proporcjonalna, skuteczna i oszczędna oraz pozwalała na wykazanie zgodności proporcjonalnie do złożoności operacji i związanego z nią ryzyka. Komisja zapewnia w szczególności, aby pod uwagę brane były:
 - (i) wyniki powszechnego programu przeglądu bezpieczeństwa (Universal Safety Oversight Audit Programme) ICAO;
 - (ii) informacje zgromadzone w ramach programów inspekcji na płycie, ustanowionych zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy art. 51 ust. 10;
 - (iii) inne uznane informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do danego operatora;

- (iv) certyfikaty wydane zgodnie z prawem danego państwa trzeciego;
- d) uwzględniane były aspekty bezpieczeństwa związane z ATM/ANS.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓLNY SYSTEM CERTYFIKACJI, NADZORU I EGZEKWOWANIA PRZEPISÓW

Artykuł 51

Certyfikacja, nadzór i egzekwowanie przepisów

1. Państwa członkowskie, Komisja i Agencja współpracują w ramach jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
2. W celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie Agencja i właściwe organy krajowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem:
 - a) przyjmują i oceniają przedłożone im wnioski, wydają certyfikaty i w stosownych przypadkach odnawiają je oraz przyjmują złożone im deklaracje, zgodnie z przepisami rozdziału III;
 - b) prowadzą nadzór nad posiadaczami certyfikatów, osobami prawnymi i fizycznymi, które złożyły deklaracje, oraz nad wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS, częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami objętymi przepisami rozdziału III;
 - c) przeprowadzają niezbędne dochodzenia, inspekcje, audyty i inne działania monitorujące w celu stwierdzenia ewentualnych naruszeń przez osoby, o których mowa w lit. b), mających do nich zastosowanie wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
 - d) podejmują wszelkie niezbędne środki egzekwowania przepisów, w tym zmianę, zawieszenie lub cofnięcie wydanych przez nie certyfikatów, zatrzymanie statku powietrznego i nałożenie kar w celu położenia kresu stwierdzonym naruszeniom.
3. Odpowiedzialność za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w ust. 2, ustala się zgodnie z następującymi przepisami.

Agencja ponosi odpowiedzialność, jeżeli zadania te zostały jej powierzone na mocy art. 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 i 70.

Właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym zlokalizowane jest lotnisko, jest odpowiedzialny za te zadania w odniesieniu do certyfikatu lotniska, o którym mowa w art. 30 ust. 1, oraz certyfikatu dla organizacji odpowiedzialnej ze eksploatację lotniska, o którym mowa w art. 32 ust. 1. Certyfikat dla organizacji odpowiedzialnej za eksploatację lotniska może być połączony z certyfikatem dla lotniska lub wydawany oddzielnie.

We wszystkich pozostałych przypadkach za zadania te odpowiedzialny jest właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym osoba fizyczna ubiegająca się o

certyfikat lub składająca deklarację ma miejsce zamieszkania, lub – w przypadku osób prawnych – gdzie dana osoba ma siedzibę główną, chyba że w aktach delegowanych przyjętych na mocy ust. 10 określono inaczej.

Jednakże jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy ust. 14:

- a) lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie, centra medycyny lotniczej i lekarze medycyny ogólnej są odpowiedzialni za wydawanie orzeczeń lekarskich dla pilotów, o których mowa w art. 20 ust. 3, oraz orzeczeń lekarskich dla kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 41 ust. 1;
 - b) organizacje szkolenia pilotów i personelu pokładowego, które zostały zatwierdzone zgodnie z art. 22, oraz operatorzy, którym wydano certyfikat zgodnie z art. 27, są odpowiedzialni za wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, o których mowa w art. 21.
4. Nadzór sprawowany przez Agencję i właściwe organy krajowe musi być ciągły i oparty na priorytetach określonych w świetle ryzyka dla lotnictwa cywilnego.
 5. Agencja zarządza narzędziami i procedurami oraz stosuje narzędzia i procedury niezbędne do gromadzenia, wymiany i analizy informacji dotyczących bezpieczeństwa uzyskanych z programów inspekcji na płycie ustanowionych w aktach delegowanych przyjętych na mocy ust. 10.
 6. W celu ułatwienia wykonywania zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe wymieniają się informacjami, w tym na temat ewentualnych lub stwierdzonych naruszeń przepisów.
 7. Agencja propaguje wspólne rozumienie i stosowanie wymagań zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, między innymi poprzez opracowanie wytycznych, o których mowa w art. 65 ust. 3, w konsultacji z właściwymi organami krajowymi.
 8. Każda osoba fizyczna lub prawna objęta niniejszym rozporządzeniem może zgłosić Agencji występujące jej zdaniem różnice między państwami członkowskimi w stosowaniu przepisów. Jeżeli różnice takie znacznie utrudniają działalność tych osób lub w inny sposób prowadzą do istotnych trudności, Agencja i krajowe właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich współpracują w celu wyeliminowania tych różnic bez nieuzasadnionej zwłoki. Jeżeli różnic tych nie można wyeliminować, Agencja przekazuje sprawę Komisji.
 9. Agencja i właściwe organy krajowe podejmują niezbędne działania celem zwiększenia i propagowania świadomości na temat bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz upowszechniają informacje związane z bezpieczeństwem istotne z perspektywy zapobiegania wypadkom i incydentom.
 10. W odniesieniu do zadań Agencji i właściwych organów krajowych w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów wynikających z niniejszego rozporządzenia, Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) warunków gromadzenia, wymiany i upowszechniania informacji między Agencją a organami właściwymi krajowymi w wykonywaniu ich zadań;

- b) warunków przeprowadzania certyfikacji oraz dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia skutecznego nadzoru nad osobami prawnymi i fizycznymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS, częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu;
- c) warunków kwalifikacji inspektorów i organizacji zaangażowanych w ich szkolenie;
- d) warunków przeprowadzania inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
- e) warunków dotyczących systemów administrowania i zarządzania Agencji i właściwych organów krajowych w odniesieniu do wykonywania zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów;
- f) w odniesieniu do ust. 3 – warunków podziału obowiązków między właściwe organy krajowe do celów zapewnienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów;
- g) w odniesieniu do ust. 3 – warunków przydziału obowiązków lekarzom orzecznikom przeprowadzającym badania lotniczo-lekarskie i centrom medycyny lotniczej, do celów wydawania orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, a także warunków, na jakich lekarzom medycyny ogólnej powierza się takie obowiązki, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z orzeczeniami lekarskimi dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego;
- h) w odniesieniu do ust. 3 – warunków przydziału obowiązków organizacjom szkolącym pilotów i personel pokładowy, do celów wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań dotyczących certyfikacji personelu pokładowego.

Artykuł 52

Europejscy inspektorzy lotnictwa

1. Agencja opracowuje we współpracy z właściwymi organami krajowymi mechanizm tworzenia puli i wspólnego korzystania z usług inspektorów i innego personelu posiadającego wiedzę specjalistyczną właściwą do wykonywania zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru wynikających z niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja określa i przekazuje właściwym organom krajowym wymagane kwalifikacje i profile doświadczenia, na podstawie których organy te wyznaczają, w miarę dostępności, kandydatów do udziału, w charakterze europejskich inspektorów lotnictwa, w mechanizmie tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej.
2. Agencja i każdy właściwy organ krajowy mogą zwrócić się z wnioskiem o pomoc do europejskich inspektorów lotnictwa w wykonywaniu zadań z zakresu nadzoru i certyfikacji. Agencja koordynuje takie wnioski i opracowuje odpowiednie do tych celów procedury w konsultacji z właściwymi organami krajowymi.
3. Europejscy inspektorzy lotnictwa wykonują swoje zadania nadzoru i certyfikacji pod kontrolą, zgodnie z instrukcjami i pod nadzorem Agencji lub właściwego organu krajowego, który zwrócił się z wnioskiem o pomoc.

4. Koszty pomocy udzielanej przez europejskich inspektorów lotnictwa wyznaczonych przez właściwe organy krajowe są pokrywane z opłat. W tym celu Agencja wystawia faktury w imieniu właściwego organu krajowego, który poniósł koszty, osobie prawnej lub fizycznej, która była przedmiotem działań w zakresie certyfikacji i nadzoru przeprowadzonych przez tych inspektorów. Agencja przekazuje kwotę uzyskaną od tej osoby odpowiedniemu właściwemu organowi krajowemu.
5. W odniesieniu do mechanizmu tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej, o którym mowa w ust. 1, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących:
 - a) praw i obowiązków Agencji i właściwych organów krajowych, które zwracają się z wnioskiem o pomoc, otrzymują pomoc lub udzielają pomocy w ramach tego mechanizmu;
 - b) zezwoleń oraz przepisów mających zastosowanie do europejskich inspektorów lotnictwa, którzy udzielają takiej pomocy;
 - c) ustalania i pobierania opłat, o których mowa w ust. 4.

Artykuł 53

Przekazanie obowiązków

1. Państwa członkowskie mogą przekazać Agencji obowiązki w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich organizacji, operatorów, personelu, statków powietrznych, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu lub lotnisk, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Po takim przekazaniu obowiązków Agencja staje się organem właściwym do celów przekazanego obowiązku, a dane państwo członkowskie jest zwolnione z tego obowiązku. W odniesieniu do wywiązywania się przez Agencję z tego obowiązku stosuje się przepisy rozdziałów IV i V.

2. Państwo członkowskie może, za obopólną zgodą, przekazać innemu państwu członkowskiemu obowiązki w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich organizacji, operatorów, personelu, statków powietrznych, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu lub lotnisk, za które są odpowiedzialne na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Po takim przekazaniu obowiązków właściwy organ państwa członkowskiego, któremu przekazano obowiązki, staje się organem właściwym do celów przekazanego obowiązku, a państwo członkowskie, które przekazało obowiązek, jest zwolnione z tego obowiązku.

W odniesieniu do wywiązywania się z tego obowiązku stosuje się przepisy rozdziałów II i IV oraz art. 120 i 121, jak również odpowiednie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, któremu przekazano obowiązek.

3. Agencja lub państwo członkowskie, stosownie do przypadku, wyraża zgodę na przejęcie obowiązków, o których mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli uzna, że może skutecznie wywiązać się z przekazanego obowiązku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza przekazać niektóre obowiązki zgodnie z ust. 1 lub 2, ustala wspólnie z Agencją lub z innym państwem członkowskim, stosownie do przypadku, plan przejściowy zapewniający uporządkowane przekazanie obowiązków. Przed finalizacją konsultuje się ten plan przejściowy z osobami prawnymi i fizycznymi, których dotyczy przekazanie obowiązków, oraz, w przypadku przekazania obowiązków, o którym mowa w ust. 2, z Agencją.

Agencja i dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają zgodność przekazania obowiązków z planem przejściowym.
5. Agencja udostępnia – poprzez repozytorium utworzone na mocy art. 63 – wykaz państw członkowskich, które przekazały niektóre obowiązki zgodnie z niniejszym artykułem. Wykaz ten zawiera szczegółowe informacje o przekazanych obowiązkach, pozwalające na jasne określenie obowiązków po ich przekazaniu oraz objętych nimi organizacji, operatorów, personelu, statków powietrznych, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu lub lotnisk, stosownie do przypadku.

Agencja uwzględnia przekazanie obowiązków przy przeprowadzaniu inspekcji i innych działań monitorujących zgodnie z art. 73.
6. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej. Jeżeli państwo członkowskie przekazuje zgodnie z niniejszym artykułem obowiązki nałożone na nie w konwencji chicagowskiej, powiadamia ono ICAO o tym, że Agencja lub inne państwo członkowskie występuje jako jego upoważniony przedstawiciel w wywiązywaniu się z zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej.

Artykuł 54

Organizacje działające w wielu państwach

1. Organizacja może zwrócić się do Agencji z wnioskiem o przejęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego za certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów w odniesieniu do tej organizacji, w odstępstwie od art. 51 ust. 3, jeżeli organizacja ta posiada certyfikat lub jest uprawniona do ubiegania się o uzyskanie takiego certyfikatu zgodnie z przepisami rozdziału III od właściwego organu krajowego w jednym państwie członkowskim, ale ma lub zamierza mieć istotne obiekty i personel objęte tym certyfikatem zlokalizowane w innym państwie członkowskim lub w kilku innych państwach członkowskich.

Wniosek taki mogą również złożyć dwie organizacje lub większa ich liczba, z których każda ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim i każda posiada lub jest uprawniona do ubiegania się o certyfikat zgodnie z przepisami rozdziału III dla tego samego rodzaju działalności lotniczej.

Jeżeli organizacje, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, złożą taki wniosek, informują o tym właściwe organy krajowe państw członkowskich, w których mają swoje główne miejsce prowadzenia działalności.
2. Jeżeli Agencja uzna, że może skutecznie wykonywać obowiązki, których dotyczy wniosek, w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie, ustala, wspólnie z zainteresowanym państwem członkowskim lub zainteresowanymi państwami członkowskimi, stosownie do przypadku, plan przejściowy zapewniający uporządkowane przekazanie obowiązków. Przed

finalizacją konsultuje się ten plan przejściowy z organizacjami, które złożyły wnioski o przekazanie obowiązków.

Agencja i dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają zgodność przekazania obowiązków z planem przejściowym.

3. Po takim przekazaniu obowiązków zgodnie z ust. 1 i 2 Agencja staje się organem właściwym do celów przekazanego obowiązku, a dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie są zwolnione z tego obowiązku. W odniesieniu do wywiązywania się przez Agencję z tego obowiązku stosuje się przepisy rozdziałów IV i V.
4. Przepisy art. 53 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio do każdego przekazania obowiązków zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 55

Mechanizm nadzoru w sytuacjach nadzwyczajnych

1. Agencja może zalecić państwu członkowskiemu przekazanie obowiązków zgodnie z art. 53, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - a) wyniki inspekcji i innych działań monitorujących prowadzonych przez Agencję zgodnie z art. 73 wskazują na poważną i utrzymującą się niezdolność państwa członkowskiego do skutecznego wykonywania niektórych lub wszystkich zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów wynikających z niniejszego rozporządzenia;
 - b) Komisja wezwała dane państwo członkowskie do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych zgodnie z lit. a);
 - c) państwo członkowskie nie usunęło nieprawidłowości w sposób satysfakcjonujący, a powstała sytuacja zagraża bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.
2. Jeżeli dane państwo członkowskie nie wprowadziło w życie zalecenia Agencji ani nie usunęło nieprawidłowości w terminie 3 miesięcy od daty tego zalecenia, Komisja, jeżeli uzna, że spełnione są warunki określone w ust. 1, może postanowić o tymczasowym przekazaniu Agencji odpowiedzialności za określone zadania w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów. Decyzję taką podejmuje się w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.
3. Począwszy od dnia, w którym decyzja wykonawcza, o której mowa w ust. 2, staje się skuteczna, Agencja regularnie ocenia, czy warunek w ust. 1 lit. c) jest nadal spełniony. Jeżeli uzna, że warunek ten nie jest już spełniony, wydaje Komisji zalecenie zakończenia tymczasowego przekazania obowiązków.
4. Jeżeli Komisja uzna, uwzględniając to zalecenie, że warunek w ust. 1 lit. c) nie jest już spełniony, podejmuje decyzję o zakończeniu tymczasowego przekazania obowiązków Agencji.

Decyzję taką podejmuje się w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2. W należycie uzasadnionych,

szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

5. Po takim przekazaniu obowiązków zgodnie z ust. 2 Agencja staje się organem właściwym do celów przekazanego obowiązku, a dane państwo członkowskie jest zwolnione z tego obowiązku. W odniesieniu do wywiązywania się przez Agencję z tego obowiązku stosuje się przepisy rozdziałów IV i V.
6. Przepisy art. 53 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio do każdego przekazania obowiązków zgodnie z niniejszym artykułem. Agencja włącza również do repozytorium utworzonego na mocy art. 63 decyzje wykonawcze Komisji, o których mowa w ust. 2 i 4.

Artykuł 56

Ważność certyfikatów i deklaracji

1. Certyfikaty wydane i deklaracje złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie są ważne we wszystkich państwach członkowskich, bez dodatkowych wymagań ani oceny.
2. Jeżeli Komisja uzna, że osoba prawna lub fizyczna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, nie spełnia już obowiązujących wymagań niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Komisja, w oparciu o zalecenie Agencji, zobowiązuje państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad tą osobą do podjęcia stosownych działań naprawczych i zastosowania środków zabezpieczających, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu.

Decyzję taką podejmuje się w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

Począwszy od dnia, w którym ta decyzja wykonawcza staje się skuteczna, dany certyfikat lub dana deklaracja, w odstępstwie od ust. 1, przestaje obowiązywać we wszystkich państwach członkowskich.

3. Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 2, podjęło stosowne działania naprawcze i zastosowało środki zabezpieczające, podejmuje decyzję, w oparciu o zalecenie Agencji, o ponownym obowiązywaniu danego certyfikatu lub danej deklaracji we wszystkich państwach członkowskich, zgodnie z ust. 1. Decyzję taką podejmuje się w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.
4. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Artykuł 57

Uznawanie certyfikatów wydanych przez państwo trzecie

Agencja i właściwe organy krajowe mogą wydawać certyfikaty określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, na podstawie certyfikatów wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego albo uznawać certyfikaty i inne stosowne dokumenty potwierdzające przestrzeganie przepisów lotnictwa cywilnego, które zostały wydane zgodnie z prawem państwa trzeciego, jeżeli taka możliwość jest przewidziana w:

- a) umowach międzynarodowych dotyczących uznawania certyfikatów, zawartych między Unią a państwem trzecim; lub
- b) aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 18 ust. 1 lit. l), art. 25 ust. 1 lit. f) i art. 44 ust. 1 lit. e).

Artykuł 58

Kwalifikowane jednostki

1. Agencja i właściwe organy krajowe mogą przydzielać swoje zadania w zakresie certyfikacji i nadzoru wynikające z niniejszego rozporządzenia kwalifikowanym jednostkom, które zostały akredytowane jako zgodne z kryteriami określonymi w załączniku VI. Agencja i właściwe organy krajowe korzystające z kwalifikowanych jednostek tworzą system akredytacji i oceny zgodności kwalifikowanych jednostek z tymi kryteriami, w momencie akredytacji, a następnie w sposób ciągły.

Kwalifikowana jednostka jest akredytowana oddzielnie, przez Agencję lub właściwy organ krajowy, lub wspólnie przez dwa właściwe organy krajowe lub większą ich liczbę albo przez Agencję i właściwy organ krajowy lub większą ich liczbę.

2. Agencja lub właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe, stosownie do przypadku, cofają lub zawieszają przyznaną akredytację kwalifikowanej jednostki, jeżeli jednostka ta przestaje spełniać kryteria określone w załączniku VI.
3. Agencja lub właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe, akredytujące kwalifikowaną jednostkę, mogą przyznać jej przywilej wydawania, zmiany, zawieszania i cofania certyfikatów lub przyjmowania deklaracji w imieniu Agencji lub właściwego organu krajowego. Przywilej ten uwzględniany jest w zakresie akredytacji.
4. Agencja i właściwe organy krajowe uznają, bez dalszych wymagań technicznych ani oceny, akredytacje kwalifikowanych jednostek przyznane przez Agencję i inne właściwe organy krajowe zgodnie z ust. 1.

Jednakże Agencja i właściwe organy krajowe nie są zobowiązane do korzystania z pełnego zakresu akredytacji przyznanej przez inny właściwy organ krajowy lub Agencję ani do uznawania przywilejów przyznanych kwalifikowanej jednostce przez inny właściwy organ zgodnie z ust. 3.

5. Agencja i właściwe organy krajowe wymieniają się informacjami o przyznanych, zawieszonych i cofniętych akredytacjach. Agencja udostępnia te informacje za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Artykuł 59

Środki zabezpieczające

1. Niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie nie stanowią przeszkody dla niezwłocznego podjęcia przez państwo

członkowskie działań w odpowiedzi na problem dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) problem wiąże się z poważnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego i jego rozwiązanie wymaga od państwa członkowskiego podjęcia niezwłocznych działań;
- b) państwo członkowskie nie ma możliwości odpowiedniego rozwiązania problemu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;
- c) podjęte działania są proporcjonalne do wagi problemu.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję i inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 63, o wprowadzonych środkach oraz przyczynach ich wprowadzenia.

2. Jeżeli czas stosowania środków, o których mowa w ust. 1, przekracza osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie wprowadzało takie same środki wielokrotnie i ich łączny czas trwania przekracza osiem miesięcy, Agencja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 zostały spełnione, i w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, wydaje Komisji zalecenie dotyczące wyników tej oceny. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 63.

W takim przypadku Komisja ocenia, uwzględniając to zalecenie, czy warunki te zostały spełnione. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, przyjmuje – w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania tego zalecenia – odpowiednią decyzję wykonawczą, która jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i umieszczana w repozytorium utworzonego na mocy art. 63.

Niezwłocznie po powiadomieniu o tej decyzji wykonawczej zainteresowane państwo członkowskie zaprzestaje stosowania środków podjętych na mocy ust. 1.

3. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, Agencja bez nieuzasadnionej zwłoki ocenia również, czy problem wskazany przez państwo członkowskie może zostać rozwiązany przez Agencję przez podjęcie decyzji, o których mowa w art. 65 ust. 4 akapit pierwszy, w taki sposób, że środki wprowadzone przez państwo członkowskie nie będą już potrzebne. Jeżeli Agencja uzna, że problem ten można rozwiązać w ten właśnie sposób, podejmuje odpowiednią decyzję w tej sprawie. Jeżeli uzna, że danego problemu nie można rozwiązać w ten właśnie sposób, wydaje zalecenie Komisji w sprawie zmiany aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, którą to zmianę uzna za niezbędną w świetle zastosowania ust. 1.
4. Jeżeli jest to niezbędne w świetle zastosowania ust. 1, Komisja niezwłocznie i z uwzględnieniem zalecenia Agencji rozważa zmianę aktów delegowanych przyjętych na podstawie art. 18 ust. 1, art. 25 ust. 1, art. 28 ust. 1, art. 34 ust. 1, art. 39 ust. 1, art. 44 ust. 1, art. 47 ust. 1 i art. 50 ust. 1.

Artykuł 60

Elastyczność podejścia

1. Państwa członkowskie mogą przyznać dowolnej osobie fizycznej lub prawnej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu wyłączenia spod wymogów mających zastosowanie do tej osoby zgodnie z przepisami rozdziału III, innych niż zasadnicze wymagania określone w tych przepisach, lub z aktami delegowanymi lub wykonawczymi przyjętymi na mocy tych przepisów, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub pilnych potrzeb operacyjnych tych osób, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - a) nie ma możliwości odpowiedniego zareagowania na okoliczności lub potrzeby w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami;
 - b) zapewniony jest akceptowalny poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami, w razie konieczności poprzez zastosowanie środków łagodzących;
 - c) państwo członkowskie ograniczyło na tyle, na ile to możliwe, ewentualne zakłócenie warunków rynkowych wynikające z przyznania wyłączenia; oraz
 - d) wyłączenie jest ograniczone pod względem zakresu i czasu trwania do tego, co absolutnie niezbędne, i jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję i inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 63, o przyznanym wyłączeniu, jego przyczynie oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących.

2. Jeżeli czas stosowania wyłączeń, o których mowa w ust. 1, przekracza osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie przyznawało takie same wyłączenia wielokrotnie i ich łączny czas trwania przekracza osiem miesięcy, Agencja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 zostały spełnione, i w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, wydaje Komisji zalecenie dotyczące wyników tej oceny. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 63.

W takim przypadku Komisja ocenia, uwzględniając to zalecenie, czy warunki te zostały spełnione. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, przyjmuje – w terminie 3 miesięcy od daty otrzymania tego zalecenia – odpowiednią decyzję wykonawczą, która jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i umieszczana w repozytorium utworzonego na mocy art. 63.

Zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie po powiadomieniu o tej decyzji wykonawczej cofa wyłączenie przyznane na mocy ust. 1.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załącznikach można wykazać za pomocą środków innych niż te określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz że środki te zapewniają znaczące korzyści w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub wydajności dla osób podlegających niniejszemu rozporządzeniu lub dla odnośnych organów, może przedłożyć Komisji oraz Agencji, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 63, uzasadniony wniosek o zmianę aktu delegowanego lub wykonawczego, tak aby umożliwić wykorzystanie tych innych środków.

W takim przypadku Agencja bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje zalecenie Komisji dotyczące tego, czy wniosek państwa członkowskiego spełnia warunki określone w akapicie pierwszym.

Jeżeli jest to niezbędne w świetle stosowania niniejszego ustępu, Komisja, niezwłocznie oraz uwzględniając to zalecenie, rozważa możliwość zmiany danego aktu delegowanego lub wykonawczego.

Artykuł 61

Gromadzenie, wymiana i analiza informacji

1. Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe wymieniają się wszelkimi informacjami dostępnymi im w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają istotne znaczenie dla nich nawzajem w wykonywaniu zadań objętych niniejszym rozporządzeniem. Właściwe organy państw członkowskich, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizę tych zdarzeń, są również uprawnione do dostępu do tych informacji w celu wykonywania powierzonych im zadań. Informacje te mogą być również przekazywane zainteresowanym podmiotom zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 4.
2. Agencja koordynuje na szczeblu unijnym gromadzenie, wymianę i analizę informacji o sprawach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja może zawierać porozumienia administracyjne dotyczące gromadzenia, wymiany i analizy informacji z osobami fizycznymi i prawnymi objętymi niniejszym rozporządzeniem lub ze stowarzyszeniami takich osób.
3. Na wniosek Komisji Agencja analizuje pilne lub ważne kwestie wchodzące w zakres niniejszego rozporządzenia. W razie potrzeby właściwe organy krajowe współpracują z Agencją w celu przeprowadzenia takiej analizy.
4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące sposobów wymiany informacji, o których mowa w ust. 1, między Komisją, Agencją i właściwymi organami krajowymi oraz przekazywania takich informacji zainteresowanym stronom. Przepisy te zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 116 ust. 3.

W szczegółowych przepisach, o których mowa w akapicie pierwszym, uwzględnia się:

- a) potrzebę przekazywania osobom fizycznym i prawnym objętym niniejszym rozporządzeniem informacji niezbędnych im do przestrzegania przepisów i realizacji celów określonych w art. 1;
 - b) potrzebę ograniczenia upowszechniania i wykorzystywania informacji do tego, co absolutnie niezbędne do osiągnięcia tych celów;
 - c) potrzebę zapobiegania udostępnieniu lub wykorzystaniu informacji w celu przypisania winy lub odpowiedzialności.
5. Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe, jak również osoby fizyczne i prawne oraz stowarzyszenia takich osób, o których mowa w ust. 2, wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia wymaganej poufności informacji otrzymywanych zgodnie z niniejszym artykułem, bez uszczerbku dla wszelkich bardziej rygorystycznych

wymagań dotyczących poufności przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 lub w innych przepisach unijnych.

6. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii Agencja corocznie publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Sprawozdanie to zawiera analizę sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ogólnego, sformułowaną w sposób prosty i łatwy do zrozumienia, wraz z informacją o tym, czy istnieje zwiększone ryzyko dla bezpieczeństwa.

Artykuł 62

Ochrona źródła informacji

1. Jeżeli informacje, o których mowa w art. 61 ust. 1 i 2, zostały przekazane właściwemu organowi krajowemu, źródło tych informacji jest chronione zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi i krajowymi w zakresie ochrony źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W przypadku gdy informacje takie przekazywane są Komisji lub Agencji przez osobę fizyczną, źródła tych informacji nie ujawnia się, a dane osobowe źródła nie są zapisywane wraz z przekazaną informacją.
2. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie krajowych przepisów prawa karnego, państwa członkowskie odstępują od wszczynania postępowania w odniesieniu do nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się jedynie w wyniku przekazania informacji o tych naruszeniach zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

Przepisy akapitu pierwszego nie mają zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku dochowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, co spowodowało możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie naraziło na szwank bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

3. Państwa członkowskie mogą utrzymać w mocy lub przyjąć środki w celu lepszej ochrony źródeł informacji, o których mowa w ust. 1.
4. Pracownicy i personel kontraktowy, którzy przekazują informacje w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie nie mogą ze względu na przekazane informacje podlegać żadnym konsekwencjom ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której świadczą usługi.

Przepisy akapitu pierwszego nie mają zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku dochowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, co spowodowało możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie naraziło na szwank bezpieczeństwo lotnictwa.

5. Przepisy niniejszego artykułu nie uniemożliwiają państwom członkowskim, Komisji ani Agencji podejmowania jakichkolwiek działań niezbędnych do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

6. Przepisy niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla przepisów dotyczących ochrony źródeł informacji określonych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 i w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014.

Artykuł 63

Repozytorium informacji

1. Agencja tworzy, we współpracy z Komisją i właściwymi organami krajowymi, repozytorium informacji niezbędnych do zapewnienia skutecznej współpracy między Agencją a właściwymi organami krajowymi w zakresie wykonywania ich zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia, oraz zarządza tym repozytorium.

Repozytorium zawiera informacje o:

- a) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez Agencję i właściwe organy krajowe zgodnie z przepisami rozdziału III oraz art. 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 i 70;
- b) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez kwalifikowane jednostki w imieniu Agencji i właściwych organów krajowych zgodnie z art. 58 ust. 3;
- c) akredytacjach udzielonych kwalifikowanym jednostkom przez Agencję i właściwe organy krajowe zgodnie z art. 58 wraz z informacjami dotyczącymi zakresu akredytacji;
- d) środkach wprowadzonych przez państwa członkowskie na mocy art. 2 ust. 6 i 7, jak również wydanych w odniesieniu do tych środków decyzjach Komisji;
- e) decyzjach Komisji podjętych na mocy art. 2 ust. 4;
- f) decyzjach państw członkowskich podjętych na mocy art. 36 ust. 2;
- g) przekazaniu przez państwa członkowskie obowiązków Agencji lub innemu państwu członkowskiemu zgodnie z art. 53 i 54 wraz ze szczegółowymi informacjami na temat przekazanych obowiązków;
- h) decyzjach Komisji podjętych zgodnie z art. 55 wraz ze szczegółowymi informacjami o obowiązkach przekazanych Agencji na mocy tych decyzji;
- i) decyzjach Komisji podjętych zgodnie z art. 56;
- j) powiadomieniach od właściwych organów krajowych dotyczących indywidualnych programów określania czasu lotu przekazywanych Agencji na podstawie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z art. 28 ust. 1 lit. f) oraz dotyczących tych programów opiniach Agencji wydanych zgodnie z art. 65 ust. 7;
- k) powiadomieniach od państw członkowskich dotyczących środków wprowadzonych w ramach niezwłocznej reakcji na problem dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i dotyczących przyznania wyłączeń oraz wydanych w odniesieniu do tych środków zaleceń Agencji i decyzjach Komisji zgodnie z art. 59 ust. 1 i art. 60 ust. 1;

- l) wnioskach państw członkowskich dotyczących innych sposobów spełnienia wymagań oraz wydanych w odniesieniu do tych wniosków zaleceniach Agencji zgodnie z art. 60 ust. 3;
 - m) powiadomieniach od Agencji oraz odpowiadających im decyzjach Komisji na mocy art. 65 ust. 4;
 - n) innych informacjach, które mogą być niezbędne do zapewnienia skutecznej współpracy, o której mowa w akapicie pierwszym.
- 2. Właściwe organy krajowe, lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie oraz centra medycyny lotniczej również wymieniają się za pośrednictwem repozytorium informacjami dotyczącymi kondycji zdrowotnej pilotów. Wszelkie takie informacje stanowiące dane osobowe, w tym dane dotyczące zdrowia, ogranicza się do tego, co jest absolutnie niezbędne do zapewnienia skutecznej certyfikacji i nadzoru pilotów, zgodnie z art. 20.
- 3. Wszelkie dane osobowe, w tym dane dotyczące zdrowia, zawarte w repozytorium przechowuje się nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, do których dane zostały zgromadzone lub w związku z którymi są dalej przetwarzane.
- 4. Państwa członkowskie i Agencja zapewniają, aby osoby, których dane osobowe są przetwarzane w repozytorium, były o tym poinformowane *ex ante*.
- 5. Państwa członkowskie i Agencja mogą ograniczyć zakres praw osób, których dane dotyczą, do dostępu do danych osobowych oraz poprawiania i usuwania danych osobowych zawartych w repozytorium w stopniu, w jakim jest to absolutnie niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zgodnie z art. 13 dyrektywy 95/46/WE i art. 20 rozporządzenia (WE) 45/2001.
- 6. Bez uszczerbku dla ust. 7, Komisji, Agencji, właściwym organom krajowym i każdemu właściwemu organowi państw członkowskich, któremu powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym, zapewnia się na potrzeby wykonywania zadań bezpieczny dostęp on-line do wszystkich informacji w repozytorium.

W stosownych przypadkach Komisja i Agencja mogą przekazywać zainteresowanym stronom niektóre informacje zawarte w repozytorium, inne niż informacje, o których mowa w ust. 2, lub udostępniać te informacje publicznie.
- 7. Informacje zawarte w repozytorium są chronione przed nieuprawnionym dostępem przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi i protokołów. Dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2, oraz ich ujawnianie ogranicza się do osób odpowiedzialnych za certyfikację i nadzór kondycji zdrowotnej pilotów do celów wykonywania przez nie zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Ograniczony dostęp do tych informacji mogą również mieć inne upoważnione osoby w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania repozytorium, w szczególności jego obsługi technicznej. Osoby upoważnione do dostępu do informacji zawierających dane osobowe odbywają wcześniej szkolenie dotyczące mających zastosowanie przepisów ochrony danych osobowych i związanych z nimi zabezpieczeń.
- 8. Komisja przyjmuje przepisy niezbędne do funkcjonowania repozytorium i zarządzania nim. Przepisy te zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 116 ust. 3, i określa w nich szczegółowe wymagania dotyczące:

- a) aspektów technicznych związanych z utworzeniem i utrzymaniem repozytorium;
- b) klasyfikacji informacji przekazywanych przez Komisję, Agencję i właściwe organy krajowe w celu umieszczenia ich w repozytorium, w tym formy i sposobu przekazywania tych informacji;
- c) regularnych i standardowych aktualizacji informacji zawartych w repozytorium;
- d) zasad upowszechniania i publikowania niektórych informacji zawartych w repozytorium zgodnie z ust. 6;
- e) klasyfikacji informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów, które mają być przekazywane przez właściwe organy krajowe, lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie i centra medycyny lotniczej w celu umieszczenia ich w repozytorium, w tym formy i sposobu przekazywania tych informacji;
- f) zasad zabezpieczania informacji zawartych w repozytorium przed nieuprawnionym dostępem, ograniczenia dostępu do informacji i ochrony danych osobowych zawartych w repozytorium zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności przed przypadkowym lub bezprawnym zniszczeniem, utratą, zmianą lub ujawnieniem;
- g) maksymalnego dozwolonego czasu przechowywania danych osobowych w repozytorium, w tym informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów, które stanowią dane osobowe;
- h) szczegółowych warunków, na jakich państwa członkowskie i Agencja mogą ograniczyć prawa osób, których dane dotyczą, do dostępu do danych osobowych oraz poprawiania i usuwania danych osobowych zawartych w repozytorium do celów ust. 5.

ROZDZIAŁ V

AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO UNII EUROPEJSKIEJ

SEKCJA I

ZADANIA

Artykuł 64

Utworzenie i funkcje Agencji

1. Niniejszym ustanawia się Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej.
2. W celu zapewnienia należytego funkcjonowania i rozwoju lotnictwa cywilnego w Unii, zgodnie z celami określonymi w art. 1, Agencja:

- a) wykonuje wszelkie zadania i udziela opinii w kwestiach objętych niniejszym rozporządzeniem;
- b) wspiera Komisję w przygotowywaniu środków, które mają być przyjmowane na mocy niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te dotyczą przepisów technicznych, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniego skoordynowania tych zmian z Agencją;
- c) zapewnia Komisji wsparcie techniczne, naukowe i administracyjne niezbędne do wykonywania przez Komisję jej zadań;
- d) wprowadza konieczne środki w ramach uprawnień przyznanych jej w niniejszym rozporządzeniu lub w innych przepisach prawnych Unii;
- e) przeprowadza inspekcje, inne działania monitorujące i dochodzenia niezbędne w wykonywaniu jej zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia lub na wniosek Komisji;
- f) w zakresie swoich kompetencji wykonuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania przydzielone jej w stosownych konwencjach międzynarodowych, w szczególności w konwencji chicagowskiej;
- g) pomaga właściwym organom krajowym w wykonywaniu ich zadań, w szczególności poprzez zapewnienie forum wymiany informacji oraz wiedzy specjalistycznej;
- h) bierze udział, na wniosek, w określaniu, pomiarze i analizie wskaźników skuteczności działania oraz sprawozdawaniu o nich, jeżeli w prawodawstwie Unii tworzy się systemy skuteczności działania odnoszące się do lotnictwa cywilnego;
- i) współpracuje z innymi instytucjami, organami, urzędami i agencjami Unii w dziedzinach, w których ich działania dotyczą aspektów technicznych lotnictwa cywilnego.

Artykuł 65

Środki Agencji

1. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w przygotowaniu propozycji zmian do niniejszego rozporządzenia oraz do aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Dokumenty, które Agencja przedkłada Komisji w tym celu, mają formę opinii.
2. Agencja wydaje zalecenia kierowane do Komisji w celu stosowania art. 59 i 60.
3. Agencja, zgodnie z art. 104 oraz stosownymi aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia, wydaje specyfikacje certyfikacji, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
4. Agencja podejmuje odpowiednie decyzje na potrzeby stosowania art. 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 i 73.

Agencja może przyznawać wyłączenia osobom fizycznym lub prawnym, którym wydała certyfikat, w przypadkach i na warunkach określonych w art. 60 ust. 1. W takim przypadku Agencja niezwłocznie powiadamia Komisję i państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 63, o przyznanych wyłączeniach, ich przyczynach oraz, w stosownych przypadkach, o

zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących. Jeżeli czas stosowania wyłączenia przekracza osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli Agencja przyznała to samo wyłączenie wielokrotnie i jego łączny czas trwania przekracza osiem miesięcy, Komisja ocenia, czy warunki te zostały spełnione, oraz, jeżeli uzna, że tak nie jest, przyjmuje odpowiednią decyzję wykonawczą, która publikowana jest w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i umieszczana w repozytorium utworzonego na mocy art. 63. Niezwłocznie po powiadomieniu o tej decyzji wykonawczej Agencja cofa wyłączenie.

5. Agencja wydaje sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z art. 73.
6. Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem niniejszego rozporządzenia, określając działania naprawcze, które mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe lub osoby fizyczne i prawne objęte przepisami niniejszego rozporządzenia, oraz przekazując tym właściwym organom krajowym i osobom odpowiednie informacje, w tym wytyczne i zalecenia, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1.
7. Agencja wydaje opinie w sprawie indywidualnych programów określania czasu lotu proponowanych przez państwa członkowskie zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi zgodnie z art. 28 ust. 1 lit. f), odbiegających od specyfikacji certyfikacji przyjętych przez Agencję.

Artykuł 66

Certyfikacja zdolności do lotu i ochrony środowiska

1. W odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), Agencja, w stosownych przypadkach i jak określono w konwencji chicagowskiej lub jej załącznikach, w imieniu państw członkowskich pełni funkcje i wykonuje zadania państwa projektowania, produkcji lub rejestracji, jeżeli te funkcje i zadania wiążą się z certyfikacją projektu oraz obowiązkową informacją o ciągłej zdolności do lotu. W tym celu Agencja w szczególności:
 - a) dla każdego projektu wyrobu, odnośnie do którego złożono zgodnie z art. 11 wniosek o certyfikat typu, certyfikat zmian, w tym uzupełniający certyfikat typu, lub zatwierdzenie projektu reperacji, określa podstawę certyfikacji typu i informuje o niej wnioskodawcę;
 - b) dla każdego wyrobu, odnośnie do którego złożono zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. a) wniosek o ograniczone świadectwo zdolności do lotu lub ograniczone świadectwo zdolności w zakresie hałasu, określa specyficzne wymagania zdolności do lotu lub specyficzne zasady dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska i informuje o nich wnioskodawcę;
 - c) dla każdego projektu części lub wyposażenia nieinstalowanego, odnośnie do którego złożono wniosek zgodnie z odpowiednio art. 12 lub 13, określa podstawę certyfikacji i informuje o niej wnioskodawcę;
 - d) w odniesieniu do statku powietrznego będącego przedmiotem wniosku o zezwolenie na lot zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) wydaje zatwierdzenie powiązanych warunków lotu odnośnie do projektu;

- e) określa i udostępnia specyfikacje zdolności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska, mające zastosowanie do projektu wyrobów i części, które podlegają złożeniu deklaracji zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a);
 - f) odpowiada za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, certyfikatów zmian, w tym uzupełniających certyfikatów typu, oraz zatwierdzeń projektów reperacji w odniesieniu do projektu wyrobów zgodnie z art. 11 i art. 17 ust. 1 lit. b);
 - g) odpowiada za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do certyfikatów dla projektu części i wyposażenia nieinstalowanego zgodnie z art. 12 i 13;
 - h) wydaje odpowiednie karty danych środowiskowych dotyczące projektów wyrobów, które certyfikuje zgodnie z art. 11;
 - i) zapewnia funkcje w zakresie ciągłej zdolności do lotu związane z projektem wyrobów oraz z projektem części i wyposażenia nieinstalowanego, które certyfikowała i w odniesieniu do których sprawuje nadzór, między innymi przez reakcję bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa lub ochrony oraz wydawanie i upowszechnianie odpowiednich obowiązkowych informacji.
2. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do:
 - a) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za projektowanie wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, zgodnie z art. 15 ust. 1;
 - b) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za produkcję, obsługę techniczną i zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego oraz organizacji zaangażowanych w szkolenia personelu, zgodnie z art. 15, jeżeli organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytorium, za które odpowiada państwo członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej.
 3. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 54 ust. 3 w odniesieniu do deklaracji składanych przez organizacje zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a).

Artykuł 67

Certyfikacja załogi statku powietrznego

1. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do zatwierdzenia organizacji szkolących pilotów i personel pokładowy oraz centrów medycyny lotniczej, o których mowa w art. 22, jeżeli te organizacje i centra mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytorium, za które odpowiada państwo członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej.
2. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do certyfikatów szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z art. 23 w każdym z następujących przypadków:

- a) urządzenie jest używane przez organizację, której Agencja wydała certyfikat zgodnie z ust. 1;
- b) urządzenie jest zlokalizowane na terytorium, za które odpowiada państwo członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej, i urządzenie jest używane przez organizację certyfikowaną przez Agencję zgodnie z ust. 1, która ma główne miejsce prowadzenia działalności poza tym terytorium;
- c) urządzenie jest zlokalizowane poza terytorium, za które odpowiada państwo członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej, chyba że urządzenie jest używane przez organizację, której Agencja nie wydała certyfikatu zgodnie z ust. 1 i która ma główne miejsce prowadzenia działalności na tym terytorium.

Artykuł 68

ATM/ANS

1. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do:
 - a) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 36, jeżeli instytucje te mają główne miejsca prowadzenia działalności poza terytorium, do którego stosuje się Traktaty, i są odpowiedzialne za zapewnianie służb ATM/ANS w przestrzeni powietrznej na tym terytorium;
 - b) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 36, jeżeli instytucje te zapewniają służby ATM/ANS o zasięgu ogólnoeuropejskim;
 - c) certyfikatów dla organizacji oraz deklaracji złożonych przez organizacje, o których mowa w art. 37, jeżeli organizacje te są zaangażowane w projektowanie, produkcję lub obsługę techniczną ogólnoeuropejskich systemów oraz części składowych ATM/ANS;
 - d) deklaracji złożonych przez instytucje zapewniające ATM/ANS, którym Agencja wydała certyfikat zgodnie z lit. a) i b) w odniesieniu do systemów i części składowych ATM/ANS, które zostały wprowadzone do użytkowania przez te instytucje zgodnie z art. 38 ust. 1.
2. W odniesieniu do systemów i części składowych, o których mowa w art. 38, Agencja:
 - a) jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39, określa szczegółowe specyfikacje systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność i które są przedmiotem certyfikatu lub deklaracji zgodnie z art. 38 ust. 2, oraz informuje o tych specyfikacjach wnioskodawcę;
 - b) jeżeli tak określono w aktach delegowanych przyjętych na mocy art. 39, jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do certyfikatów i deklaracji dotyczących systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność zgodnie z art. 38 ust. 2.

Artykuł 69

Certyfikacja kontrolerów ruchu lotniczego

Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do certyfikatów dla organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 42, jeżeli organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytorium, za które odpowiada państwo członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej, oraz, w stosownych przypadkach, dla ich personelu.

Artykuł 70

Operatorzy z państw trzecich i międzynarodowy nadzór nad bezpieczeństwem

1. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do zezwoleń na operacje, o których mowa w art. 49 ust. 1 i 2, oraz deklaracje złożone przez operatorów, o których mowa w art. 49 ust. 2, chyba że państwo członkowskie pełni funkcje i realizuje zadania państwa operatora w odniesieniu do danych operatorów.
2. Agencja jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3 w odniesieniu do zezwoleń dla statków powietrznych i pilotów, o których mowa w art. 50 ust. 1 lit. a).
3. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w wykonaniu rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 przez przeprowadzanie niezbędnych ocen operatorów z państw trzecich i organów odpowiedzialnych za nadzór nad nimi, w tym wizyt na miejscu. Przedkłada ona Komisji wyniki tych ocen wraz z odpowiednimi zaleceniami.

Artykuł 71

Dochodzenia prowadzone przez Agencję

1. Agencja przeprowadza, samodzielnie lub za pośrednictwem właściwych organów krajowych lub kwalifikowanych jednostek, dochodzenia niezbędne w wykonywaniu jej zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów zgodnie z art. 51 ust. 3.
2. Do celów przeprowadzania dochodzeń, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do:
 - a) żądania przedłożenia wszystkich niezbędnych informacji od osób prawnych i fizycznych, którym wydała certyfikat lub które złożyły deklarację;
 - b) żądania od tych osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedury lub innych kwestii istotnych dla ustalenia, czy dana osoba przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
 - c) wstępu do wszystkich pomieszczeń, na teren i do środków transportu należących do tych osób;
 - d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich dokumentów, rejestrów lub danych przechowywanych przez te osoby lub im dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane.

Jeśli jest to konieczne do ustalenia, czy osoba, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła jej deklarację, przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób fizycznych lub prawnych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje istotne do tych celów lub mają dostęp do takich informacji.

Uprawnienia określone w niniejszym ustępie wykonuje się zgodnie prawem krajowym państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w którym odbywa się dochodzenie, z należyтым poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów osób objętych tymi czynnościami oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. Jeżeli zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego nakazu od organu wymiaru sprawiedliwości danego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, aby uzyskać wstęp do pomieszczeń, na teren i do środków transportu, o których mowa w akapicie pierwszym lit. c), uprawnienia te wykonuje się dopiero po uzyskaniu takiego nakazu.

3. Agencja zapewnia, aby jej pracownicy oraz, w stosownych przypadkach, wszyscy inni eksperci uczestniczący w dochodzeniu byli wystarczająco wykwalifikowani, odpowiednio poinstruowani oraz należycie upoważnieni. Osoby te wykonują swoje uprawnienia po przedłożeniu pisemnego upoważnienia.
4. Na wniosek Agencji urzędnicy właściwych organów państwa członkowskiego, na którego terytorium przeprowadzone ma być dochodzenie, pomagają w przeprowadzeniu dochodzenia. Jeśli pomoc taka jest wymagana, Agencja z odpowiednim wyprzedzeniem przed dochodzeniem informuje państwo członkowskie, na którego terytorium przeprowadzone ma być dochodzenie, o dochodzeniu i wymaganej pomocy.

Artykuł 72

Grzywny i okresowe kary pieniężne

1. Na wniosek Agencji Komisja może nałożyć na osobę prawną lub fizyczną, której wydała certyfikat lub która złożyła jej deklarację, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, przynajmniej jedno z poniższych:
 - a) grzywnę, jeżeli osoba ta umyślnie albo nieumyślnie naruszyła jeden z przepisów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
 - b) okresową karę pieniężną, jeżeli osoba ta naruszyła jeden z tych przepisów lub jeżeli naruszenie takie może wkrótce nastąpić, w celu skłonienia danej osoby do przestrzegania tych przepisów.
2. Grzywny oraz okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Ich wysokość ustala się, biorąc pod uwagę wagę danej sprawy, w szczególności stopień, w jakim zagrożone zostało bezpieczeństwo lub ochrona środowiska, oraz zdolność gospodarczą danej osoby prawnej lub fizycznej.

Wysokość grzywien nie może przekraczać 4 % rocznego przychodu lub obrotu danej osoby prawnej lub fizycznej. Wysokość kary okresowej nie może przekraczać 2,5 % średniego dziennego przychodu lub obrotu danej osoby prawnej lub fizycznej.

3. Komisja nakłada grzywny i okresowe kary pieniężne na mocy ust. 1, tylko jeżeli inne środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych przyjętych na jego podstawie, służące rozwiązaniu kwestii takich naruszeń, są nieadekwatne lub nieproporcjonalne.
4. W odniesieniu do nakładania grzywien i okresowych kar pieniężnych zgodnie z przepisami niniejszego artykułu Komisja określa w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 117:
 - a) szczegółowe kryteria oraz szczegółową metodykę ustalania wysokości grzywien i okresowych kar pieniężnych;
 - b) szczegółowe przepisy dotyczące postępowań, środków towarzyszących i sprawozdawczości, jak również procedury podejmowania decyzji, w tym przepisy w zakresie prawa do obrony, dostępu do akt, reprezentacji prawnej, poufności, a także przepisy tymczasowe; oraz
 - c) procedury dotyczące pobierania grzywien i okresowych kar pieniężnych.
5. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ma nieograniczoną jurysdykcję w zakresie rozpatrywania odwołań od decyzji Komisji podjętych na mocy ust. 1. Może on uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną.
6. Decyzje Komisji podejmowane na mocy ust. 1 nie mają charakteru karnoprawnego.

Artykuł 73

Monitorowanie państw członkowskich

1. Agencja pomaga Komisji w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie poprzez przeprowadzanie inspekcji i innych działań monitorujących. Celem tych inspekcji i innych działań monitorujących jest również pomoc państwom członkowskim w zapewnieniu jednolitego stosowania tych przepisów.

Agencja przedkłada Komisji sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z niniejszym ustępem.
2. Do celów przeprowadzania inspekcji oraz innych działań monitorujących, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do:
 - a) żądania od właściwych organów krajowych oraz od wszelkich osób fizycznych i prawnych podlegających przepisom niniejszego rozporządzenia przedłożenia wszystkich niezbędnych informacji;
 - b) żądania od tych organów i osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedury lub innych kwestii istotnych dla ustalenia, czy dane państwo członkowskie przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
 - c) wstępu do wszystkich pomieszczeń, na teren i do środków transportu należących do tych organów i osób;
 - d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich dokumentów, rejestrów lub danych przechowywanych przez te organy i osoby lub im

dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane.

Jeżeli jest to konieczne do ustalenia, czy państwo członkowskie przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób fizycznych lub prawnych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje istotne do tych celów lub mają dostęp do takich informacji.

Uprawnienia w niniejszym ustępie wykonuje się zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym odbywa się inspekcja lub inne działanie monitorujące, z należyтым poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów organów i osób objętych tymi czynnościami oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. Jeżeli zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego nakazu od organu wymiaru sprawiedliwości danego państwa członkowskiego, aby uzyskać wstęp do pomieszczeń, na teren i do środków transportu, o których mowa w akapicie pierwszym lit. c), uprawnienia te wykonuje się dopiero po uzyskaniu takiego nakazu.

3. Agencja zapewnia, aby jej pracownicy oraz, w stosownych przypadkach, wszyscy inni eksperci uczestniczący w inspekcji lub innym działaniu monitorującym byli wystarczająco wykwalifikowani, odpowiednio poinstruowani oraz należycie upoważnieni. Osoby te wykonują swoje uprawnienia po przedłożeniu pisemnego upoważnienia.

Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją lub innym działaniem monitorującym, Agencja informuje zainteresowane państwo członkowskie o danej czynności oraz o tożsamości swoich pracowników lub innych ekspertów uczestniczących w czynności.

4. Państwo członkowskie objęte czynnościami ułatwia inspekcję oraz inne działania monitorujące. Zapewnia ono, aby organy i osoby objęte czynnościami współpracowały z Agencją.

Jeżeli osoba fizyczna lub prawna nie współpracuje z Agencją, właściwe organy danego państwa członkowskiego zapewniają Agencji niezbędną pomoc, umożliwiając jej przeprowadzenie inspekcji lub innego działania monitorującego.

5. Jeżeli inspekcja lub inne działanie monitorujące przeprowadzane zgodnie z niniejszym artykułem pociąga za sobą konieczność inspekcji lub innego działania monitorującego w odniesieniu do osoby fizycznej lub prawnej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, zastosowanie mają przepisy art. 71 ust. 2, 3 i 4.
6. Na wniosek państwa członkowskiego sprawozdania sporządzane przez Agencję zgodnie z ust. 1 udostępnia się w języku lub językach urzędowych Unii, właściwych dla państwa członkowskiego, w którym inspekcja miała miejsce.
7. Agencja publikuje zestawienie informacji o stosowaniu przez każde państwo członkowskie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Agencja umieszcza te informacje w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 61 ust. 6.
8. Agencja uczestniczy w ocenie wpływu wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, bez uszczerbku

dla oceny przeprowadzonej przez Komisję zgodnie z art. 113, uwzględniając cele określone w art. 1.

9. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące metod pracy Agencji stosowanych przy wykonywaniu zadań objętych niniejszym artykułem. Przepisy te zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2.

Artykuł 74

Badania naukowe i innowacje

1. Agencja pomaga państwom członkowskim i Komisji w określeniu najważniejszych tematów badawczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia spójności i koordynacji działań badawczo-rozwojowych finansowanych ze środków publicznych oraz polityki wchodzącej w zakres niniejszego rozporządzenia.
2. Agencja wspiera Komisję w definiowaniu i realizacji odpowiednich unijnych programów ramowych w dziedzinie badań naukowych i innowacji oraz rocznych i wieloletnich programów pracy, w tym w procedurach oceny, w ocenach finansowanych projektów oraz w wykorzystaniu wyników projektów badawczych i innowacyjnych.
3. Agencja może prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie, w jakim są one ściśle związane z poprawą działalności w zakresie jej kompetencji. Potrzeby i działania Agencji w zakresie badań naukowych ujmują się w jej rocznym programie pracy.
4. Wyniki prac badawczych finansowanych przez Agencję są publikowane, o ile publikacji takiej nie wykluczają obowiązujące przepisy prawa własności intelektualnej lub zasady ochrony, o których mowa w art. 112.
5. Oprócz zadań określonych w ust. 1–4 i w art. 64 Agencja może również angażować się w doraźne działania badawcze, pod warunkiem że działania te są zgodne z zadaniami Agencji i celami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 75

Ochrona środowiska

1. Środki podejmowane przez Agencję do celów certyfikacji projektu wyrobów zgodnie z art. 11 w odniesieniu do emisji i hałasu mają na celu zapobieganie znaczącym szkodliwym skutkom dla środowiska naturalnego i zdrowia człowieka powodowanym przez działania w zakresie lotnictwa cywilnego.
2. Państwa członkowskie, Komisja, Agencja oraz inne instytucje, organy, urzędy i agencje Unii mogą, w zakresie swoich kompetencji, współpracować w kwestiach dotyczących środowiska, w tym w kwestiach zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady²¹, w celu zapewnienia uwzględnienia

²¹ Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH), utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).

współzależności pomiędzy ochroną środowiska, zdrowiem człowieka i innymi dziedzinami technicznymi w lotnictwie cywilnym.

3. Agencja pomaga Komisji w określaniu i koordynacji polityki oraz działań w zakresie ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym, w szczególności poprzez prowadzenie badań, symulacje i doradztwo techniczne.
4. W celu informowania zainteresowanych stron i ogółu społeczeństwa Agencja co trzy lata publikuje przegląd środowiskowy, który zawiera obiektywną analizę stanu ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym w Unii.

Artykuł 76

Ochrona lotnictwa

1. Państwa członkowskie, Komisja i Agencja współpracują w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, w celu zapewnienia uwzględnienia współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a ochroną.
2. Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy technicznej we wdrożeniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008²², w tym w wykonywaniu inspekcji ochrony i w przygotowaniu środków przyjmowanych na mocy tego rozporządzenia.
3. W ramach ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji Agencja może wprowadzać niezbędne środki na podstawie art. 65 ust. 6 oraz art. 66 ust. 1 lit. i). Przed wprowadzeniem takich środków Agencja musi uzyskać zgodę Komisji i zasięgnąć opinii państw członkowskich.

Artykuł 77

Współpraca międzynarodowa

1. Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy w zarządzaniu relacjami z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. Pomoc taka przyczynia się w szczególności do harmonizacji przepisów i wzajemnego uznawania certyfikatów.
2. Agencja może współpracować z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach objętych niniejszym rozporządzeniem. W tym celu Agencja może, z zastrzeżeniem uzyskania uprzedniej zgody Komisji, ustanowić mechanizmy współpracy z tymi organami i organizacjami międzynarodowymi.
3. Agencja udziela pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych odnoszących się do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem, w szczególności ich zobowiązań określonych w konwencji chicagowskiej.
4. Agencja, we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją, ustanawia i aktualizuje w razie konieczności repozytorium, które obejmuje:

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- a) informacje na temat zgodności między przepisami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz środkami wprowadzanymi przez Agencję na mocy niniejszego rozporządzenia a międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami;
- b) inne informacje związane z wdrożeniem niniejszego rozporządzenia, wspólne dla wszystkich państw członkowskich i istotne z punktu widzenia monitorowania przez ICAO przestrzegania przez państwa członkowskie postanowień konwencji chicagowskiej oraz międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.

Państwa członkowskie korzystają z informacji zawartych w takim repozytorium przy wypełnianiu swoich zobowiązań wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz przekazując ICAO informacje w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem.

- 5. Bez uszczerbku dla odpowiednich postanowień Traktatów, Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe współpracują w ramach sieci ekspertów w kwestiach technicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz związanych z działalnością ICAO.

Agencja zapewnia tej sieci ekspertów niezbędne wsparcie administracyjne, w tym pomoc w przygotowaniu i organizacji posiedzeń.

- 6. Oprócz zadań określonych w ust. 1–5 i w art. 64 Agencja może również angażować się w doraźną współpracę techniczną oraz projekty badawcze i pomocowe z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, pod warunkiem że działania te są zgodne z zadaniami Agencji i celami określonymi w art. 1.

Artykuł 78

Zarządzanie w sytuacji kryzysowej

- 1. Agencja może w zakresie swoich kompetencji brać udział w szybkiej reakcji na sytuacje kryzysowe w lotnictwie i w łagodzeniu skutków tych sytuacji.
- 2. Agencja uczestniczy w Europejskiej Komórcie Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC), utworzonej zgodnie z art. 18 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011²³.

Artykuł 79

Szkolenia lotnicze

Aby promować najlepsze praktyki i jednolite wdrażanie niniejszego rozporządzenia i środków przyjętych na jego podstawie, Agencja może oferować szkolenia, również za pośrednictwem usługodawców zewnętrznych, właściwym organom krajowym, właściwym organom państw trzecich, organizacjom międzynarodowym, osobom prawnym i fizycznym objętym niniejszym rozporządzeniem oraz innym zainteresowanym stronom. Agencja określa i publikuje w swoim publikatorze

²³

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1).

urzędowym warunki, jakie muszą spełniać zewnętrzni dostawcy szkoleń zatrudniani przez Agencję do celów niniejszego artykułu.

Artykuł 80

Wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Agencja, na wniosek, udziela pomocy technicznej Komisji, jeżeli Agencja dysponuje odpowiednią wiedzę specjalistyczną we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez:

- a) prowadzenie inspekcji technicznych, dochodzeń technicznych i badań;
- b) udział we wdrożeniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
- c) udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym w opracowaniu i wdrożeniu programu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).

SEKCJA II

STRUKTURA WEWNĘTRZNA

Artykuł 81

Status prawny, siedziba i biura terenowe

1. Agencja jest organem Unii. Ma ona osobowość prawną.
2. W każdym państwie członkowskim Agencja korzysta ze zdolności prawnej i zdolności do czynności prawnych w najszerszym zakresie przyznawanym osobom prawnym przez prawo krajowe. Agencja może w szczególności nabywać lub zbywać mienie ruchome i nieruchomości oraz może być stroną w postępowaniu sądowym.
3. Siedzibą Agencji jest Kolonia w Republice Federalnej Niemiec.
4. Agencja może tworzyć biura terenowe w państwach członkowskich pod warunkiem wyrażenia przez nie zgody, zgodnie z art. 91 ust. 4.
5. Przedstawicielem prawnym Agencji jest jej dyrektor wykonawczy.

Artykuł 82

Personel

1. Do personelu zatrudnianego przez Agencję zastosowanie mają regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej²⁴ oraz przepisy przyjęte w drodze porozumienia

²⁴ Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 z dnia 29 lutego 1968 r. ustanawiające Regulamin pracowniczy urzędników i warunki zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich oraz ustanawiające specjalne środki stosowane tymczasowo wobec urzędników Komisji (Dz.U. L 56 z 4.3.1968, s. 1).

między instytucjami Unii w celu nadania skuteczności temu regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia.

2. Agencja może korzystać z pomocy oddelegowanych ekspertów krajowych i innych pracowników niezatrudnionych przez Agencję. Zarząd przyjmuje decyzję określającą zasady delegowania ekspertów krajowych do Agencji.

Artykuł 83

Przywileje i immunitety

Do Agencji i jej personelu zastosowanie ma Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej.

Artykuł 84

Odpowiedzialność

1. Odpowiedzialność umowna Agencji podlega prawu właściwemu dla danej umowy.
2. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do rozstrzygania sporów na podstawie klauzul arbitrażowych zamieszczonych w umowie zawartej przez Agencję.
3. W przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja, zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla systemów prawnych państw członkowskich, naprawia szkody wyrządzone przez jej służby lub jej personel przy wykonywaniu ich obowiązków.
4. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w sporach dotyczących odszkodowania za szkody, o których mowa w ust. 3.
5. Odpowiedzialność osobistą personelu wobec Agencji regulują mające do niego zastosowanie przepisy określone w regulaminie pracowniczym lub warunkach zatrudnienia.

Artykuł 85

Funkcje zarządu

1. Agencja posiada zarząd.
2. Zarząd:
 - a) mianuje dyrektora wykonawczego oraz w stosownych przypadkach podejmuje decyzje o przedłużeniu jego kadencji lub usunięciu go ze stanowiska zgodnie z art. 92;
 - b) przyjmuje roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności Agencji i do dnia 1 lipca każdego roku przesyła je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu. Roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności jest podawane do wiadomości publicznej;
 - c) przyjmuje corocznie dokument programowy Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 106;
 - d) przyjmuje roczny budżet Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 109 ust. 11;

- e) ustala procedury podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, o czym mowa w art. 104 i 105;
 - f) wypełnia funkcje odnoszące się do budżetu Agencji zgodnie z art. 109, 110 i 114;
 - g) powołuje członków komisji odwoławczej (komisji odwoławczych) zgodnie z art. 94;
 - h) sprawuje władzę dyscyplinarną wobec dyrektora wykonawczego;
 - i) opiniuje zasady dotyczące opłat i należności, o których mowa w art. 115 ust. 2;
 - j) przyjmuje swój regulamin wewnętrzny oraz regulamin rady wykonawczej;
 - k) decyduje o systemie językowym Agencji;
 - l) podejmuje wszystkie decyzje w sprawie utworzenia struktur wewnętrznych Agencji oraz, w stosownych przypadkach, ich zmian;
 - m) zgodnie z ust. 6 wykonuje – w odniesieniu do personelu Agencji – uprawnienia organu powołującego, przyznane temu organowi w regulaminie pracowniczym, oraz uprawnienia, które organowi uprawnionemu do zawierania umów o pracę przyznano w warunkach zatrudnienia innych pracowników („uprawnienia organu powołującego”);
 - n) przyjmuje odpowiednie przepisy wykonawcze w celu nadania skuteczności regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników zgodnie z art. 110 regulaminu pracowniczego;
 - o) zapewnia odpowiednie działania następcze w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, jak również uzyskanych w rezultacie dochodzeń przeprowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych („OLAF”);
 - p) przyjmuje zasady dotyczące zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do swych członków, a także członków komisji odwoławczej bądź komisji odwoławczych;
 - q) przyjmuje zasady finansowe mające zastosowanie do Agencji zgodnie z art. 114;
 - r) mianuje księgowego podlegającego regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników, który jest całkowicie niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków;
 - s) przyjmuje strategię zwalczania nadużyć finansowych, proporcjonalną w stosunku do ryzyka takich nadużyć, uwzględniając koszty i korzyści związane ze środkami, które mają być zastosowane;
 - t) opiniuje projekt europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 5;
 - u) przyjmuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 6.
3. Zarząd może doradzać dyrektorowi wykonawczemu w każdej sprawie związanej z dziedzinami objętymi niniejszym rozporządzeniem.
4. Zarząd powołuje organ doradczy reprezentujący pełne spektrum zainteresowanych stron, na które wpływ ma praca Agencji, którego opinii zasięga przed podjęciem decyzji w dziedzinach, o których mowa w ust. 2 lit. c), e), f) i i). Zarząd może również zadecydować o zasięgnięciu opinii organu doradczego w innych sprawach, o których mowa w ust. 2 i 3. Zarząd nie jest w żadnym przypadku związany opinią organu doradczego.

5. Zarząd może powołać organy robocze, których zadaniem jest udzielanie pomocy zarządowi w realizacji jego zadań, w tym w przygotowaniu decyzji i monitorowaniu ich realizacji.
6. Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 110 regulaminu pracowniczego zarząd przyjmuje – na podstawie art. 2 ust. 1 regulaminu pracowniczego i art. 6 warunków zatrudnienia innych pracowników – decyzję przekazującą odpowiednie uprawnienia organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i określającą warunki, zgodnie z którymi możliwe jest zawieszenie przekazania tych uprawnień. Dyrektor wykonawczy jest upoważniony do dalszego przekazywania tych uprawnień.

Jeżeli wymagają tego szczególne okoliczności, zarząd może – w drodze decyzji – zawiesić tymczasowo przekazanie uprawnień organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i uprawnień dalej przez niego przekazanych oraz wykonywać je samodzielnie lub przekazać je jednemu ze swoich członków lub też członkowi personelu innemu niż dyrektor wykonawczy.

Artykuł 86

Skład zarządu

1. W skład zarządu wchodzi przedstawiciele państw członkowskich i Komisji, z których każdy ma prawo głosu. Każde państwo członkowskie mianuje po jednym członku zarządu oraz po jednym jego zastępcy, który reprezentuje członka w razie jego nieobecności. Komisja wyznacza dwóch przedstawicieli i ich zastępców. Kadencja członków oraz ich zastępców trwa cztery lata. Kadencja ta jest odnawialna.
2. Członkowie zarządu i ich zastępcy są mianowani na podstawie ich wiedzy, uznanego doświadczenia i zaangażowania w dziedzinie lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem ich znajomości kwestii zarządczych, administracyjnych i budżetowych, przydatnych na drodze do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Są oni ogólnie odpowiedzialni przynajmniej za politykę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w ich państwach członkowskich.
3. Wszystkie podmioty reprezentowane w zarządzie dokładają starań w celu ograniczenia rotacji swych przedstawicieli, aby zapewnić ciągłość prac zarządu. Wszystkie podmioty dążą do uzyskania zrównoważonej proporcji kobiet i mężczyzn w składzie zarządu.
4. W stosownych przypadkach w umowach, o których mowa w art. 118, określa się udział przedstawicieli europejskich państw trzecich w zarządzie w charakterze obserwatora i warunki takiego udziału.
5. Organ doradczy, o którym mowa w art. 85 ust. 4, wyznacza czterech swoich członków, którzy uczestniczą w zarządzie w charakterze obserwatora. Reprezentują oni w możliwie najszerszym zakresie różne poglądy reprezentowane w organie doradczym. Ich kadencja trwa 24 miesiące i może zostać przedłużona jednokrotnie o kolejne 24 miesiące.

Artykuł 87

Przewodniczący zarządu

1. Zarząd wybiera przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego spośród swoich członków z prawem głosu. Zastępca przewodniczącego zastępuje z urzędu przewodniczącego w sytuacji, w której nie może on pełnić swoich obowiązków.

2. Kadencja przewodniczącego i jego zastępcy trwa cztery lata i może zostać przedłużona jednokrotnie o kolejne cztery lata. Jeżeli w którymkolwiek momencie swojej kadencji utracą oni status członków zarządu, ich kadencja kończy się automatycznie w tym samym dniu.

Artykuł 88

Posiedzenia zarządu

1. Posiedzenia zarządu zwołuje jego przewodniczący.
2. Zarząd odbywa rocznie co najmniej dwa posiedzenia zwykłe. Ponadto zbiera się on na wniosek przewodniczącego, Komisji lub jednej trzeciej jego członków.
3. Dyrektor wykonawczy bierze udział w obradach bez prawa głosu.
4. Zarząd może zaprosić dowolną osobę, której opinia może być interesująca, do udziału w swoich posiedzeniach w charakterze obserwatora.
5. Agencja zapewnia zarządowi obsługę sekretariatu.

Artykuł 89

Zasady głosowania w zarządzie

1. Nie naruszając przepisów art. 85 ust. 2 lit. c) i d) oraz art. 92 ust. 7, zarząd podejmuje decyzje większością swoich członków z prawem głosu. Na żądanie członka zarządu decyzje, o których mowa w art. 85 ust. 2 lit. k), podejmuje się jednomyślnie.
2. Każdy członek powołany zgodnie z art. 86 ust. 1 dysponuje jednym głosem. W razie nieobecności jednego z członków prawo do głosowania w jego imieniu ma jego zastępca. Ani obserwatorzy, ani dyrektor wykonawczy Agencji nie mają prawa głosu.
3. W regulaminie wewnętrznym zarządu określa się szczegółową procedurę głosowania, a zwłaszcza warunki, na jakich jeden z członków może działać w imieniu innego członka, jak również, w miarę potrzeb, wszelkie wymagania odnośnie do quorum.
4. Do przyjęcia decyzji w sprawach budżetowych lub zasobów ludzkich wymagane jest głosowanie Komisji za jej przyjęciem.

Artykuł 90

Rada wykonawcza

1. Zarządowi pomaga rada wykonawcza.
2. Rada wykonawcza:
 - a) przygotowuje decyzje, które mają zostać przyjęte przez zarząd;
 - b) zapewnia, wraz z zarządem, odpowiednie działania następcze w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, jak również uzyskanych w rezultacie dochodzeń przeprowadzonych przez OLAF;
 - c) bez uszczerbku dla obowiązków dyrektora wykonawczego określonych w art. 91, służy dyrektorowi wykonawczemu pomocą i doradztwem w zakresie wykonywania

decyzji zarządu, mając na uwadze wzmocnienie nadzoru nad zarządzaniem administracyjnym i budżetowym.

3. W sytuacji pilnej potrzeby rada wykonawcza może podejmować określone decyzje tymczasowe w imieniu zarządu, w szczególności w kwestiach administracyjnych, w tym w zakresie zawieszenia przekazania uprawnień organu powołującego, oraz w kwestiach związanych z budżetem. Decyzje te są przedkładane do zatwierdzenia zarządowi na kolejnym jego posiedzeniu.
4. W skład rady wykonawczej wchodzi przewodniczący zarządu, dwóch przedstawicieli Komisji oraz sześciu innych członków wyznaczonych przez zarząd spośród jego członków dysponujących prawem głosu. Przewodniczący zarządu jest również przewodniczącym rady wykonawczej. Dyrektor wykonawczy bierze udział w posiedzeniach rady wykonawczej bez prawa głosu. Organ doradczy może wyznaczyć jednego ze swoich członków jako obserwatora.
5. Kadencja członków rady wykonawczej trwa tyle samo co kadencja członków zarządu. Kadencja członków rady wykonawczej kończy się wraz z zakończeniem ich członkostwa w zarządzie.
6. Rada wykonawcza odbywa co najmniej jedno posiedzenie zwyczajne co trzy miesiące. Ponadto rada wykonawcza zbiera się także z inicjatywy przewodniczącego lub na wniosek jej członków.
7. Zarząd określa regulamin wewnętrzny rady wykonawczej.

Artykuł 91

Obowiązki dyrektora wykonawczego

1. Agencją zarządza dyrektor wykonawczy. Dyrektor wykonawczy odpowiada przed zarządem. Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji, zarządu i rady wykonawczej, dyrektor wykonawczy jest niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków i nie zwraca się o instrukcje ani ich nie przyjmuje od żadnego rządu ani innego organu.
2. Dyrektor wykonawczy na wezwanie Parlamentu Europejskiego informuje go o wykonywaniu swoich obowiązków. Rada może wezwać dyrektora wykonawczego do poinformowania jej o wykonywaniu jego obowiązków.
3. Dyrektor wykonawczy odpowiada za realizację zadań powierzonych Agencji w niniejszym rozporządzeniu lub w innych aktach prawnych Unii. W szczególności dyrektor wykonawczy jest odpowiedzialny za:
 - a) zatwierdzanie środków Agencji zdefiniowanych w art. 65, w granicach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
 - b) podejmowanie decyzji w sprawie dochodzeń, inspekcji oraz innych działań monitorujących przewidzianych w art. 71 i 73;
 - c) podejmowanie decyzji w sprawie przydziału zadań kwalifikowanym jednostkom zgodnie z art. 58 ust. 1 oraz przeprowadzania dochodzeń w imieniu Agencji przez właściwe organy krajowe lub kwalifikowane jednostki zgodnie z art. 71 ust. 1;
 - d) wprowadzanie niezbędnych środków dotyczących działalności Agencji związanych ze współpracą międzynarodową zgodnie z art. 77;

- e) podejmowanie wszelkich niezbędnych działań, w tym przyjmowanie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikowanie ogłoszeń, aby zapewnić należyte funkcjonowanie Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - f) wdrażanie decyzji przyjętych przez zarząd;
 - g) opracowywanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania z działalności Agencji i przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi;
 - h) opracowywanie projektu preliminarza dochodów i wydatków Agencji zgodnie z art. 109 i wykonywanie jej budżetu zgodnie z art. 110;
 - i) przekazywanie swoich uprawnień innym członkom personelu Agencji. Komisja definiuje sposoby takiego przekazywania uprawnień, które zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2;
 - j) opracowywanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 106 ust. 1, oraz przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi, po otrzymaniu opinii Komisji;
 - k) wdrażanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 106 ust. 1, i składanie zarządowi sprawozdania z jego wykonania;
 - l) opracowywanie planu działania w następstwie wniosków z wewnętrznych lub zewnętrznych sprawozdań z kontroli i ocen oraz z dochodzeń przeprowadzanych przez OLAF, a także przygotowywanie sprawozdań z postępu prac – dwa razy w roku dla Komisji i regularnie dla zarządu i rady wykonawczej;
 - m) ochronę interesów finansowych Unii poprzez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom, w drodze skutecznych kontroli oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, poprzez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych a także, w stosownych przypadkach, poprzez nakładanie skutecznych, proporcjonalnych i odstrasających kar administracyjnych oraz finansowych;
 - n) przygotowanie strategii Agencji w zakresie przeciwdziałania nadużyciom i przedkładanie jej do zatwierdzenia zarządowi;
 - o) przygotowanie projektu przepisów finansowych mających zastosowanie do Agencji;
 - p) przygotowanie europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz jego kolejnych aktualizacji i przedkładanie ich do zatwierdzenia zarządowi;
 - q) przedkładanie zarządowi sprawozdań z realizacji europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego;
 - r) odpowiadanie na wnioski o pomoc składane przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - s) przyjmowanie przekazanych Agencji obowiązków zgodnie z art. 53 i 54;
 - t) bieżące kierowanie Agencją.
4. Dyrektor wykonawczy odpowiada również za podejmowanie decyzji o tym, czy do celów realizacji zadań Agencji w sposób efektywny i skuteczny niezbędne jest utworzenie jednego lub większej liczby biur terenowych w jednym lub w kilku państwach członkowskich. Decyzja ta wymaga uprzedniej zgody Komisji, zarządu i państwa członkowskiego, w którym utworzone ma być biuro terenowe. W decyzji tej określa się zakres czynności biura terenowego w sposób pozwalający uniknąć niepotrzebnych kosztów i powielania funkcji administracyjnych Agencji.

Artykuł 92

Dyrektor wykonawczy

1. Dyrektor wykonawczy zatrudniany jest w Agencji na czas określony, zgodnie z art. 2 lit. a) warunków zatrudnienia innych pracowników.
2. Dyrektor wykonawczy jest mianowany przez zarząd na podstawie osiągnięć i udokumentowanych kompetencji oraz doświadczenia związanego z lotnictwem cywilnym – w drodze wyboru z listy kandydatów zaproponowanych przez Komisję, w wyniku jawnej i przejrzystej procedury wyboru.

Do celów zawarcia umowy w sprawie objęcia stanowiska dyrektora wykonawczego Agencję reprezentuje przewodniczący zarządu.

Przed powołaniem kandydat wybrany przez zarząd może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez członków tej komisji.

3. Kadencja dyrektora wykonawczego wynosi pięć lat. Przed upływem tego okresu Komisja przeprowadza ocenę, w której uwzględnia się wyniki pracy dyrektora wykonawczego oraz zadania i wyzwania stojące przed Agencją w przyszłości.
4. Zarząd, działając na wniosek Komisji, która uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 3, może przedłużyć kadencję dyrektora wykonawczego jednokrotnie na okres nie dłuższy niż pięć lat. Przed przedłużeniem kadencji dyrektora wykonawczego zarząd informuje Parlament Europejski o zamiarze przedłużenia kadencji dyrektora wykonawczego. W miesięcznym okresie poprzedzającym przedłużenie jego kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez członków tej komisji.
5. Dyrektor wykonawczy, którego kadencja została przedłużona, nie może brać udziału w kolejnej procedurze naboru na to samo stanowisko po zakończeniu całego okresu pełnienia swojej funkcji.
6. Dyrektor wykonawczy może zostać odwołany ze stanowiska jedynie decyzją zarządu działającego na wniosek Komisji.
7. Zarząd podejmuje decyzje w sprawie mianowania, przedłużenia kadencji lub odwołania ze stanowiska dyrektora wykonawczego większością dwóch trzecich głosów członków z prawem głosu.
8. Dyrektora wykonawczego wspiera jeden dyrektor lub większa liczba dyrektorów. W przypadku nieobecności lub niedyspozycji dyrektora wykonawczego jego miejsce zajmuje jeden z dyrektorów.

Artykuł 93

Uprawnienia komisji odwoławczej

1. W strukturze administracyjnej Agencji tworzy się jedną komisję odwoławczą lub większą ich liczbę. Komisja określa liczbę komisji odwoławczych oraz przydzielone jej lub im zadania poprzez akty wykonawcze przyjmowane zgodnie z procedurą doradcą, o której mowa w art. 116 ust. 2.

2. Komisja odwoławcza lub komisje odwoławcze odpowiedzialne są za rozpatrywanie odwołań od decyzji, o których mowa w art. 97. Komisja odwoławcza lub komisje odwoławcze zbierają się w miarę potrzeby.

Artykuł 94

Skład komisji odwoławczej

1. W skład komisji odwoławczej wchodzi przewodniczący i dwóch innych członków.
2. Przewodniczący i inni członkowie mają zastępców, którzy reprezentują ich w razie nieobecności.
3. Przewodniczący i inni członkowie oraz ich zastępcy mianowani są przez zarząd z listy zakwalifikowanych kandydatów przyjętej przez Komisję.
4. W przypadku gdy komisja odwoławcza uzna, że wymaga tego charakter odwołania, może zwrócić się do zarządu o powołanie co najwyżej dwóch dodatkowych członków i ich zastępców z listy, o której mowa w ust. 3.
5. Komisja określa kwalifikacje wymagane od członków każdej komisji odwoławczej, ich status i stosunek umowny z Agencją, uprawnienia poszczególnych członków w fazie przygotowawczej przed podjęciem decyzji oraz zasady głosowania. Komisja dokonuje tego za pośrednictwem aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 116 ust. 2.

Artykuł 95

Członkowie komisji odwoławczej

1. Kadencja członków komisji odwoławczej, w tym przewodniczącego i wszystkich zastępców, wynosi pięć lat i można ją przedłużyć o kolejne pięć lat.
2. Członkowie komisji odwoławczej są niezależni. Podejmując decyzje, nie zwracają się oni o instrukcje ani ich nie przyjmują od żadnego rządu ani innego organu.
3. Członkowie komisji odwoławczej nie wykonują żadnych innych funkcji w Agencji. Członkowie komisji odwoławczej mogą być zatrudnieni na niepełnym etacie.
4. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą być odwołani ze stanowiska ani usunięci z listy zakwalifikowanych kandydatów w czasie trwania ich kadencji, chyba że występują poważne podstawy do takiego odwołania lub usunięcia, a Komisja, po uzyskaniu opinii zarządu, podejmie decyzję o takim skutku.

Artykuł 96

Wylączenie i sprzeciw

1. Członkowie komisji odwoławczej nie biorą udziału w żadnym postępowaniu odwoławczym, jeżeli mają w nim interes osobisty lub jeżeli wcześniej byli zaangażowani jako przedstawiciele jednej ze stron postępowania, bądź jeżeli uczestniczyli w podejmowaniu decyzji, stanowiącej przedmiot postępowania odwoławczego.
2. Jeżeli z jednego lub kilku powodów wymienionych w ust. 1 lub jakiegokolwiek innego powodu członek komisji odwoławczej uważa, że nie powinien brać udziału w postępowaniu odwoławczym, informuje o tym odpowiednio komisję odwoławczą.

3. Każda ze stron postępowania odwoławczego może zgłosić sprzeciw wobec któregokolwiek członka komisji odwoławczej z powodów określonych w ust. 1 lub jeżeli wobec danego członka zachodzi podejrzenie o stronnictwo. Sprzeciw taki nie jest dopuszczalny, jeżeli znając powód sprzeciwu, strona postępowania odwoławczego przeprowadziła jeden z etapów procedury. Sprzeciw nie może dotyczyć narodowości członka.
4. W przypadkach określonych w ust. 2 i 3 komisja odwoławcza decyduje bez udziału zainteresowanego członka o środkach, które należy zastosować. W celu podjęcia takiej decyzji zainteresowany członek zastępowany jest w komisji odwoławczej przez jego zastępcę.

Artykuł 97

Decyzje, od których przysługuje odwołanie

1. Odwołać można się od decyzji Agencji przyjętych na mocy art. 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 lub 115.
2. Odwołanie wniesione zgodnie z ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. Agencja może jednak zawiesić wykonanie decyzji, której dotyczy odwołanie, jeżeli uzna to za dopuszczalne w danych okolicznościach.
3. Odwołanie od decyzji, która nie kończy postępowania w stosunku do jednej ze stron, może być złożone tylko wraz z odwołaniem od decyzji ostatecznej, chyba że decyzja ta przewiduje możliwość odrębnego odwołania.

Artykuł 98

Osoby uprawnione do wniesienia odwołania

Każda osoba fizyczna lub prawna może odwołać się od decyzji, która jest do niej kierowana, lub od decyzji, która, mimo przyjęcia w formie decyzji kierowanej do innej osoby, dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie. Strony postępowania mogą być stronami postępowania odwoławczego.

Artykuł 99

Termin i forma

Odwołanie wraz z opartym na dowodach uzasadnieniem składane jest do sekretariatu komisji odwoławczej w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o środku osoby zainteresowanej lub odpowiednio, w razie braku takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o środku.

Artykuł 100

Rewizja wstępna

1. Przed rozpatrzeniem odwołania komisja odwoławcza daje Agencji możliwość rewizji jej decyzji. Jeżeli dyrektor wykonawczy uzna, że odwołanie jest zasadne, może skorygować decyzję w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia. Nie ma to zastosowania w przypadku, gdy wnoszący odwołanie jest stroną przeciwną w postępowaniu odwoławczym.

2. Jeżeli decyzja nie zostanie skorygowana, Agencja bezzwłocznie decyduje, czy należy zawiesić wykonanie decyzji zgodnie z art. 97 ust. 2.

Artykuł 101

Rozpatrywanie odwołań

1. Komisja odwoławcza ocenia, czy odwołanie jest dopuszczalne i uzasadnione.
2. Komisja odwoławcza, rozpatrując odwołanie zgodnie z ust. 1, działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa strony postępowania odwoławczego do wnoszenia w określonym terminie pisemnych uwag do powiadomień, które do nich skierowała, lub do komunikatów pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Komisja odwoławcza może zdecydować o przeprowadzeniu spotkania wyjaśniającego, z urzędu lub na uzasadniony wniosek jednej ze stron w postępowaniu odwoławczym.

Artykuł 102

Decyzje w sprawie odwołań

Jeżeli komisja odwoławcza stwierdzi, że odwołanie nie jest dopuszczalne lub podstawy odwołania są bezzasadne, odrzuca odwołanie. Jeżeli komisja odwoławcza stwierdzi, że odwołanie jest dopuszczalne i podstawy odwołania są zasadne, przekazuje sprawę Agencji. Agencja podejmuje nową zawierającą uzasadnienie decyzję z uwzględnieniem decyzji komisji odwoławczej.

Artykuł 103

Wniesienie skarg do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

1. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej można wnieść skargę o stwierdzenie nieważności prawnie wiążących aktów Agencji, o zaniechanie działania oraz, zgodnie z art. 84, skargę dotyczącą odpowiedzialności pozaumownej i, na podstawie klauzuli arbitrażowej, skargę dotyczącą odpowiedzialności umownej za szkody wyrządzone działaniami Agencji.
2. Skargi o stwierdzenie nieważności decyzji Agencji przyjętych na mocy art. 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 lub 115 można wnosić do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych w Agencji.
3. Państwa członkowskie i instytucje Unii mogą wnieść skargę na decyzje Agencji bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej bez konieczności wyczerpania procedur odwoławczych w Agencji.
4. Agencja wprowadza wszelkie niezbędne środki w celu wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

SEKCJA III

METODY PRACY

Artykuł 104

Procedury opracowywania opinii, specyfikacji certyfikacji, akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji certyfikacji, akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 65 ust. 1 i 3.
Procedury te:
 - a) opierają się na wiedzy specjalistycznej dostępnej właściwym organom krajowym;
 - b) w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów zainteresowanych stron lub opierają się na wiedzy specjalistycznej odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych lub innych wyspecjalizowanych organów;
 - c) zapewniają publikowanie dokumentów przez Agencję i szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, zgodnie z harmonogramem i procedurą, która zobowiązuje Agencję do sporządzenia pisemnej odpowiedzi w procesie konsultacji.
2. Agencja, opracowując na podstawie art. 65 ust. 1 i 3 opinie, specyfikacje certyfikacji, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, ustala procedurę uprzedniej konsultacji z państwami członkowskimi. W tym celu może ona utworzyć grupę roboczą, do której każde państwo członkowskie ma prawo oddelegować eksperta. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca aspektów wojskowych, Agencja włącza do konsultacji również Europejską Agencję Obrony. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca ewentualnego oddziaływania społecznego środków Agencji, Agencja włącza do konsultacji zainteresowane strony, w tym partnerów społecznych w UE.
3. Agencja publikuje opinie, specyfikacje certyfikacji, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, opracowane zgodnie z art. 65 ust. 1 i 3, oraz procedury określone w ust. 1 niniejszego artykułu w publikatorze urzędowym Agencji.

Artykuł 105

Procedury podejmowania decyzji

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury podejmowania decyzji, zgodnie z art. 65 ust. 4.
Procedury te w szczególności:
 - a) zapewniają wysłuchanie osób fizycznych lub prawnych, do których decyzja jest kierowana, oraz wszelkich innych osób, których dotyczy ona w sposób bezpośredni i indywidualny;

- b) zapewniają notyfikację decyzji osobom fizycznym lub prawnym oraz jej publikację z zastrzeżeniem wymogów określonych w art. 112 i art. 121 ust. 2;
 - c) zapewniają powiadomienie osoby fizycznej lub prawnej, do której decyzja jest kierowana, oraz wszystkich innych stron postępowania, o środkach odwoławczych przysługujących im na mocy niniejszego rozporządzenia;
 - d) zapewniają, aby decyzja zawierała uzasadnienie.
2. Zarząd ustanawia procedury określające warunki, na jakich decyzje są notyfikowane zainteresowanym osobom, w tym informacje o dostępnych środkach odwoławczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 106

Programowanie roczne i wieloletnie

1. Do dnia 31 grudnia każdego roku, zgodnie z art. 85 ust. 2 lit. c), zarząd przyjmuje dokument programowy zawierający założenia programu wieloletniego i rocznego, w oparciu o projekt przedstawiony przez dyrektora wykonawczego, przy uwzględnieniu opinii Komisji, a w odniesieniu do wieloletniego programowania – po konsultacji z Parlamentem Europejskim. Przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

Dokument programowy finalizuje się po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego i w razie potrzeby podlega on odpowiednim dostosowaniom.

2. Roczny program prac zawiera szczegółowe cele oraz oczekiwane rezultaty, w tym wskaźniki skuteczności działania. Zawiera on również opis działań, które mają być finansowane, oraz wskazanie zasobów finansowych i ludzkich przydzielonych na każde działanie, zgodnie z zasadami budżetowania i zarządzania zadaniowego, ze wskazaniem, które działania mają być finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat i należności otrzymywanych przez Agencję. Roczny program prac musi być spójny z wieloletnim programem prac, o którym mowa w ust. 4. Jednoznacznie określa się w nim zadania, które zostały dodane, zmienione lub skreślone w stosunku do poprzedniego roku budżetowego. Programowanie roczne obejmuje strategię Agencji dotyczącą działań związanych ze współpracą międzynarodową zgodnie z art. 77 oraz działania Agencji związane z tą strategią.

3. Zarząd dokonuje zmiany przyjętego rocznego programu prac w przypadku przekazania Agencji nowego zadania.

Wszelkie znaczące zmiany w rocznym programie prac przyjmuje się w drodze tej samej procedury, co pierwotny roczny program prac. Zarząd może przekazać dyrektorowi wykonawczemu uprawnienia do dokonywania nieznacznych zmian w rocznym programie prac.

4. Wieloletni program prac określa ogólne założenia strategiczne, w tym cele, oczekiwane rezultaty i wskaźniki skuteczności działania. Obejmuje on również programowanie w zakresie zasobów, w tym wieloletnie planowanie budżetu i zasobów ludzkich.

Programowanie w zakresie zasobów jest aktualizowane co roku. Założenia strategiczne są aktualizowane w miarę potrzeb, a w szczególności w celu uwzględnienia wyników oceny, o której mowa w art. 113.

Artykuł 107

Roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności

1. W rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu z działalności opisuje się, w jaki sposób Agencja zrealizowała roczny program prac, budżet i plan zasobów ludzkich. Zawiera się w nim wyraźne wskazanie, które z mandatów i zadań Agencji dodano, zmieniono lub usunięto w porównaniu w rokiem poprzednim.
2. W sprawozdaniu wskazuje się działania prowadzone przez Agencję i dokonuje oceny wyników w odniesieniu do ustalonych celów, wskaźników skuteczności działania i harmonogramu, do ryzyka związanego z wykonanymi działaniami, jak również do wykorzystania zasobów i ogólnego funkcjonowania Agencji oraz efektywności i skuteczności wewnętrznych systemów kontroli. Wskazuje się w nim również, które działania były finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat i należności otrzymywanych przez Agencję.

Artykuł 108

Przejrzystość i komunikacja

1. W odniesieniu do dokumentów pozostających w posiadaniu Agencji stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1049/2001. Przepis ten nie narusza przepisów dotyczących dostępu do danych i informacji określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 61 ust. 4 oraz art. 63 ust. 8.
2. Agencja może uczestniczyć z własnej inicjatywy w działaniach komunikacyjnych w zakresie swoich kompetencji. Agencja w szczególności zapewnia, aby poza publikacjami, wymienionymi w art. 104 ust. 3, opinia publiczna i każda zainteresowana strona szybko otrzymywały obiektywne, pewne i łatwo zrozumiałe informacje dotyczące pracy Agencji. Agencja zapewnia, aby przydział zasobów na działania komunikacyjne nie miał niekorzystnego wpływu na skuteczne wykonywanie zadań, o których mowa w art. 64.
3. W stosownych przypadkach Agencja tłumaczy materiały istotne pod względem bezpieczeństwa na języki urzędowe Unii. Właściwe organy krajowe udzielają Agencji pomocy poprzez skuteczne przekazywanie istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w obrębie ich odpowiednich jurysdykcji oraz w ich językach.
4. Każda osoba fizyczna bądź prawna jest upoważniona do zwracania się do Agencji na piśmie w dowolnym języku urzędowym Unii oraz ma prawo do otrzymania odpowiedzi w tym samym języku.
5. Usługi tłumaczeniowe niezbędne do funkcjonowania Agencji świadczy Centrum Tłumaczeń dla Organów Unii Europejskiej.

SEKCJA IV

WYMAGANIA FINANSOWE

Artykuł 109

Budżet

1. Bez uszczerbku dla innych dochodów, dochody Agencji obejmują:
 - a) wkład Unii;
 - b) wkład europejskich państw trzecich, z którymi Unia zawarła umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 118;
 - c) opłaty wnoszone przez wnioskujących o certyfikaty wydawane przez Agencję i posiadaczy takich certyfikatów oraz przez osoby, które zarejestrowały w Agencji deklaracje;
 - d) należności za publikacje, szkolenia lub wszelkie inne świadczone usługi oraz za rozpatrywanie odwołań przez Agencję;
 - e) wszelkie dobrowolne wkłady finansowe państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów, jeżeli wkład taki nie zagraża niezależności i bezstronności Agencji;
 - f) należności otrzymywane z tytułu wykonywania jako organ zadań związanych z ATM/ANS zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr (XXXX/XXX) w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - g) dotacje.
2. Na wydatki Agencji składają się wydatki na personel, wydatki administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne. Jeżeli chodzi o wydatki operacyjne, zobowiązania budżetowe dotyczące działań obejmujących więcej niż jeden rok budżetowy można w razie potrzeby rozłożyć na kilka lat w rocznych ratach.
3. Dochody i wydatki bilansują się.
4. Budżety regulacyjne, opłaty nakładane i pobierane za działania certyfikacyjne oraz należności pobierane przez Agencję są ujmowane oddzielnie w rozliczeniach Agencji.
5. Agencja dostosowuje swoje plany kadrowe i zarządzanie zasobami związanymi z opłatami i należnościami w sposób, który umożliwia szybkie reagowanie na wahania poziomu dochodów z opłat i należności.
6. Co roku dyrektor wykonawczy sporządza projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji na kolejny rok budżetowy, w tym projekt planu zatrudnienia, i przesyła go zarządowi. Projekt planu zatrudnienia, w odniesieniu do stanowisk finansowanych z opłat i należności, opiera się na ograniczonym zestawie wskaźników zatwierdzonych przez Komisję w celu pomiaru obciążenia pracą i efektywności Agencji oraz określa zasoby wymagane do zaspokojenia w sposób skuteczny i terminowy zapotrzebowania na certyfikację i inne działania Agencji, w tym te wynikające z przeniesienia odpowiedzialności zgodnie z art. 53, 54 i 55. Na podstawie tego projektu zarząd przyjmuje wstępny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji na kolejny rok budżetowy. Wstępny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji przesyłany jest Komisji do dnia 31 stycznia każdego roku.
7. Najpóźniej do dnia 31 marca zarząd przesyła Komisji oraz europejskim państwom trzecim, z którymi Unia zawarła umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 118, ostateczny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji, który zawiera projekt planu zatrudnienia wraz z tymczasowym programem prac.

8. Komisja przesyła preliminarz władzy budżetowej wraz z projektem budżetu ogólnego Unii Europejskiej.
9. Na podstawie preliminarza Komisja wpisuje do projektu budżetu ogólnego Unii Europejskiej szacowane kwoty, jakie uważa za konieczne w odniesieniu do planu zatrudnienia, oraz kwotę wkładu z budżetu ogólnego, który przedkłada władzy budżetowej zgodnie z art. 313 i 314 TFUE.
10. Władza budżetowa zatwierdza przydział środków na wkład na rzecz Agencji i przyjmuje plan zatrudnienia Agencji.
11. Zarząd przyjmuje budżet. Budżet staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego Unii. W razie potrzeby zostaje on odpowiednio dostosowany.
12. Zarząd jak najszybciej informuje władzę budżetową o zamiarze realizacji każdego projektu, który może mieć istotne następstwa finansowe dla finansowania z budżetu, w szczególności o projektach dotyczących nieruchomości, takich jak na przykład najem lub zakup budynków, oraz informuje o tym Komisję. W przypadku projektów dotyczących budynków, które mogą mieć znaczący wpływ na budżet Agencji, zastosowanie mają przepisy rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 1271/2013²⁵.

Jeżeli jeden z organów władzy budżetowej zgłosi zamiar wydania opinii, przekazuje on swoją opinię zarządowi w terminie sześciu tygodni od daty powiadomienia o projekcie.

Artykuł 110

Wykonanie i kontrola budżetu

1. Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji.
2. Najpóźniej do dnia 1 marca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy Agencji przekazuje wstępne sprawozdania rachunkowe księgowemu Komisji oraz Trybunałowi Obrachunkowemu. Księgowy Agencji przesyła również sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy księgowemu Komisji najpóźniej do dnia 1 marca każdego kolejnego roku budżetowego. Księgowy Komisji konsoliduje wstępne sprawozdania rachunkowe instytucji i organów zdecentralizowanych zgodnie z art. 147 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012²⁶.
3. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego kolejnego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy do Komisji, Trybunału Obrachunkowego, Parlamentu Europejskiego oraz do Rady.
4. Zgodnie z art. 148 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 po otrzymaniu uwag Trybunału Obrachunkowego dotyczących wstępnego sprawozdania rachunkowego

²⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1271/2013 z dnia 30 września 2013 r. w sprawie ramowego rozporządzenia finansowego dotyczącego organów, o których mowa w art. 208 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 328 z 7.12.2013, s. 42).

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L 298 z 26.10.2012, s. 1).

Agencji księgowy przygotowuje na własną odpowiedzialność końcowe sprawozdanie rachunkowe, po czym dyrektor wykonawczy przedkłada je zarządowi do zaopiniowania.

5. Zarząd wydaje opinię na temat końcowego sprawozdania rachunkowego Agencji.
6. Najpóźniej do dnia 1 lipca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu końcowe sprawozdanie rachunkowe wraz z opinią zarządu.
7. Końcowe sprawozdanie rachunkowe publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* do dnia 15 listopada kolejnego roku.
8. Najpóźniej do dnia 30 września dyrektor wykonawczy przesyła do Trybunału Obrachunkowego odpowiedź na uwagi. Odpowiedź tę przesyła on również zarządowi i Komisji.
9. Na wniosek Parlamentu Europejskiego dyrektor wykonawczy przedkłada wszelkie informacje niezbędne do sprawnego zastosowania procedury udzielania absolutorium na dany rok budżetowy zgodnie z art. 165 ust. 3 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.
10. Przed dniem 15 maja roku N + 2 Parlament Europejski, na zalecenie Rady stanowiącej większością kwalifikowaną, udziela dyrektorowi wykonawczemu absolutorium z wykonania budżetu na rok N.

Artykuł 111

Zwalczanie nadużyć finansowych

1. Do celów zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013²⁷.
2. Agencja przystępuje do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z 25 maja 1999 r. między Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich dotyczącego dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF)²⁸ w ciągu sześciu miesięcy od dnia [Urząd Publikacji wstawia dokładną datę, o której mowa w art. 127] oraz przyjmuje odpowiednie przepisy mające zastosowanie do jej pracowników, wykorzystując szablon zawarty w załączniku do tego porozumienia.
3. Europejski Trybunał Obrachunkowy jest uprawniony do przeprowadzania kontroli, na podstawie dokumentacji i na miejscu, obejmujących wszystkich beneficjentów, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują od Agencji środki unijne.
4. OLAF może przeprowadzać dochodzenia, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, w celu ustalenia, czy miało miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne działanie niezgodne z prawem, wpływające na interesy finansowe Unii w związku z dotacją lub zamówieniem finansowanym przez Agencję, zgodnie z

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 (Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1).

²⁸ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 15.

przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96²⁹.

5. Nie naruszając przepisów ust. 1, 2, 3 i 4, umowy o współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, zamówienia, umowy o udzielenie dotacji i decyzje o udzieleniu dotacji przez Agencję zawierają przepisy wyraźnie uprawniające Europejski Trybunał Obrachunkowy i OLAF do przeprowadzania tego rodzaju kontroli i dochodzeń, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami.

Artykuł 112

Przepisy w zakresie bezpieczeństwa dotyczące ochrony informacji niejawnych oraz informacji jawnych szczególnie chronionych

Agencja przyjmuje własne przepisy w zakresie bezpieczeństwa, równoważne przepisom Komisji w zakresie bezpieczeństwa dotyczącym ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz szczególnie chronionych informacji jawnych, jak określono w decyzjach Komisji (UE, Euratom) 2015/443³⁰ i 2015/444³¹. Przepisy w zakresie bezpieczeństwa w Agencji obejmują, między innymi, przepisy dotyczące wymiany, przetwarzania i przechowywania takich informacji.

Artykuł 113

Ocena

1. Nie później niż w dniu *[pięć lat po dacie, o której mowa w art. 127 – Urząd Publikacji wstawia dokładną datę]*, a następnie co pięć lat, Komisja zleca zgodnie z wytycznymi Komisji przeprowadzenie oceny funkcjonowania Agencji w odniesieniu do jej celów, mandatu i zadań. W ocenie uwzględnia się w szczególności ewentualną potrzebę zmiany mandatu Agencji oraz skutki finansowe jakiegokolwiek zmiany w tym zakresie.
2. Jeśli Komisja uzna, że dalsze działanie Agencji w odniesieniu do powierzonych jej celów, mandatu i zadań nie jest już uzasadnione, może wnioskować o stosowną zmianę lub uchylenie niniejszego rozporządzenia.
3. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i zarządowi ustalenia z oceny wraz z jej własnymi wnioskami. Ustalenia z oceny są podawane do wiadomości publicznej.

Artykuł 114

Przepisy finansowe

Po konsultacjach z Komisją zarząd przyjmuje przepisy finansowe Agencji. Przepisy te nie mogą odbiegać od rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1271/2013, chyba że

²⁹ Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

³⁰ Decyzja Komisji (UE, Euratom) 2015/443 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie bezpieczeństwa w Komisji (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 41).

³¹ Decyzja Komisji (UE, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 53).

rozbieżności są szczególnie wymagane do celów funkcjonowania Agencji, a Komisja wcześniej wyraziła na nie zgodę.

Artykuł 115

Oplaty i należności

1. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 117 w celu określenia, na podstawie ust. 3, 4, 5 i 6 szczegółowych przepisów dotyczących opłat i należności pobieranych przez Agencję.
2. Komisja konsultuje się z Agencją przed przyjęciem środków, o których mowa w ust. 1.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności czynności, za które na podstawie art. 109 ust. 1 lit. c) i d) pobiera się opłaty i należności, wysokość tych opłat i należności oraz sposób ich pobierania.
4. Opłaty i należności pobiera się za:
 - a) wydanie i wznowienie certyfikatów oraz rejestrację deklaracji przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jak również działania nadzorcze dotyczące czynności, do których takie certyfikaty i deklaracje się odnoszą;
 - b) publikacje, szkolenia oraz świadczenie innych usług przez Agencję, przy czym opłaty i należności odzwierciedlają rzeczywisty koszt każdej z tych usług;
 - c) rozpatrywanie odwołań.Wszelkie opłaty i należności wyrażane są i pobierane w euro.
5. Kwotę opłat i należności ustala się na takim poziomie, aby uzyskane z nich dochody pokrywały całkowite koszty czynności związanych ze świadczonymi usługami oraz aby uniknąć nagromadzenia znacznych nadwyżek. W kosztach tych uwzględnia się wszystkie wydatki Agencji związane z personelem zaangażowanym w czynności, o których mowa w ust. 3, w tym przypadającą na pracodawcę część składki emerytalnej. Opłaty i należności stanowią dochody Agencji przeznaczone na określony cel w odniesieniu do czynności związanych z usługami, za które pobiera się opłaty i należności.
6. Nadwyżki budżetowe z tytułu opłat i należności przeznacza się na finansowanie przyszłych czynności związanych z opłatami i należnościami lub na wyrównanie strat. W przypadku gdy znacząco pozytywny lub negatywny wynik budżetowy powtarza się, poziom opłat i należności należy poddać przeglądowi.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 116

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 4.

Artykuł 117

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d), art. 18, art. 25, art. 28, art. 34, art. 39, art. 44, art. 47, art. 50, art. 51 ust. 10, art. 52 ust. 5, art. 72 ust. 4 i art. 115 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2 ust. 3 lit. d), art. 18, art. 25, art. 28, art. 34, art. 39, art. 44, art. 47, art. 50, art. 51 ust. 10, art. 52 ust. 5, art. 72 ust. 4 i art. 115 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 2 ust. 3 lit. d), art. 18, art. 25, art. 28, art. 34, art. 39, art. 44, art. 47, art. 50, art. 51 ust. 10, art. 52 ust. 5, art. 72 ust. 4 i art. 115 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 118

Uczestnictwo europejskich państw trzecich

Agencja jest otwarta na uczestnictwo europejskich państw trzecich, które są stronami konwencji chicagowskiej i które zawarły umowy międzynarodowe z Unią, na mocy których stosują one przepisy prawne Unii w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem.

Te umowy międzynarodowe mogą zawierać postanowienia określające w szczególności charakter i zakres udziału europejskiego państwa trzeciego w pracy Agencji, w tym postanowienia dotyczące wkładu finansowego i pracowników. Agencja może, zgodnie z art. 77 ust. 2, tworzyć mechanizmy współpracy z właściwym organem europejskiego państwa trzeciego w celu nadania skuteczności tym postanowieniom.

Artykuł 119

Porozumienie w sprawie siedziby i warunków funkcjonowania

1. Niezbędne uzgodnienia dotyczące pomieszczeń, które przyjmujące państwo członkowskie ma przeznaczyć dla Agencji, oraz wyposażenia, które zostanie udostępnione przez to państwo członkowskie, wraz ze szczegółowymi przepisami mającymi zastosowanie w przyjmującym państwie członkowskim do dyrektora wykonawczego, członków zarządu, pracowników Agencji, a także członków ich rodzin, określa się w porozumieniu w sprawie siedziby między Agencją a państwem członkowskim, w którym siedziba jest zlokalizowana, zawartym po uzyskaniu zgody zarządu i nie później niż [Urząd Publikacji wstawi dokładną datę – dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].
2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia możliwie najlepsze warunki dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Agencji, w tym wielojęzyczne placówki szkolne o orientacji europejskiej oraz odpowiednie połączenia transportowe.

Artykuł 120

Sankcje

Państwa członkowskie określają sankcje za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 121

Przetwarzanie danych osobowych

1. W zakresie przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie wykonują swoje zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi transponującymi dyrektywę 95/46/WE.
2. W zakresie przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia Komisja i Agencja wykonują swoje zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

Artykuł 122

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 traci moc.

Odesłania do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.

Artykuł 123

Zmiany do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008

W rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1. art. 4 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) posiada ono ważny AOC, wydany przez organ krajowy państwa członkowskiego lub przez Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej;”;

2. art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Certyfikat przewoźnika lotniczego

1. Przyznanie oraz zachowanie ważności koncesji zależne jest od posiadania ważnego AOC określającego działalność objętą koncesją.

2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajdują, w stosownych przypadkach, odzwierciedlenie w koncesji.

Jeżeli są to dwa różne organy, właściwy organ odpowiedzialny za AOC niezwłocznie powiadamia właściwy organ wydający koncesje o wszelkich takich zmianach.

3. Jeżeli są to dwa różne organy, właściwy organ odpowiedzialny za AOC i właściwy organ wydający koncesje ustanawiają procedury dotyczące wymiany wszelkich informacji istotnych dla oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jego operacji lub które mogą pomóc właściwemu organowi odpowiedzialnemu za AOC w wykonywaniu jego działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.”;

3. art. 12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Bez uszczerbku dla art. 13 ust. 3 i 5, statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany – według uznania państwa członkowskiego, którego właściwy organ wydaje koncesję – albo w rejestrze krajowym, albo na terenie Unii.”;

4. w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umowa leasingu bez załogi, której stroną jest wspólnotowy przewoźnik lotniczy, lub umowa leasingu z załogą, na mocy której wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest leasingobiorcą statku powietrznego z załogą eksploatowanego przez operatora z państwa trzeciego podlega uprzedniej zgodzie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr [XX/XXX *uzupełnić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*] oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy, leasingujący statek powietrzny bez załogi zarejestrowany w państwie trzecim, uzyskuje uprzednią zgodę od organu odpowiedzialnego za jego AOC. Właściwy organ wydaje zgodę zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr [XX/XXX *uzupełnić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*] oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.”.

Artykuł 124

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010

W art. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 wprowadza się następujące zmiany:

- „1. Każdy wypadek lub poważny incydent z udziałem statku powietrznego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) RRRR/N [odesłanie do nowego rozporządzenia], podlega badaniu w państwie członkowskim, w którym zaistniał dany wypadek lub poważny incydent.
2. W przypadku gdy statek powietrzny, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) RRRR/N [odesłanie do nowego rozporządzenia] i który jest zarejestrowany w państwie członkowskim, uczestniczy w wypadku lub poważnym incydencie, którego miejsce nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek państwa, badanie zdarzenia lotniczego przeprowadzane jest przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego rejestracji.
3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania zdarzenia lotniczego, o którym mowa w ust. 1, 2 i 4, oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem wniosków, jakie mogą wpływać z badania dla poprawy stanu bezpieczeństwa lotniczego.
4. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą podjąć decyzję o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w ust. 1 i 2, a także wypadków lub poważnych incydentów innych typów statków powietrznych, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich, jeśli spodziewają się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego.
5. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2 właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zdecydować, biorąc pod uwagę oczekiwane wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego, o niewszczynianiu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzałogowego statku powietrznego, dla którego nie są wymagane certyfikat ani deklaracja zgodnie art. 46 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr RRRR/N [odesłanie do nowego rozporządzenia], lub dotyczy załogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg, i w którym nikt nie poniósł śmierci ani nie odniósł poważnego obrażenia.
6. Badania zdarzeń lotniczych, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, w żadnym wypadku nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Są one niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności i pozostają bez uszczerbku dla nich.”.

Artykuł 125

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014

W art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 wprowadza się następujące zmiany:

„2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących cywilnych statków powietrznych, do których zastosowanie ma rozporządzenie [uzupełnić odesłanie do nowego rozporządzenia].

Jednakże niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, dla których nie są wymagane certyfikat ani deklaracja zgodnie z art. 46 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr RRRR/N [odesłanie do nowego rozporządzenia], chyba że zdarzenie lub inne informacje związane z

bezpieczeństwem dotyczące bezzałogowych statków powietrznych doprowadziło do śmierci lub poważnego urazu osób lub jeżeli uczestniczył w nim statek powietrzny inny niż bezzałogowy statek powietrzny.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem, do których nie ma zastosowania rozporządzenie *[uzupełnić odesłanie do nowego rozporządzenia]*.”.

Artykuł 126

Przepisy przejściowe

1. Certyfikaty wydane lub uznane oraz deklaracje złożone lub uznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 zachowują ważność i są uznawane za wydane, złożone i uznane na podstawie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, w tym do celów stosowania art. 56.
2. Nie później niż dnia *[pięć lat po dacie, o której mowa w art. 127 – Urząd Publikacji uzupełnia dokładną datę]* przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 muszą zostać dostosowane do przepisów niniejszego rozporządzenia. Do czasu dostosowania wszelkie odesłania w tych przepisach wykonawczych do:
 - a) „użytkowania komercyjnego” należy rozumieć jako odesłanie do art. 3 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - b) „skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym” należy rozumieć jako odesłanie do art. 3 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - c) „akcesoriów” należy rozumieć jako odesłanie do art. 3 pkt 28 niniejszego rozporządzenia;
 - d) „licencji pilota samolotowego rekreacyjnego” należy rozumieć jako odesłanie do art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - e) „operacji zarobkowego transportu lotniczego” należy rozumieć jako odesłanie do art. 2 pkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012³².
3. W drodze odstępstwa od artykułów 45 i 46 odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nadal mają zastosowanie do czasu wejścia w życie aktów delegowanych przyjętych na mocy art. 47.
4. Państwa członkowskie rozwiązują lub dostosowują istniejące umowy dwustronne zawarte przez nie z państwami trzecimi w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem jak najszybciej po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a w każdym razie nie później niż *[trzy lata od daty, o której mowa w art. 127 – Urząd Publikacji uzupełnia dokładną datę]*.

Artykuł 127

Wejście w życie

³²

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

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 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wnioszek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Przewidywane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki
 - 3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne
 - 3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa³³

06 – Mobilność i transport

06 02 – Europejska polityka transportowa

06 02 02 – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**³⁴

☒ Wniosek/inicjatywy wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Pogłębiony i bardziej sprawiedliwy rynek wewnętrzny oparty na wzmocnionej bazie przemysłowej: konkurencyjny jednolity europejski obszar transportu zapewniający obywatelom i przedsiębiorstwom ramy bezpiecznego, wydajnego i wysokiej jakości transportu.

Zatrudnienie i wzrost gospodarczy: Celem inicjatywy jest poprawa konkurencyjności europejskiego sektora lotnictwa, który zapewnia wysokiej jakości miejsca pracy i jest motorem innowacji technologicznych. Stworzy ona skuteczne ramy prawne umożliwiające integrację nowych modeli biznesowych i nowych technologii.

1.4.2. Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr:

Cele szczegółowe niniejszej inicjatywy są następujące:

- 1) Wyeliminowanie zbędnych wymogów i zapewnienie proporcjonalności regulacji do ryzyka związanego z różnymi rodzajami działalności lotniczej;
- 2) Zapewnienie, aby nowe technologie i zmiany na rynku były sprawnie włączone do otoczenia regulacyjnego i objęte skutecznym nadzorem;

³³

ABM: zarządzanie kosztami działań; ABB: budżet zadaniowy.

³⁴

O którym mowa w art. 54 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

- 3) Stworzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem opartych na współpracy między Unią a państwami członkowskimi, umożliwiających wspólne określanie i ograniczanie ryzyka dla lotnictwa cywilnego;
- 4) Wyeliminowanie luk w systemie regulacyjnym i zapewnienie jego spójności;
- 5) Utworzenie skutecznie działającego systemu puli zasobów i wspólnego korzystania z niej przez państwa członkowskie i Agencję.

Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

06 02 Europejska polityka transportowa

1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wyniki celu szczegółowego nr 1: ramy prawne służące eliminacji zbędnych lub nadmiernie nakazowych przepisów; wprowadzenie przepisów opartych na skuteczności działania, z określeniem zakładanych celów, ale pozostawiających margines swobody co do sposobów osiągnięcia tych celów; ramy dostosowania przepisów do ryzyka związanego z działalnością, której one dotyczą.

Wyniki celu szczegółowego nr 2: wprowadzenie przepisów w miarę możliwości niezależnych od rozwoju technologii, wprowadzenie ram prawnych dla bezzałogowych statków powietrznych; wykorzystanie w większym stopniu norm sektorowych; uproszczone ramy prawne leasingu statków powietrznych z załogą między operatorami w UE.

Wyniki celu szczegółowego nr 3: zobowiązanie prawne do przyjęcia europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego, europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz krajowych programów bezpieczeństwa, które odwołują się do siebie nawzajem; poprawa wymiany i analizy informacji i danych.

Wyniki celu szczegółowego nr 4: wprowadzenie zasadniczych wymagań dotyczących obsługi naziemnej, ochrony środowiska w odniesieniu do wyrobów lotniczych, a także cyberbezpieczeństwa; zacieśnienie współpracy między EASA a Komisją w kwestiach ochrony; podstawa prawna do oceny ochrony środowiska w lotnictwie.

Wyniki celu szczegółowego nr 5: utworzenie puli inspektorów akredytowanych w UE; utworzenie mechanizmu nadzoru w sytuacjach nadzwyczajnych; ramy prawne umożliwiające przekazywanie obowiązków regulacyjnych innym państwom członkowskim lub EASA; możliwość przydzielenia zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru właściwym organizacjom użytkowników w sektorze lotnictwa ogólnego; wspieranie metod opartych na analizie ryzyka i skuteczności działania; utworzenie europejskiej bazy informacji na potrzeby współpracy między organami w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów; możliwość włączenia do unijnego systemu państwowych statków powietrznych oraz statków powietrznych wymienionych w załączniku II.

1.4.4. *Wskaźniki wyników i wpływu*

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 1:

- Liczba pytań dotyczących interpretacji przepisów otrzymanych przez EASA;
- Liczba operatorów stosujących przepisy oparte na skuteczności działania do wykazania zgodności z zasadniczymi wymaganiami;
- Liczba licencji pilota turystycznego w sektorze lotnictwa ogólnego
- Obniżenie kosztów ponoszonych przez operatorów

Wskaźniki celu szczegółowego nr 2:

- Liczba przepisów odnoszących się do norm sektorowych;
- Wiek floty lotnictwa ogólnego w UE;
- Obniżenie kosztów certyfikacji i produkcji statków powietrznych;

- Liczba nowych certyfikacji;

Wskaźniki celu szczegółowego nr 3:

- Wskaźnik wypadków w stosunku do wzrostu ruchu lotniczego;
- Wyniki działalności EASA w zakresie normalizacji i ciągłego monitorowania
- Liczba krajowych programy bezpieczeństwa i ich poziom wdrożenia w państwach członkowskich;

Wskaźniki celu szczegółowego nr 4:

- Liczba otrzymanych przez EASA pytań dotyczących interpretacji zmienionych przepisów;
- Liczba związanych z ryzykiem zdarzeń z udziałem obsługi naziemnej;
- Oceny zainteresowanych podmiotów;

Wskaźniki celu szczegółowego nr 5:

- Wyniki działalności EASA w zakresie normalizacji i ciągłego monitorowania w odniesieniu do zasobów i kompetencji w państwach członkowskich;
- Liczba państw członkowskich korzystających z inspektorów bezpieczeństwa lotniczego UE oraz nowych instrumentów służących tworzeniu puli zasobów i wspólnemu korzystaniu z niej (delegowanie obowiązków, możliwość włączenia państwowych statków powietrznych oraz statków powietrznych objętych załącznikiem II);
- Zmiana w stanie zasobów w krajowych organach lotniczych państw członkowskich pod względem liczby etatów i budżetu;

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej*

Zapewnienie utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego również przy coraz większym natężeniu ruchu.

Wkład w konkurencyjność sektora lotnictwa poprzez zapewnienie wydajności europejskiego systemu lotnictwa cywilnego przy jednoczesnym zachowaniu wysokich norm bezpieczeństwa i norm środowiskowych.

Wymogi ICAO dotyczące przyjęcia przez państwa członkowskie krajowych programów bezpieczeństwa.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Transport lotniczy ma w dużej mierze charakter ponadnarodowy, a zatem ze swej istoty wymaga podejścia regulacyjnego na szczeblu UE.

Wśród państw członkowskich panuje powszechne przekonanie, że niezbędne są wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, aby osiągnąć wysoki poziom bezpieczeństwa. Dowodem tego było już przyjęcie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i poprzedzającego go rozporządzenia (WE) nr 1592/2002. Bezpieczeństwo europejskiego systemu lotnictwa zależy między innymi od tego, w jakim stopniu elementy tego systemu są ze sobą powiązane. Każde połączenie w systemie jest ryzykiem, które wymaga koordynacji. Wspólne przepisy prawne

sprawiają, że nie ma potrzeby koordynacji między systemami prawnymi państw członkowskich, i przyczyniają się w ten sposób do zwiększenia bezpieczeństwa. Wspieranie wspólnego europejskiego systemu bezpieczeństwa można najskuteczniej osiągnąć wyłącznie na szczeblu UE. Poprawa wydajności wynika również z jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, który zapobiega kosztownej fragmentacji.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Inicjatywa ta opiera się między innymi na wnikliwej analizie doświadczeń uzyskanych w toku stosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i wcześniejszego rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, w tym na ocenie funkcjonowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przeprowadzonej w 2013 r. na mocy jego art. 62.

1.5.4. *Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia*

Inicjatywa ta jest częścią pakietu lotniczego, który ma zostać przyjęty pod koniec 2015 r. i przyczyni się do konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa.

Inicjatywa jest zgodna z białą księgą w sprawie transportu z 2011 r., której celem jest stworzenie w Europie najbezpieczniejszego regionu dla lotnictwa.

Inicjatywa jest również zgodna ze strategią „Europa 2020” i priorytetami Komisji w zakresie rozwoju rynku wewnętrznego i wspierania innowacji, przez to że pozytywnie wpływa na tworzenie miejsc pracy i wzrost gospodarczy oraz konkurencyjność sektora lotnictwa na rynku światowym.

Jeśli chodzi o kwestie administracyjno-regulacyjne dotyczące EASA, inicjatywa jest spójnym wdrożeniem zaleceń zawartych we wspólnym oświadczeniu Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie agencji zdecentralizowanych.

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

☐ Wniosek/inicjatywa **o ograniczonym okresie trwania**

– ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

– ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

☒ Wniosek/inicjatywa **o nieograniczonym okresie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywane tryby zarządzania³⁵

☐ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

– ☐ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

– ☐ przez agencje wykonawcze;

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☒ **Zarządzenie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

– ☐ EBI i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

– ☒ organom, o których mowa w art. 208 i 209 rozporządzenia finansowego;

– ☐ organom prawa publicznego;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

– *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

Brak

³⁵

Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Monitorowanie wyników w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego jest integralną częścią unijnych ram prawnych, istnieją już zatem rozbudowane, gotowe do wykorzystania mechanizmy monitorowania i oceny. Skuteczność proponowanego środka będzie po jego przyjęciu podlegać obowiązkowej ocenie co pięć lat, tak jak ma to miejsce w przypadku obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Wymogi dotyczące sprawozdawczości rocznej Agencji obejmują sporządzenie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności oraz końcowego sprawozdania finansowego.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Brak

2.2.2. Informacje dotyczące struktury wewnętrznego systemu kontroli

EASA jako agencja Unii stosuje metody kontroli obowiązujące agencje zdecentralizowane, które zostały już określone w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008.

Rozporządzenie finansowe EASA, oparte na ramowym rozporządzeniu finansowym dotyczącym agencji, stanowi o wyznaczeniu audytora wewnętrznego oraz o wymogach dotyczących audytu wewnętrznego.

2.2.3. Oszacowanie kosztów i korzyści wynikających z kontroli i ocena prawdopodobnego ryzyka błędu

Nie dotyczy.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Art. 111 proponowanego rozporządzenia dotyczy zwalczania nadużyć. Zgodnie z tym przepisem do EASA ma zastosowanie rozporządzenie (UE, Euratom) nr 883/2013 dotyczące dochodzeń prowadzonych przez OLAF, przy czym OLAF i Trybunał Obrachunkowy są uprawnione do przeprowadzenia dalszych kontroli i dochodzeń. Artykuł ten odpowiada standardowemu brzmieniu przepisów dotyczących agencji zdecentralizowanych.

Ponadto EASA przyjęła w dniu 9 grudnia 2014 r. własną strategię zwalczania nadużyć finansowych.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer Treść.....	Zróżnicowane / niezróżnicowane ³⁶	państw EFTA ³⁷	krajów kandydujących ³⁸	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
1 Inteligentny wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu a) Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia	06 02 02 Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego	Zróżnicowane	TAK	NIE	TAK*	NIE

- * Wkład Szwajcarii w następstwie decyzji nr 1/2007 (2008/100/WE)

- Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuje – nie dotyczy

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer Treść.....	Zróżnicowane / niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/	TAK/	TAK/	TAK/ NIE

³⁶ Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane

³⁷ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

³⁸ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

			NIE	NIE	NIE	
--	--	--	-----	-----	-----	--

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki³⁹

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 1a	Dział 1a Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia
------------------------------------	----------	--

Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok N ⁴⁰	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
• Środki operacyjne										
Numer linii budżetowej 06 02 02	Środki na zobowiązania	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 = 37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania
	Środki płatności	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne ⁴¹ – nie dotyczy										
Numer linii budżetowej		(3)								
OGÓŁEM środki dla DG MOVE	Środki na zobowiązania	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania

³⁹ Wydatki zostaną skorygowane zgodnie z porozumieniem osiągniętym przez gabinety w sprawie dodatkowych stanowisk i pracowników kontraktowych.

⁴⁰ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

⁴¹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

	Środki na płatności	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania
--	------------------------	----	--------	--------	--------	--------	--	--	--	--

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1a wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania		36,445	36,915	36,963	37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania
	Środki na płatności		36,445	36,915	36,963	37,674				Wniosek o nieograniczonym czasie trwania

Dział wieloletnich ram finansowych	5	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
Dyrekcja Generalna: MOVE									
• Zasoby ludzkie Podstawa obliczania: bieżący poziom budżetu na pracowników DG MOVE zajmujących się kwestiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i sprawami EASA (7 etatów x 132 000 EUR rocznie = 924 000 EUR)		0,924	0,924	0,924	0,924				Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
• Pozostałe wydatki administracyjne		0	0	0	0				
OGÓŁEM DG MOVE	Środki	0,924	0,924	0,924	0,924				Wniosek o nieograniczonym okresie trwania

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,924	0,924	0,924	0,924				
--	--	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N ⁴²	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
--	--	---------------------	---------	---------	---------	---	--	--	--------

⁴² Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1-5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	37,369	37,839	37,887	38,598				Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
	Środki na płatności	37,369	37,839	37,887	38,598				Wniosek o nieograniczonym okresie trwania

3.2.1.1 Proponowany projekt planu zatrudnienia dla EASA na lata 2017-2020

Proponowany plan zatrudnienia dla EASA na lata 2017-2020 (ogółem)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Pracownicy AD	548	541	540	540	540
Nowi pracownicy AD		5			
Ogółem AD	548	546	540	540	540
Pracownicy AST	128	123	118	118	118
Nowi pracownicy AST					
Ogółem AST	128	123	118	118	118
Stanowiska w planie zatrudnienia ogółem	676	669	658	658	658

* Te wartości liczbowe zostaną skorygowane w kontekście systemu elastyczności w zakresie stanowisk związanych z opłatami, który ma zostać opracowany w oparciu o zestaw wskaźników dotyczących nakładu pracy i wydajności Agencji i zatwierdzony przez Komisję. Najpóźniej w momencie przyjęcia projektu budżetu na 2017 r. Komisja przedstawi zmienioną ocenę skutków finansowych regulacji w odniesieniu do szczegółowych praktycznych informacji o funkcjonowaniu systemu elastyczności w zakresie stanowisk związanych z opłatami oraz wpływu tego systemu na plan zatrudnienia Agencji. W oczekiwaniu na wyniki trwających prac, w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do niniejszego wniosku przedstawiono stan ustalony dla stanowisk związanych z opłatami na podstawie komunikatu Komisji „Programowanie zasobów ludzkich i finansowych dla agencji zdecentralizowanych na lata 2014–2020” z uwzględnieniem decyzji podjętych przez władzę budżetową w ramach procedury budżetowej na rok 2016 i lata wcześniejsze.

****** Dane liczbowe dotyczące 2016 r. są uzależnione od ostatecznego przyjęcia budżetu przez władzę budżetową. Dane za lata 2017–2020 będą musiały zostać dostosowane po przyjęciu ostatecznego budżetu na każdy rok.

Proponowany plan zatrudnienia dla EASA 2017-2020 (wkład UE)*	2016	2017	2018	2019	2020
Pracownicy AD	175	177	184	184	184
Nowi pracownicy AD		5			
Ogółem AD	175	182	184	184	184
Pracownicy AST	50	46	42	42	42
Nowi pracownicy AST					
Ogółem AST	50	46	42	42	42
Stanowiska w planie zatrudnienia ogółem	225	228	226	226	226

* W danych liczbowych uwzględniono zastosowanie 2 % redukcji (1 % redukcji personelu i 1 % rocznego zwrotu do puli realokacji) do 2018 r oraz dodatkowe stanowiska przewidziane na TCO i BSP, jak wskazano w załączniku I do komunikatu dotyczącym programowania zasobów ludzkich i finansowych (COM(2013)519).

Proponowany plan zatrudnienia dla EASA 2017-2020 (Opłaty)*	2016	2017	2018	2019	2020
Pracownicy AD	373	364	356	356	356
Nowi pracownicy AD					
Ogółem AD	373	364	356	356	356
Pracownicy AST	78	77	76	76	76
Nowi pracownicy AST					
Ogółem AST	78	77	76	76	76
Stanowiska w planie zatrudnienia ogółem	451	441	432	432	432

* Te wartości liczbowe zostaną skorygowane w kontekście systemu elastyczności w zakresie stanowisk związanych z opłatami, który ma zostać opracowany w oparciu o zestaw wskaźników dotyczących nakładu pracy i wydajności Agencji i zatwierdzony przez Komisję. Najpóźniej w momencie przyjęcia projektu budżetu na 2017 r. Komisja przedstawi zmienioną ocenę skutków finansowych regulacji w odniesieniu do szczegółowych praktycznych informacji o funkcjonowaniu systemu elastyczności w zakresie stanowisk związanych z opłatami oraz wpływu tego systemu na plan zatrudnienia Agencji. W oczekiwaniu na wyniki trwających prac, w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do niniejszego wniosku przedstawiono stan ustalony dla stanowisk związanych z opłatami na podstawie komunikatu Komisji „Programowanie zasobów ludzkich i finansowych dla agencji zdecentralizowanych na lata 2014–2020” z uwzględnieniem decyzji podjętych przez władzę budżetową w ramach procedury budżetowej na rok 2016 i lata wcześniejsze.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych⁴³, jak określono poniżej:
- (Podstawa obliczania: łączny średni koszt ekwiwalentu pełnego czasu pracy: 132 000 EUR)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓŁEM	
	PRODUKT																	
	↓		Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ⁴⁴ Wypełnienie zbędnych wymogów i zapewnienie proporcjonalności regulacji do ryzyka związanego z różnymi rodzajami działalności lotniczej			Brak dodatkowych skutków dla EASA, ponieważ produkty zostaną wchłonięte przez obecne środki.															
Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 Zapewnienie, aby nowe technologie i zmiany na rynku			Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity

⁴³ Środki zostaną skorygowane zgodnie z porozumieniem osiągniętym przez gabinety w sprawie dodatkowych stanowisk i pracowników kontraktowych.

⁴⁴ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”

były sprawnie włączone do otoczenia regulacyjnego i objęte skutecznym nadzorem																
Nowe ramy prawne dla bezzałogowych statków powietrznych																
Cel szczegółowy nr 2 – suma częściowa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 3 Stworzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem opartych na współpracy między Unią a państwami członkowskimi, umożliwiających wspólne określanie i ograniczanie ryzyka dla lotnictwa cywilnego	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
Repozytorium europejskie (art. 28): dane podstawowe do prowadzenia polityki i monitorowania (w tym 1 pracownik kontraktowy/rok, jednorazowe koszty IT 0,3 mln EUR w roku n i n+1 oraz roczne koszty bieżące 0,20 mln EUR)		0,535		0,570		0,270		0,270								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
„Duże zbiory danych”: dane i analizy europejskiego systemu lotnictwa (koszty personelu 2 EPC + 1 pracownik kontraktowy/rok, z wyłączeniem kosztów operacyjnych)		0,167		0,334		0,334		0,334								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Cel szczegółowy nr 3 – suma częściowa		0,702		0,904		0,604		0,604								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 4 Wylimowanie luk w systemie regulacyjnym i zapewnienie jego spójności	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
Obsługa naziemna: stworzenie i utrzymanie systemu wspólnych wymogów (art. 11) (koszty personelu na 1 EPC/rok)		0,066		0,132		0,132		0,132								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Harmonizacja kwestii związanych z bezpieczeństwem i ochroną; Wspieranie procesu tworzenia przepisów i przeprowadzania inspekcji (art. 40) (koszty pracowników 1 EPC/rok)		0,066		0,132		0,132		0,132								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Nowe europejskie wymogi certyfikacji w zakresie ochrony środowiska oraz sprawozdawczości (art. 39) (łącznie z 1 EPC/rok i rocznymi kosztami IT 0,15 mln EUR)		0,216		0,282		0,282		0,282								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Cel szczegółowy nr 4 – suma częściowa		0,348		0,546		0,546		0,546								Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 5 Utworzenie skutecznego działającego systemu puli zasobów i wspólnego korzystania z niej przez państwa członkowskie i Agencję	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity

Wspieranie metod opartych na analizie ryzyka i skuteczności działania		0,100		0,100		0,100		0,100							0,400
Pula ekspertów (art. 17) (w tym 1 pracownik kontraktowy, jednorazowe koszty 0,1 mln EUR w roku n i n+1 oraz roczne koszty bieżące 5 000 EUR)		0,140		0,175		0,075		0,075							Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Stworzenie ram przekazywania obowiązków (art. 18)		0,175		0,175		0,00		0,00							0,350
Zapewnienie wspólnych standardów szkoleniowych (art. 43) (w tym 1 pracownik kontraktowy/rok i jednorazowe koszty materiałów szkoleniowych w roku n i n+1 w wysokości 0,075 mln EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070							Wniosek o nieograniczonym okresie trwania
Cel szczegółowy nr 5 – suma cząstkowa		0,525		0,595		0,245		0,245							
KOSZT OGÓŁEM		1,575		2,045		1,395		1,395							

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:
- Podstawa obliczania: bieżący poziom budżetu na pracowników DG MOVE zajmujących się kwestiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i sprawami EASA (7 etatów x 132 000 EUR rocznie = 924 000 EUR)

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁴⁵	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
--	------------------------	------------	------------	------------	---	--	--	--------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0,924	0,924	0,924	0,924				
Pozostałe wydatki administracyjne	0	0	0	0				
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych suma częściowa	0,924	0,924	0,924	0,924				

Poza DZIAŁEM 5 ⁴⁶ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0	0	0	0				
Pozostałe wydatki administracyjne	0	0	0	0				
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych – suma częściowa	0	0	0	0				

OGÓŁEM	0,924	0,924	0,924	0,924				
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

⁴⁵ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

⁴⁶ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne środki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
•Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
06 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (w delegaturach)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0			
•Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁴⁷							
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT i JED w delegaturach)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy ⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT - pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0			
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM	7	7	7	7			

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Personel DG MOVE zajmujący się kwestiami związanymi z bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego, ochroną środowiska w lotnictwie oraz EASA, w tym: – zarządzaniem procesem przyjmowania i wdrażania środków na podstawie zaleceń EASA (decyzje i rozporządzenia Komisji); – koordynacją administracyjną i sprawowaniem kontroli nad EASA: programy pracy, wieloletnie plany zatrudnienia, posiedzenia zarządu i innych komitetów; – kształtowaniem i koordynacją polityki;
--	---

⁴⁷ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

⁴⁸ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

	– zobowiązaniami finansowymi i księgowymi względem EASA na poziomie Komisji (budżet, absolutorium itp.)
Personel zewnętrzny	

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- ☐ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- ☒ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając linie budżetowe, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty⁴⁹.

Pozycja w budżecie: 06 02 02

w mln EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Wkład państw EOG/EFTA oprócz Szwajcarii*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Wkład Szwajcarii**	1,0	1,0	1,0	1,0				
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem	2,070	2,070	2,054	2,073				

* Na podstawie zakładanego wkładu w wysokości 2,76 % rocznego wkładu finansowego UE. Do celów obliczeń zakłada się, że dochody przeznaczone na określony cel pochodzące z nadwyżek w poprzednich latach wynoszą 0.

** Przybliżenie zgodnie z decyzją nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria ustanowionego na mocy umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (2008/100/WE)

⁴⁹

Kwoty zostaną skorygowane zgodnie z porozumieniem osiągniętym przez gabinety w sprawie dodatkowych stanowisk i liczby pracowników kontraktowych.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁵⁰						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł								

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmuje.

--

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

--

⁵⁰

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.