



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 listopada 2016 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2015/0277 (COD)

14469/16
ADD 1

AVIATION 231
CODEC 1668
RELEX 949

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Nr poprz. dok.: 13505/16 ADD1 REV1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867

Nr dok. Kom.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

Dotyczy: ***Przygotowania do posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniu 1 grudnia 2016 r.***

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

– Podejście ogólne

2015/0277 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego 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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

- (1) Wysoki i jednolity poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska powinien być stale zapewniany dzięki przyjęciu wspólnych zasad bezpieczeństwa oraz stosowaniu środków gwarantujących, że wszelkie wyroby, osoby i organizacje związane z działalnością z zakresu lotnictwa cywilnego w Unii odpowiadają tym zasadom oraz zasadom przyjętym w celu ochrony środowiska.
- (2) Ponadto statki powietrzne państw trzecich, którymi wykonywane są operacje przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie odnośne postanowienia Traktatu o Unii Europejskiej („TUE”) i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) („Traktatów”), 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. („konwencji chicagowskiej”), której wszystkie państwa członkowskie są stronami.
- (3) Nie jest wskazane objęcie wspólnymi zasadami wszystkich statków powietrznych. W szczególności w świetle ograniczonego ryzyka, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego 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 kontroli regulacyjnej państw członkowskich, przy czym niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych rozwiązań.
- (4) Należy jednak zapewnić możliwość stosowania niektórych przepisów niniejszego rozporządzenia do określonych typów statków powietrznych, które są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności tych statków powietrznych, które są produkowane na skalę przemysłową i których producenci odnieśliby korzyści ze 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 wymagania dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej statków powietrznych stosuje się do nowych typów statków powietrznych, które mają zostać wprowadzone do obrotu przez te organizacje.

- (4a) W niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć pewną liczbę nowych instrumentów, które powinny ułatwiać wdrażanie prostych i proporcjonalnych zasad w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym. Środki podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu uregulowania tego segmentu lotnictwa, powinny być proporcjonalne, elastyczne i oparte na najlepszych praktykach stosowanych obecnie w państwach członkowskich. Środki te należy opracować w należyтым terminie.
- (5) Nie jest wskazane objęcie wspólnymi zasadami wszystkich lotnisk. Lotniska, które nie są lotniskami użytku publicznego, lub lotniska niewykorzystywane do obsługi zarobkowego transportu lotniczego lub lotniska nieposiadające utwardzonych dróg startowych przyrządowych dłuższych niż 800 metrów powinny nadal podlegać kontroli regulacyjnej państw członkowskich, przy czym niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie zobowiązuje innych państw członkowskich do uznawania tych krajowych rozwiązań.
- (6) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z wymogów niniejszego rozporządzenia lotnisk o niewielkim natężeniu ruchu, pod warunkiem że lotniska, których to dotyczy, realizują jednak minimalne wspólne cele w zakresie bezpieczeństwa określone w odnośnych zasadniczych wymaganiach. W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje takie zwolnienia, 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 zwolnieniami. Zwolnienia 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 zwolnieniach do wiadomości publicznej.
- (7) Państwa członkowskie mogą uznać za bardziej pożądane – zwłaszcza ze względu na korzyści w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności lub efektywności – stosowanie zamiast przepisów krajowych przepisów niniejszego rozporządzenia do statków powietrznych prowadzących działania wojskowe, celne, policyjne, poszukiwawczo-ratownicze, przeciwpożarowe, w zakresie kontroli granic i ochrony wybrzeża lub inne tego rodzaju działania lub usługi wykonywane w interesie publicznym. Należy zapewnić państwom członkowskim 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 Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”), w szczególności poprzez dostarczanie jej wszelkich informacji niezbędnych do potwierdzenia, że dany statek powietrzny i odnośne działania są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

- (8) Środki stosowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu regulowania lotnictwa cywilnego w Unii, w tym akty delegowane i akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia, powinny odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów operacji i działań 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 solidnych zasad zarządzania bezpieczeństwem ma podstawowe znaczenie dla stałej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, przewidywania nowego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa oraz jak najlepszego wykorzystania ograniczonych zasobów technicznych. Niezbędne jest zatem ustanowienie wspólnych ram 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 zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej. Programowi temu powinien towarzyszyć plan opisujący działania, które miałyby podjąć państwo członkowskie w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa.
- (10) Zgodnie z przepisami ustanowionymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej państwa członkowskie mają ustalić akceptowalny poziom bezpieczeństwa względem działalności lotniczej leżącej w zakresie ich odpowiedzialności. Aby wesprzeć państwa członkowskie w spełnianiu tego wymogu w sposób skoordynowany, w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego należy określić unijny akceptowalny poziom bezpieczeństwa dla Unii 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 lotnictwa cywilnego.

- (11) W konwencji chicagowskiej określono minimalne normy w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego 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 jednorodny obowiązków określonych w konwencji chicagowskiej, w tym obowiązków wobec państw trzecich. W przypadku gdy unijne zasady różnią się od minimalnych norm określonych w konwencji chicagowskiej, obowiązki państw członkowskich dotyczące powiadomienia o tym Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego pozostają niezmienione.
- (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. 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, w stosownych przypadkach, dotyczyć hałasu i emisji statków powietrznych w celu ochrony środowiska i zdrowia ludzkiego przed szkodliwym wpływem wyrobów lotniczych. Te zasadnicze wymagania powinny odzwierciedlać wymogi w tym zakresie ustalone na szczeblu międzynarodowym w konwencji chicagowskiej. Aby zapewnić pełną spójność, w niniejszym rozporządzeniu należy odnieść się do odpowiednich postanowień tej konwencji w ich obecnym brzmieniu. Jednak wyroby, części i wyposażenie nieinstalowane, które aktualnie nie są objęte stosownymi postanowieniami konwencji chicagowskiej, powinny podlegać zasadniczym wymaganiom dotyczącym zgodności z wymogami ochrony środowiska określonym w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. To samo dotyczy wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego dla samolotów napędzanych śmigłem o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 8 618 kg, poddźwiękowych samolotów odrzutowych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 5 700 kg i wiroplątów o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 3 175 kg lub statków powietrznych przeznaczonych do eksploatacji z prędkością naddźwiękową. Jeśli chodzi o te wyroby, części i wyposażenie nieinstalowane, należy przewidzieć również możliwość dalszego opracowywania zasadniczych wymagań poprzez ustalenie szczegółowych wymogów z zakresu ochrony środowiska, z należywym uwzględnieniem stosownych postanowień konwencji chicagowskiej oraz potrzeby zapewnienia międzynarodowej zgodności z wymaganiami dotyczącymi certyfikacji zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska, zwłaszcza względem wyrobów lotniczych wprowadzanych do obrotu na całym świecie.
- (14) Unia powinna również określić zasadnicze wymagania dotyczące bezpiecznego zapewnienia obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową.
- (15) W związku ze wzrostem wykorzystywania w lotnictwie cywilnym nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych należy ustanowić zasadnicze wymagania w celu zapewnienia ochrony informacji wykorzystywanych przez sektor lotnictwa cywilnego.
- (15a) Obowiązki operatora lotniska mogą być w całości wykonywane przez operatora lotniska lub w niektórych przypadkach przez stronę trzecią. W takich przypadkach operator lotniska powinien wprowadzić rozwiązania uzgodnione ze stroną trzecią w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem i środkami przyjętymi na jego podstawie.

- (15b) W niniejszym rozporządzeniu należy określić zasadnicze wymagania dotyczące zgłaszania zdarzeń lotniczych. Szczegółowe przepisy przyjmowane w celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań powinny być spójne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014.
- (16) Wyroby lotnicze, części i wyposażenie nieinstalowane, lotniska i ich wyposażenie, operatorzy statków powietrznych i lotnisk, systemy ATM/ANS i instytucje zapewniające ATM/ANS, jak również piloci, kontrolerzy ruchu lotniczego oraz osoby, wyroby i organizacje związane z ich szkoleniem i badaniami lekarskimi powinni być certyfikowani lub licencjonowani po ustaleniu, że spełniają 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 niniejszego rozporządzenia oraz charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka.
- (17) Należy przewidzieć możliwość deklarowania przez organizacje zaangażowane w projektowanie i produkcję wyrobów i części lotniczych zgodności 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 sportowym i rekreacyjnym oraz podlegać odpowiednim ograniczeniom i warunkom w celu zapewnienia bezpieczeństwa.
- (18) Bezzałogowe statki powietrzne operują w tej samej przestrzeni powietrznej co [...] załogowe statki powietrzne, zatem niniejsze rozporządzenie powinno je również obejmować, niezależnie od ich masy operacyjnej. Technologie stosowane w bezzałogowych statkach powietrznych umożliwiają wykonywanie szerokiego zakresu operacji. Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny stworzyć możliwość szerokiego wykonywania operacji z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych poprzez wprowadzenie zasad, które są proporcjonalne do ryzyka związanego z konkretną operacją lub rodzajem operacji, i które dążą w miarę możliwości do zagwarantowania ciągłości już istniejących działań.
- (18a) Aby zastosować podejście oparte na ryzyku oraz zasadę proporcjonalności, należy zagwarantować państwom członkowskim pewien stopień elastyczności, jeśli chodzi o operacje bezzałogowych statków powietrznych, z uwzględnieniem zróżnicowanych lokalnych cech państw członkowskich takich jak gęstość zaludnienia, i jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

- (19) Przepisy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych powinny w jak największym stopniu przyczynić się do zapewnienia przestrzegania odpowiednich praw gwarantowanych przez prawo Unii, 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 danych³.
- (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. W tych przypadkach powinny mieć zastosowanie mechanizmy nadzoru rynku przewidziane w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym dotyczącym produktów.
- (20a) Warunki mające zastosowanie w sytuacjach, gdy projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych, jak również personel i organizacje zaangażowane w te działania powinny podlegać certyfikacji, należy ustalić z uwzględnieniem charakteru danego rodzaju operacji i związanego z nim ryzyka. W szczególności należy uwzględnić: rodzaj, skalę i złożoność operacji lub działalności, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez odpowiedzialną organizację lub osobę; kwestię, czy operacja jest publicznie dostępna; zakres, w jakim operacja może zagrażać innym uczestnikom ruchu lotniczego lub osobom i mieniu na ziemi; cel lotu i rodzaj przestrzeni powietrznej, w której lot ten się odbywa; złożoność i osiągi danego bezzałogowego statku powietrznego.

³ 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).

- (20b) Należy przewidzieć możliwość zakazu, ograniczenia lub uzależnienia od spełnienia określonych warunków działań, o których mowa w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, jeśli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Wskazane jest także doprecyzowanie, że przepisy wspomnianego rozdziału, zwłaszcza przepisy dotyczące eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego, nie uniemożliwiają państw członkowskim zakazania tych działań, ograniczenia ich lub uzależnienia od spełnienia określonych warunków, ze względów nieobjętych zakresem zastosowania niniejszego rozporządzenia, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Względy te to m.in.: ochrona, ochrona prywatności, ochrona danych osobowych lub ochrona środowiska.
- (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.
- (21a) Niezbędne jest wspieranie państw członkowskich w wykonywaniu zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów poprzez ustanowienie skutecznych ram na potrzeby stworzenia puli inspektorów lotniczych i innych ekspertów posiadających odpowiednią wiedzę specjalistyczną oraz wspólnego korzystania z tej puli.
- (22) Agencja i właściwe organy krajowe powinny współpracować jako partnerzy w celu skuteczniejszego wykrywania niebezpiecznych warunków i stosowania w odpowiednich przypadkach środków naprawczych. Każde państwo członkowskie powinno w szczególności mieć możliwość przenoszenia na inne państwo członkowskie lub Agencję odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, szczególnie w przypadkach, gdy jest to niezbędne do poprawy bezpieczeństwa lub bardziej efektywnego wykorzystania zasobów. Przenoszenie odpowiedzialności powinno być dobrowolne i następować jedynie w sytuacji, gdy istnieje wystarczająca pewność, że zadania te mogą zostać skutecznie wykonane; przenoszenie to musi także, z uwagi na bliskie powiązania między certyfikacją, nadzorem a egzekwowaniem przepisów, dotyczyć tych zadań względem osoby prawnej lub fizycznej, statku powietrznego, wyposażenia, lotniska, systemu lub części składowej objętych przeniesieniem. Przenoszenie odpowiedzialności powinno następować za obopólną zgodą, podlegać możliwości odwołania i wiązać się z zawarciem ustaleń określających niezbędne szczegóły gwarantujące sprawne przekazanie i ciągłość skutecznego wykonywania przekazywanych zadań. Podczas zawierania szczegółowych ustaleń powinno się należycie uwzględnić opinie i uzasadnione interesy odnośnych osób prawnych lub fizycznych, a w stosownych przypadkach – opinie Agencji.

- (22a) Podczas przenoszenia odpowiedzialności na inne państwo członkowskie, właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek o przeniesienie, powinien stać się organem właściwym i zyskać tym samym wszystkie uprawnienia i obowiązki względem odnośnych osób prawnych lub fizycznych, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu, w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz w prawie krajowym państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek o przeniesienie. Przenoszenie odpowiedzialności w zakresie egzekwowania przepisów powinno dotyczyć jedynie decyzji i środków dotyczących zadań związanych z certyfikacją i nadzorem, przekazanych właściwemu organowi krajowemu państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek. Te decyzje i środki powinny podlegać kontroli sądów krajowych tego państwa członkowskiego zgodnie z jego prawem krajowym. To państwo członkowskie może zostać pociągnięte do odpowiedzialności w odniesieniu do wykonania wspomnianych zadań. Przenoszenie odpowiedzialności nie powinno mieć wpływu na żadne inne obowiązki w zakresie egzekwowania przepisów spoczywające na państwie członkowskim, które złożyło wniosek.
- (22b) Przewidziana w niniejszym rozporządzeniu możliwość przenoszenia na Agencję lub inne państwo członkowskie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów powinna być bez uszczerbku dla wynikających z konwencji chicagowskiej praw i obowiązków państw członkowskich. W związku z tym, jeżeli przenoszenie polega na przekazaniu odpowiedzialności Agencji lub innemu państwu członkowskiemu do celów prawa Unii, nie wpływa to na wynikającą z konwencji chicagowskiej odpowiedzialność państwa członkowskiego, które złożyło wniosek.

- (22c) Może się zdarzyć, że w niektórych przypadkach kilka państw członkowskich chce wspólnie ponosić odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem operatorów lotniczych. Należy wyraźnie przewidzieć taką możliwość – z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków gwarantujących, że taka wspólna odpowiedzialność jest uzasadniona i że mające zastosowanie wymagania są w pełni przestrzegane – w tym poprzez zawarcie przez odnośne państwa członkowskie niezbędnych szczegółowych ustaleń dotyczących sposobu wspólnego ponoszenia odpowiedzialności. Wspólna odpowiedzialność nie powinna być jednak dopuszczalna, gdy dotyczy więcej niż pięciu państw członkowskich, z uwagi na komplikacje praktyczne i prawne, które mogą powstać w takich przypadkach. Ponadto aby zapewnić obiektywną weryfikację, przejrzystość i pewność prawa, zainteresowane państwa członkowskie powinny móc wspólnie ponosić odpowiedzialność jedynie wówczas, gdy Komisja stwierdzi, że spełniono mające zastosowanie warunki.
- (22d) Zasady i procedury dotyczące wspólnej odpowiedzialności określone w niniejszym rozporządzeniu powinny być stosowane w ten sam sposób niezależnie od tego, jaka jest sytuacja prawna operatora lotniczego i zainteresowanych państw członkowskich w momencie notyfikacji zamierzonej decyzji. Procedura powinna być także dostępna dla operatorów lotniczych, którzy w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia posiadają już certyfikat wydany przez właściwe organy krajowe kilku państw członkowskich i – w odpowiednich przypadkach – państw trzecich, które stosują przepisy Unii dotyczące bezpieczeństwa lotniczego na podstawie umów międzynarodowych zawartych z Unią. Wprowadzenia w niniejszym rozporządzeniu wyraźnego przepisu o możliwości ponoszenia wspólnej odpowiedzialności nie należy rozumieć jako zmiany bieżącej sytuacji prawnej.
- (23) [...]
- (24) Aby osiągnąć główne cele niniejszego rozporządzenia, a także cele związane ze swobodnym przepływem towarów, osób, usług i kapitału, certyfikaty wydane i deklaracje złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami 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 je uwzględnić w przypadkach określonych w stosownych umowach międzynarodowych zawartych przez Unię z państwami trzecimi lub w aktach wykonawczych przyjętych przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz zgodnie z tymi umowami lub aktami wykonawczymi.
- (26) W świetle zasad dotyczących uznawania certyfikatów i innych stosownych dokumentów poświadczających zgodność wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i objętych niniejszym rozporządzeniem, wszelkie umowy międzynarodowe zawarte między państwem członkowskim a państwami trzecimi powinny zostać rozwiązane lub zaktualizowane, jeżeli nie są one zgodne z tymi zasadami.
- (27) Należy zapewnić pewien stopień elastyczności w odniesieniu do stosowania zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu lub przyjętych na jego podstawie, w celu umożliwienia państwom członkowskim podjęcia środków niezbędnych do natychmiastowego reagowania na problemy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub przyznawania zwolnień w przypadku wystąpienia nagłych nieprzewidywalnych okoliczności lub 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 zwolnień 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 zwolnień w tych samych sytuacjach i na tych samych warunkach jak te, które obowiązują względem państw członkowskich. W związku z tym należy także przewidzieć możliwość wprowadzania zmian, w stosownych przypadkach, do odpowiednich zasad określonych w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w szczególności aby umożliwić korzystanie z innych sposobów spełniania wymagań przy jednoczesnym zapewnieniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii.

- (28) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszego rozporządzenia i przy uwzględnieniu potrzeby 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.
- (28a) Konieczne jest ustanowienie środków w celu zapewnienia stosownej ochrony informacji gromadzonych, wymienianych i analizowanych przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także w celu zapewnienia ochrony źródeł tych informacji. Środki te nie powinny kolidować z systemami wymiaru sprawiedliwości państw członkowskich. Powinny więc być bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego materialnego i procesowego, w tym przepisów o wykorzystywaniu informacji jako dowodu. Środki te nie powinny także naruszać praw stron trzecich do wszczęcia postępowania cywilnego, a prawa te powinny podlegać jedynie prawu krajowemu.
- (29) Aby ułatwić państwom członkowskim, Komisji i Agencji wymianę informacji, w tym danych mających znaczenie dla 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 zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Na mocy tej dyrektywy państwa członkowskie mogą przewidywać zwolnienia 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 i nadzoru kondycji zdrowotnej pilotów. Wymiana danych osobowych powinna być obwarowana rygorystycznymi warunkami i ograniczona do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zasady określone w dyrektywie 95/46/WE należy, w stosownych przypadkach, uzupełnić lub doprecyzować w niniejszym rozporządzeniu.
- (31) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴, 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, w stosownych przypadkach, uzupełnić lub doprecyzować w niniejszym rozporządzeniu.
- (32) Agencja została ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ 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.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (33) Zgodnie z systemem instytucjonalnym Unii wykonywanie prawa Unii jest przede wszystkim obowiązkiem państw członkowskich. Zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem prawa, określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie, powinny być zatem zasadniczo realizowane na szczeblu krajowym przez co najmniej jeden właściwy organ państwa członkowskiego. 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 zastosowanie tych środków 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 odnoszące się do certyfikacji i inne szczegółowe specyfikacje oraz materiały zawierające wytyczne, a także 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. Agencja powinna zostać upoważniona do opracowania niezbędnych specyfikacji technicznych i certyfikowania instytucji zapewniających ATM/ANS na obszarze obejmującym większość lub całość terytorium państw członkowskich lub ewentualnie wykraczającym poza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty – np. w odniesieniu do dostawcy unijnych usług EGNOS – w celu zapewnienia wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa, interoperacyjności i efektywności operacyjnej.

- (36) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady⁶ nakłada 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, przeprowadzając niezbędne oceny operatorów z państw trzecich i organów odpowiedzialnych za nadzór nad takimi operatorami i przedkładając Komisji odpowiednie zalecenia.
- (37) Aby zapewnić przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia, należy zapewnić 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 swoją fachową wiedzę techniczną, Agencja powinna wspierać Komisję w określaniu polityki badawczej i w realizacji unijnych programów badawczych. Należy umożliwić Agencji przeprowadzanie pilnie potrzebnych badań i uczestnictwo w doraźnych projektach badawczych w ramach unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji lub innych unijnych i pozaunijnych programów finansowanych ze środków prywatnych lub publicznych.

⁶ 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).

- (40) Uwzględniając istniejące współzależności między bezpieczeństwem a ochroną w lotnictwie cywilnym, Agencja powinna uczestniczyć we współpracy w dziedzinie ochrony lotnictwa, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa. Powinna ona również wykorzystywać swoją wiedzę fachową do wspierania Komisji i państw członkowskich we wdrażaniu unijnych przepisów 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 zasad i wzajemnego uznawania certyfikatów. Powinna być uprawniona do budowania odpowiednich relacji, za pośrednictwem ustaleń roboczych, 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 rygorystycznych norm stosowanych w obrębie Unii, Agencja powinna mieć możliwość angażowania się, w dziedzinie swoich kompetencji, w doraźne projekty w zakresie współpracy technicznej, badań lub wsparcia, realizowane wraz z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi. Agencja powinna również wspierać Komisję we wdrażaniu unijnych przepisów w innych technicznych obszarach uregulowań w zakresie lotnictwa cywilnego, takich jak ochrona lub jednolita europejska przestrzeń powietrzna, w których to obszarach Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową.
- (42) Aby upowszechnić najlepsze praktyki i propagować jednolite wdrażanie unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Agencja może zatwierdzać instytucje zapewniające szkolenia lotnicze i prowadzić szkolenia.
- (43) Agencja powinna być zarządzana i funkcjonować zgodnie z zasadami określonymi we wspólnym oświadczeniu Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji Europejskiej z dnia 19 lipca 2012 r. w sprawie agencji zdecentralizowanych.
- (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 do przyjmowania rocznego skonsolidowanego sprawozdania z działalności, dokumentu programowego, rocznego budżetu i zasad finansowych mających zastosowanie do Agencji.

- (45) W celu zapewnienia przejrzystości zainteresowane strony powinny otrzymać status obserwatora w zarządzie Agencji.
- (46) [...]
- (47) Interes publiczny wymaga, aby Agencja opierała swe działania związane z bezpieczeństwem wyłącznie na niezależnej wiedzy fachowej, stosując ściśle niniejsze rozporządzenie oraz akty 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 („Trybunału 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 z państwami członkowskimi. Ponadto przy przygotowywaniu projektu przepisów, które mogłyby mieć poważne skutki społeczne, Agencja powinna przeprowadzić stosowne konsultacje z zainteresowanymi stronami, w tym z 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 i jednostkami organizacyjnymi 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 zasięgnąć opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji Obrony.
- (52) Konieczne jest podanie do wiadomości publicznej odpowiednich informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska, 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 uiszczanych przez użytkowników europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Jakikolwiek wkład finansowy otrzymywany przez Agencję od państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów lub osób nie powinien zagrażać niezależności i bezstronności Agencji. W odniesieniu do wkładu Unii i wszelkich innych dotacji 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.

(53a) [...]

- (54) Aby zagwarantować, że Agencja jest 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 ewentualnym przeniesieniem odpowiedzialności 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 przeniesienia odpowiedzialności zgodnie z art. 53 i 54. W tym celu należy przygotować zestaw wskaźników określających stopień obciążenia pracą Agencji i jej wydajność w odniesieniu do działań finansowanych z opłat. Na podstawie powyższych wskaźników Agencja powinna dostosowywać swoje planowanie zasobów kadrowych oraz zarządzanie zasobami związanymi z opłatami, tak by móc odpowiednio reagować na odnośne zapotrzebowanie i wszelkie wahania w poziomie dochodów z opłat.
- (55) [...] *[motyw uwzględniony w motywie 28a]*.
- (56) Opłaty 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 należytym 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 wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁷.
- (58) Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach związanych z działaniami naprawczymi i środkami zabezpieczającymi – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

⁷ 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).

(59) Komisji należy przekazać na okres pięciu lat uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu uwzględnienia potrzeb technicznych, naukowych, operacyjnych lub w zakresie bezpieczeństwa dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w drodze zmiany lub uzupełnienia wymagań określonych w załączniku IX do niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja powinna zostać uprawniona do zmiany odniesień w art. 9 ust. 2 do postanowień konwencji chicagowskiej w celu ich aktualizacji w następstwie zmian wprowadzonych do załącznika 16 do tej konwencji. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(59a) Załączniki do niniejszego rozporządzenia zawierają dobrze już utrwalone zasadnicze wymagania, które nie powinny być regularnie modyfikowane. Jednak wobec szybkiego rozwoju technologicznego oraz spodziewanych zmian w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, Komisja powinna zostać wyjątkowo uprawniona – w okresie ograniczonym do pięciu lat – do zmiany lub uzupełniania, w drodze aktów delegowanych, załącznika IX określającego zasadnicze wymagania dotyczące bezzałogowych statków powietrznych.

(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 dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, powinny uczestniczyć w pracach Agencji zgodnie z warunkami określonymi w ramach tych umów.

- (61) Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne zasady w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz podtrzymuje ustanowienie Agencji. Należy zatem uchylić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008⁸.
- (61a) Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne zasady dotyczące systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS. Należy zatem uchylić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004.
- (61b) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 przewiduje usunięcie załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91⁹ od daty wejścia w życie odpowiadających mu środków, o których mowa w art. 8 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Z uwagi na to, że wszystkie te środki będą miały zastosowanie do dnia 1 kwietnia 2019 r. i że inne przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 staną się nieaktualne, należy z tą datą uchylić rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91. Jednak rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91 ustanowiony zostaje również komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”), a komitet ten także wspiera Komisję w kontekście rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Należy zatem zmienić rozporządzenie (WE) nr 2111/2005, tak aby zagwarantować, że do celów tego rozporządzenia wspomniany komitet nadal będzie wspierał Komisję również po uchyleniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91.

⁸ 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 79 z 19.3.2008, s. 1).

⁹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

- (62) Zmiany wprowadzone niniejszym rozporządzeniem mają wpływ na wdrażanie innych przepisów unijnych. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008¹⁰, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010¹¹, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014¹² oraz rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2111/2005.
- (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 rosnące 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 wydawania 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 wydawania, odpowiednio, certyfikatów przewoźnika lotniczego i koncesji.

¹⁰ 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).

¹¹ 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

¹² 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 uchylecia 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).

(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 zastosowania 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 w tym 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. Inne cele niniejszego rozporządzenia to:
 - a) wniesienie wkładu w szerszą unijną politykę w dziedzinie lotnictwa oraz przyczynienie się do poprawy ogólnych wyników i zrównoważonego wzrostu sektora lotnictwa cywilnego;
 - 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 regulacyjnych, certyfikacji i nadzoru, jak również efektywnego wykorzystania odnośnych zasobów na szczeblu krajowym i unijnym;
 - d) ¹³przyczynienie się, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, do ustanowienia i utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego;
 - e) wspieranie państw członkowskich, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, w wykonywaniu ich praw i wypełnianiu ich obowiązków wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnienie – w stosownych przypadkach – jednolitej interpretacji i terminowego wdrożenia jej postanowień, wraz z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami;

¹³ Delegacje DE i EL zaproponowały skreślenie tego punktu.

- 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 i innowacji, m.in. w procesach regulacyjnych, certyfikacji i nadzoru;
- h) propagowanie, w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem, interoperacyjności technicznej i operacyjnej.

3. Cele określone w ust. 1 i 2 osiąga się między innymi poprzez:

- a) sporządzenie, przyjęcie i jednolite stosowanie wszystkich niezbędnych aktów;
- b) zapewnienie, by deklaracje i certyfikaty wydawane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z przyjętymi na jego podstawie aktami wykonawczymi były ważne w całej Unii bez konieczności spełnienia jakichkolwiek dodatkowych wymagań;
- c) opracowanie, przy udziale organizacji normalizacyjnych i innych jednostek z sektora, szczegółowych norm technicznych, które – w stosownych przypadkach – będą wykorzystywane do wykazywania zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;
- d) powołanie niezależnej Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („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) prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych, w tym szkoleń oraz działań w zakresie komunikacji i rozpowszechniania istotnych informacji na temat bezpieczeństwa.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
 - a) projektowania i produkcji wyrobów i części 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 państwo członkowskie przekazało swoje obowiązki wynikające z konwencji chicagowskiej państwu trzeciemu i statek powietrzny jest eksploatowany przez operatora z państwa trzeciego oraz w takim zakresie, w jakim państwo członkowskie przekazało te obowiązki;
 - (ii) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;
 - c) wykonywania statkami powietrznymi przez operatora z państwa trzeciego operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu w obrębie tego terytorium lub odlotu z niego;
 - d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyposażenia lotniskowego związanego z bezpieczeństwem używanego lub przeznaczonego do użytku na lotniskach, o których mowa w lit. e), oraz do zapewniania obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową na tych lotniskach;
 - e) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, które znajdują się na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, i które:
 - (i) są lotniskami użytku publicznego;
 - (ii) są wykorzystywane do obsługi zarobkowego transportu lotniczego;
 - (iii) [...] oraz

- (iv) mają utwardzoną drogą startową przyrządową o długości co najmniej 800 metrów albo są wykorzystywane wyłącznie jako lotniska dla śmigłowców;
 - f) bez uszczerbku dla przepisów unijnych i krajowych dotyczących środowiska i gospodarowania gruntami, 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, obsługi technicznej i eksploatacji systemów i części składowych wykorzystywanych w zapewnianiu ATM/ANS;
 - h) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji 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 na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, przez operatora mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na tym terytorium.
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) statków powietrznych i ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług pod kontrolą i na odpowiedzialność państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji zaangażowanych w działania i usługi wykonywane przez te statki powietrzne;
 - b) lotnisk ani ich części, jak również wyposażenia, personelu i organizacji, kontrolowanych i eksploatowanych przez wojsko;
 - c) zapewnianych lub udostępnianych przez wojsko ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji;

- d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych wymienionych w załączniku I, których operacje wiążą się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, ani do zaangażowanych w nie personelu i organizacji, chyba że statek powietrzny otrzymał certyfikat, lub uznano, że otrzymał certyfikat, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.

W odniesieniu do lit. a) państwa członkowskie zapewniają, aby działania oraz usługi wykonywane przez statki powietrzne, o których mowa we wspomnianej literze, były wykonywane z należytym uwzględnieniem – na ile to praktycznie możliwe – celów niniejszego rozporządzenia odnoszących się do bezpieczeństwa. Państwa członkowskie zapewniają również, w stosownych przypadkach, bezpieczne oddzielenie tych statków powietrznych od innych statków powietrznych.

- 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 zastosowania załącznika I pkt 1 lit. e), f), h), i) lub j);
- 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 po zasięgnięciu opinii Agencji oraz państwa członkowskiego, w którym zainteresowana organizacja ma swoje główne miejsce prowadzenia działalności, podejmuje na podstawie tego wniosku decyzję, czy spełniono kryteria określone w akapicie pierwszym. Decyzję taką podejmuje się w drodze aktu wykonawczego przyjmowanego zgodnie z procedurą, 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 wykonawczym przyjętym na podstawie tych przepisów. W takim przypadku przepisy rozdziału III sekcja XI, 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. 7 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 550/2004 w sprawie zapewnienia służby żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁴, państwa członkowskie – w zakresie, w jakim jest to praktycznie możliwe – zapewniają, aby poziom bezpieczeństwa obiektów wojskowych, o których mowa w ust. 3 lit. b) niniejszego artykułu i które są otwarte do użytku publicznego, oraz ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 lit. c) niniejszego artykułu i które są zapewniane lub udostępniane przez wojsko do użytku publicznego, był równoważny z poziomem bezpieczeństwa zapewnianym poprzez stosowanie zasadniczych wymagań określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia.
6. Państwa członkowskie mogą postanowić o stosowaniu przepisów rozdziału III sekcja I, II, III lub VII do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 lit. a) 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 mieć zastosowanie.

¹⁴ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

Komisja, po konsultacji z Agencją, podejmuje decyzję, czy – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści przepisów danej sekcji lub danych sekcji wskazanych 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, 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 wskazanej lub wskazanych w powiadomieniu przesłanym Komisji dopiero po uzyskaniu pozytywnej decyzji Komisji oraz, w stosownych przypadkach, po zapewnieniu spełnienia warunków określonych w tej decyzji. W takim przypadku, od daty określonej w decyzji państwa członkowskiego, odnośne działania, personel i organizacje podlegają wyłącznie przepisom wskazanych sekcji oraz przepisom aktów wykonawczych przyjętych na ich podstawie. W takim przypadku przepisy rozdziału III sekcja XI, rozdziału IV i rozdziału V dotyczące stosowania przepisów sekcji wskazanej lub wskazanych w powiadomieniu mają również zastosowanie do odnośnych działań, personelu i organizacji.

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

Państwa członkowskie mogą postanowić o cofnięciu swoich decyzji podjętych na podstawie przepisów niniejszego ustępu. W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie powiadamia 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 zwolnieniu z wymogów niniejszego rozporządzenia projektowania, obsługi technicznej i eksploatawania lotniska oraz wyposażenia wykorzystywanego na tym lotnisku, jeżeli lotnisko to obsługuje nie więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych zarobkowo rocznie i nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie, pod warunkiem że zainteresowane państwa członkowskie zapewnią, by takie zwolnienie nie zagrażało przestrzeganiu zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 29.

W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję i Agencję o swojej decyzji, podając jej uzasadnienie.

Agencja włącza tę decyzję do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

W takim przypadku od daty określonej w decyzji państwa członkowskiego projektowanie, obsługa techniczna i eksploatacja odnośnego lotniska, wyposażenie tego lotniska oraz obsługa naziemna i służby zarządzania płytą postojową na tym lotnisku przestają podlegać przepisom niniejszego rozporządzenia oraz przepisom aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Jeżeli takie zwolnienie przyznane przez państwo członkowskie nie jest zgodne z warunkami określonymi w akapicie pierwszym, Komisja podejmuje decyzję o odmowie zgody na zwolnienie. Decyzję Komisji, podejmowaną w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 2. Decyzję Komisji publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a Agencja włącza ją do repozytorium, o którym mowa w art. 63. W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie cofa zwolnienie.

Państwa członkowskie dokonują co roku analizy danych o natężeniu ruchu na lotniskach, które zostały zwolnione przez te państwa z wymogów na podstawie niniejszego ustępu. Jeżeli analiza ta wykaże, że w okresie trzech kolejnych lat którekolwiek z tych lotnisk obsługuje więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych zarobkowo rocznie lub więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie, zainteresowane państwo członkowskie cofa zwolnienie dotyczące tego lotniska. W takim przypadku powiadamia ono o tym Komisję i Agencję. Agencja włącza decyzję o cofnięciu zwolnienia do repozytorium, o którym mowa w art. 63.

Przepisy niniejszego ustępu nie mają wpływu na zwolnienia przyznane przez państwa członkowskie na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Agencja włącza decyzje dotyczące takich zwolnień 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 wymagania, na podstawie których wydano certyfikat, lub wymagania, w odniesieniu do których złożono deklarację, są nadal spełniane;
- (2) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz z załącznikami do niej;
- (3) „wyrób” oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło;
- (4) „część” oznacza przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparat, oprzyrządowanie, oprogramowanie, urządzenie dodatkowe lub inny element wyrobu określony w projekcie tego wyrobu;
- (5) „część składowa ATM/ANS” oznacza przedmioty materialne, takie jak sprzęt, i przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);
- (6) „certyfikacja” oznacza każdą formę uznania, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i w oparciu o odpowiednią ocenę, że organizacja lub osoba, wyrób, część, wyposażenie nieinstalowane, wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, lotnisko, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, system ATM/ANS, część składowa ATM/ANS lub szkoleniowe urządzenie symulacji lotu spełnia mające zastosowanie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie, poprzez wydanie certyfikatu potwierdzającego zgodność z tymi wymaganiami;

- (7) „deklaracja” oznacza każde pisemne oświadczenie złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na wyłączną odpowiedzialność osoby prawnej lub fizycznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, potwierdzające spełnienie mających zastosowanie wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie, dotyczących organizacji lub osoby, wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego, wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemu ATM/ANS lub części składowej ATM/ANS;
- (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, zatwierdzenie, licencję, zezwolenie, świadectwo lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji, poświadczający zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami;
- (10) „operator statku powietrznego” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub wynajmującą do eksploatacji co najmniej jeden statek powietrzny;
- (10a) „operator lotniska” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub wynajmującą do eksploatacji co najmniej jedno lotnisko;
- (11) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu” oznacza każdy rodzaj urządzenia, które na ziemi symuluje warunki lotu, w tym symulator lotu, lotnicze urządzenie szkoleniowe, urządzenie do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotu oraz urządzenie 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 do użytkowania w całości lub w części do celów przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statków powietrznych;
- (13) „wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem” oznacza wyposażenie, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenia dodatkowe, które są używane lub przeznaczone do użytku na potrzeby bezpiecznych operacji statków powietrznych na lotnisku;

- (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 bagażu, 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” („zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej”) oznacza funkcje i służby zarządzania ruchem lotniczym określone w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁵, służby żeglugi powietrznej określone w art. 2 pkt 4 tego rozporządzenia, w tym funkcje i służby zarządzania siecią, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁶, projektowanie przestrzeni powietrznej i procedur oraz usługi polegające na pozyskiwaniu i przetwarzaniu danych oraz formatowaniu i przekazywaniu danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej;
- (17) „system ATM/ANS” oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych, jak również wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;
- (18) „centralny plan ATM” oznacza plan zatwierdzony decyzją Rady 2009/320/WE¹⁷ zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)¹⁸;
- (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”);

¹⁵ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

¹⁶ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

¹⁷ Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

¹⁸ Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

- (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 nadzoru naziemnego, usługi dyspozytorów lotniczych i kontrolę rozmieszczenia ładunków, obsługę pasażerów, obsługę bagażu, obsługę ładunków i poczty, obsługę ramp, obsługę statku powietrznego na płycie postojowej, obsługę techniczną statków powietrznych, zaopatrzenie w paliwo i smary oraz załadunek cateringu. Obejmuje to przypadki, gdy operatorzy statków powietrznych sami sobie zapewniają obsługę naziemną (obsługa własna);
- (23) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza operację wykonywaną statkiem powietrznym, polegającą na transporcie pasażerów, towarów lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;
- (24) „poziom bezpieczeństwa” oznaczają stopień bezpieczeństwa zapewnianego przez państwo członkowskie, Unię lub organizację, określaną na podstawie stawianych celów bezpieczeństwa i wskaźników bezpieczeństwa;
- (25) „wskaźnik bezpieczeństwa” oznacza parametr stosowany do monitorowania i oceny poziomu bezpieczeństwa;
- (26) „cel bezpieczeństwa” oznacza planowy lub zakładany cel dotyczący osiągnięcia określonych poziomów 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 przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenie dodatkowe przewożone na pokładzie statku powietrznego przez operatora, niebędące częściami, oraz użytkowane lub mające być użytkowane do celów eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim, oraz które zwiększają szanse znajdujących się na nim osób na przeżycie i które mogą mieć wpływ na bezpieczną eksploatację statku powietrznego;

- (29) „bezzałogowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny eksploatowany lub przeznaczony do eksploatacji bez pilota na pokładzie, który może działać samodzielnie lub być pilotowany zdalnie;
- (30) „wyposażenie do zdalnego kierowania bezzałogowym statkiem powietrznym” oznacza każdy przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, które są niezbędne do bezpiecznej eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych a nie są częścią i nie są przewożone na pokładzie bezzałogowego statku powietrznego;
- (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 zawartymi w załączniku 7 do konwencji chicagowskiej zatytułowanym „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”;
- (32) [...]
- (33) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, jak również każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (UE) nr 551/2004 zgodnie z art. 1 ust. 3 tego rozporządzenia;
- (33a) [...];
- (34) „właściwy organ krajowy” oznacza co najmniej jeden podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie, posiadający niezbędne uprawnienia, na który nałożono obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

Artykuł 4

Zasady dotyczące środków stosowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia

1. Stosując 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 natychmiastową reakcję w celu ustalenia przyczyn wypadków, poważnych incydentów i umyślnych naruszeń zasad ochrony;
 - d) należycie uwzględniają wzajemne zależności między różnymi obszarami bezpieczeństwa lotniczego oraz między bezpieczeństwem lotniczym a innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa;
 - e) określają, w miarę możliwości, wymagania i procedury w taki sposób, by kłaść nacisk na cele, jakie należy osiągnąć, a jednocześnie umożliwiać wybór różnych środków służących osiągnięciu tych celów;
 - f) wspierają współpracę między organami na szczeblu Unii i na szczeblu państw członkowskich oraz efektywne wykorzystanie zasobów przez te organy;
 - g) w miarę możliwości stosują środki niewiążące, w tym działania propagujące bezpieczeństwo;
 - h) uwzględniają międzynarodowe prawa i obowiązki Unii i państw członkowskich w zakresie lotnictwa cywilnego, w tym prawa i obowiązki wynikające z konwencji chicagowskiej;

(ha) (...). *(przeniesiono do art. 47)*

2. Środki stosowane na podstawie niniejszego rozporządzenia muszą odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów działalności, do których się odnoszą, i związanego 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 zagrazać stronom trzecim lub mieniu na ziemi;
 - c) złożoność i osiągi danego statku powietrznego;
 - 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 i państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, odpowiednio do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego oraz określający zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem („europejski program bezpieczeństwa lotniczego”).
2. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej.

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego opisuje również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6, a państwa członkowskie i zainteresowane strony aktywnie angażują się w ten proces.

Artykuł 6

Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego

1. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odnośnymi zainteresowanymi stronami, opracowuje, przyjmuje, publikuje, a następnie aktualizuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego przynajmniej raz do roku. Na podstawie oceny istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa europejski plan bezpieczeństwa lotniczego wskazuje główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest europejski system bezpieczeństwa lotniczego, i przedstawia działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka.

2. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odnośnymi zainteresowanymi stronami, dokumentuje, w specjalnym dossier poświęconym ryzyku dotyczącym bezpieczeństwa, ryzyko, o którym mowa w ust. 1, oraz monitoruje wdrażanie powiązanych działań ograniczających to ryzyko podejmowanych przez zainteresowane strony, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez ustanowienie wskaźników bezpieczeństwa.
3. Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego wskazuje, 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

1. Każde państwo członkowskie ustanawia i utrzymuje krajowy program bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego kompetencji („krajowy program bezpieczeństwa”). Program ten jest proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności i spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego.
2. Krajowy program bezpieczeństwa obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej.
3. Krajowy program bezpieczeństwa wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1 i akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 6 ust. 3, akceptowalny poziom bezpieczeństwa, który należy osiągnąć na szczeblu krajowym w odniesieniu do działalności lotniczej wchodzącej w zakres kompetencji danego państwa członkowskiego.

Artykuł 8

Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego

1. Krajowy program bezpieczeństwa zawiera krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego lub taki plan jest do niego dołączony. Na podstawie oceny istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo członkowskie określa w tym planie główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, i przedstawia działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka.
2. Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego zawiera opis ryzyka i działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają istotne znaczenie dla danego państwa członkowskiego. Państwo członkowskie informuje Agencję o ryzyku 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 spełniają zasadnicze wymagania dotyczące zdatności do lotu określone w załączniku II.

1. W odniesieniu do hałasu i emisji te statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane spełniają wymogi ochrony środowiska zawarte w mających zastosowanie od dnia 1 stycznia 2015 r. postanowieniach poprawki 11-B w tomie I, poprawki 8 w tomie II oraz mającego zastosowanie od [...] ¹⁹ dnia 1 stycznia 2020 r. wstępnego wydania tomu III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, z wyjątkiem:

- (a) statków powietrznych i ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego dla samolotów napędzanych śmigłem o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 8 618 kg, poddźwiękowych samolotów odrzutowych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 5 700 kg i wiroplątów o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 3 175 kg;
- (b) statków powietrznych i ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego zdolnych do utrzymania poziomu lotu przy prędkościach przekraczających liczbę Macha 1 lub przeznaczonych do napędzania przy prędkościach naddźwiękowych.

¹⁹ Odniesienia do stosownych tomów załącznika 16 będą musiały zostać uaktualnione na późniejszym etapie, by uwzględnić bieżące zmiany w ICAO.

Wyroby, części i wyposażenie nieinstalowane, o których mowa w lit. a) i b), spełniają zasadnicze wymagania dotyczące zgodności z wymogami ochrony środowiska, określone w załączniku III. Te zasadnicze wymagania mają też zastosowanie do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, o których mowa w akapicie pierwszym, nie zawierają wymogów ochrony środowiska.

Organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną wyrobów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), muszą spełniać wymagania określone w pkt 8 załącznika III.

Artykuł 10

Zgodność

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii), oraz ich silników, śmigieł i części spełnianie wymagań określonych w art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11, 12, 13a, 13b, art. 15 ust. 1 lit. a) oraz art. 16a.
2. 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. 11–16a.

Artykuł 11

Projekt wyrobów

1.
 - a) W odniesieniu do projektu wyrobu konieczny jest certyfikat typu; oraz
 - b) W odniesieniu do zmian certyfikatu typu i w odniesieniu do projektów napraw konieczny jest certyfikat, w tym uzupełniający certyfikat typu,

z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się certyfikatów, o których mowa w lit. a) i b), zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.
2. Certyfikaty te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że:
 - a) wnioskodawca i projekt wyrobu spełniają wymogi środków wykonawczych przyjętych na mocy art. 13b i 16a, oraz
 - b) projekt wyrobu jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 13a i nie zawiera elementów lub cech charakterystycznych, które powodowałyby, że nie jest on bezpieczny lub że jego eksploatacja nie jest zgodna z wymogami ochrony środowiska.
3. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1, mogą również być wydawane bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów, jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyrobu spełnia warunki ustanowione w ust. 2.
4. [...]
5.
 - a) Jeżeli projekt statku powietrznego nie spełnia zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9, może zostać wydany ograniczony certyfikat typu.

- b) Certyfikat, w tym uzupełniający certyfikat typu, jest również wymagany w odniesieniu do zmian ograniczonego certyfikatu typu i w odniesieniu do projektów napraw, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się certyfikatów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.

Certyfikaty te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że:

- i) wnioskodawca i projekt statku powietrznego spełniają wymogi środków wykonawczych przyjętych na mocy art. 13b i 16a, oraz
- ii) projekt statku powietrznego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 13a oraz odpowiada wymaganiom dotyczącym zdatności do lotu i ochrony środowiska, w świetle planowanego wykorzystania tego statku powietrznego.

5a. Nie wymaga się odrębnego certyfikatu typu dla projektów silników i śmigieł, które zostały certyfikowane jako część projektu statku powietrznego zgodnie z niniejszym artykułem.
(przeniesiono z ust. 4)

6. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 13b mogą nakładać wymóg zatwierdzenia w odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej związanych z projektem typu. Zatwierdzenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dane dotyczące zgodności operacyjnej są zgodne z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 13a oraz środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b. Zatwierdzenie to jest zawarte w certyfikacie typu lub ograniczonym certyfikacie typu, stosownie do przypadku.

7. Certyfikaty te mogą zostać ograniczone, zawieszane lub cofnięte, jeżeli ich posiadacz lub projekt przestają spełniać warunki wydania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.

8. W przypadku gdy środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 13b w odniesieniu do projektu wyrobu nie wymagają certyfikatu typu – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – te środki wykonawcze mogą wymagać złożenia deklaracji potwierdzającej zgodność projektu wyrobu, zmian tego projektu i projektów napraw ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z tymi środkami wykonawczymi.

Artykuł 12

Projekt części

1. W odniesieniu do projektu części konieczny jest certyfikat, z wyjątkiem:
 - a) części, które uzyskały certyfikat jako część projektu wyrobu zgodnie z art. 11;
 - b) sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.
2. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że:
 - a) wnioskodawca i projekt części spełniają wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 13b i 16a, oraz
 - b) projekt części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 13a.
3. Certyfikat ten może również być wydawany bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów, jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt części spełnia warunki, o których mowa w ust. 2.

4. [...] (*przeniesiono do ust. 1*)
5. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu odzwierciedlenia zmian w projekcie zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.
6. Certyfikat ten może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli jego posiadacz lub projekt przestają spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.
7. W przypadku gdy środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 13b w odniesieniu do projektu części – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymagają certyfikatu, te środki wykonawcze mogą wymagać złożenia deklaracji potwierdzającej zgodność projektu części ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z tymi środkami wykonawczymi.

Artykuł 13

Projekt wyposażenia nieinstalowanego

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 13b mogą wymagać w odniesieniu do projektu wyposażenia nieinstalowanego:
 - a) deklaracji potwierdzającej zgodność projektu wyposażenia nieinstalowanego ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z tymi środkami wykonawczymi, lub
 - b) certyfikatu.
2. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że:
 - a) wnioskodawca i projekt wyposażenia nieinstalowanego spełniają wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 13b i 16a; oraz

- b) projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z art. 13a.
3. Certyfikat ten może również być wydawany bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania takich certyfikatów, jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyposażenia nieinstalowanego spełnia warunki, o których mowa w ust. 2.
 4. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu odzwierciedlenia zmian w projekcie zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.
 5. Certyfikat ten może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli jego posiadacz lub projekt przestają spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takich certyfikatów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b.

Artykuł 13a

Podstawa certyfikacji wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego

Na podstawę certyfikacji składają się:

- a) mające zastosowanie specyfikacje odnoszące się do certyfikacji w zakresie zdatności do lotu, zgodności z zasadami ochrony środowiska lub danych dotyczących zgodności operacyjnej;
- b) tam, gdzie ma to zastosowanie zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 13b:
 - (i) przepisy alternatywne wobec specyfikacji odnoszących się do certyfikacji, o których mowa w lit. a), które zapewniają równoważny lub, w przypadku ograniczonego certyfikatu typu, odpowiedni poziom bezpieczeństwa lub zgodności z wymogami ochrony środowiska;
 - (ii) specjalne szczegółowe specyfikacje techniczne, niezbędne w przypadku gdy z uwagi na cechy projektu danego wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego, na ich planowane wykorzystanie na lub doświadczenie zdobyte w trakcie ich eksploatacji specyfikacje odnoszące się do certyfikacji są nieadekwatne lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 9.

**Środki wykonawcze w odniesieniu do projektu wyrobów, części i wyposażenia
nieinstalowanego**

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9, 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, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
 - a) warunków ustanowienia przez Agencję i podania przez Agencję do wiadomości wnioskodawcy zgodnie z art. 66 i na podstawie art. 13a:
 - (i) podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego wyrobu na potrzeby certyfikacji typu, o której mowa w art. 11;
 - (i) podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego wyrobu na potrzeby zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, o których mowa w art. 11 ust. 6;
 - (ii) podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danej części lub danego wyposażenia nieinstalowanego na potrzeby certyfikacji, o której mowa w art. 12 i 13;
 - (aa) szczegółowych wymogów ochrony środowiska dla wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. a) i b) oraz dla wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, a także rodzajów emisji w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, nie zawierają wymogów ochrony środowiska;

- b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12 i 13, w tym;
- (i) warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów;
 - (ii) warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się danych dotyczących zgodności operacyjnej zgodnie z art. 11 ust. 6, 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;
- c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów wydanych zgodnie z art. 11, 12 i 13 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które złożyły deklaracje zgodnie z przepisami tych artykułów;
- d) warunków ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do projektów wyrobów, części lub wyposażenia nieinstalowanego, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 11 ust. 8, art. 12 ust. 7 i art. 13 ust. 1;

e) warunków i procedur deklarowania, zgodnie z art. 11 ust. 8, art. 12 ust. 7 i art. 13 ust. 1, zdatności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska projektów wyrobów, części lub wyposażenia nieinstalowanego, w tym:

(i) warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji; oraz

(ii) warunków i ograniczeń dotyczących operacji.

f) [...] ²⁰

1a. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności normy i praktyki określone w załączniku 8 do konwencji chicagowskiej oraz – względem art. 9 ust. 2 lit. a) i b) – określone w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, a także wpływ wywierany na globalną konkurencyjność wyrobów.

1b. [...]

Artykuł 14

Poszczególne statki powietrzne

1. W odniesieniu do każdego statku powietrznego wymagane jest świadectwo zdatności do lotu. W odniesieniu do każdego statku powietrznego wymagane jest świadectwo zdatności w zakresie hałasu, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności – nie wymaga się świadectw zdatności w zakresie hałasu.
2. Świadectwa te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny z projektem certyfikowanym zgodnie z art. 11 ust. 1 oraz ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 14a, oraz że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia jego bezpiecznej eksploatacji i zgodnej z wymogami ochrony środowiska.

²⁰ Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

3. W odniesieniu do statku powietrznego, którego projekt był przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 11 ust. 8 albo w odniesieniu do którego wydano ograniczony certyfikat typu zgodnie z art. 11 ust. 5, wydaje się ograniczone świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności w zakresie hałasu. W takim przypadku świadectwa te wydaje się 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. Szczegółowe przepisy dotyczące wystawiania i użytkowania ograniczonych świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności w zakresie hałasu są określane w aktach wykonawczych przyjmowanych na podstawie art. 14a.

4. W celu umożliwienia eksploatacji statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu ani ważnego ograniczonego świadectwa zdatności do lotu, może zostać wydane zezwolenie na lot. W takim przypadku zezwolenie na lot wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot podstawowy. Szczegółowe przepisy dotyczące wystawiania i użytkowania zezwoleń na lot są określane w aktach wykonawczych przyjmowanych na podstawie art. 14a.

Zezwolenie na lot może również zostać wydane bez odnośnego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej udzielania zezwoleń na lot, jeżeli organizacja ta ustaliła, że dany statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpiecznie lot podstawowy.

Zezwolenie na lot podlega stosownym ograniczeniom, przewidzianym w tych aktach wykonawczych, zwłaszcza w celu ochrony bezpieczeństwa stron trzecich.

5. Certyfikaty te, w tym zezwolenia na lot, pozostają w mocy, dopóki dany statek powietrzny i jego części i wyposażenie nieinstalowane utrzymywane są zgodnie ze środkami wykonawczymi, związanymi z nieprzerwaną zdatnością do lotu, przyjętymi na podstawie art. 14a, i są w stanie odpowiednim do zapewnienia bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji.

6. Certyfikaty te, w tym zezwolenia na lot, mogą zostać zmienione w celu odzwierciedlenia zmian w konfiguracji statku powietrznego zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 14a.
7. Certyfikaty te, w tym zezwolenia na lot, mogą zostać ograniczone, zawieszono lub cofnięte, jeżeli ich posiadacz lub statek powietrzny przestają spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 14a.

Artykuł 14a

Środki wykonawcze dotyczące poszczególnych statków powietrznych

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9, 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, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:

a) [...]

- b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 14, w tym;
- (i) warunków dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 14 ust. 1;
 - (ii) warunków dotyczących okresu ważności tych świadectw i przedłużania okresu ich ważności, jeżeli okres ten jest ograniczony;
 - (iii) warunków wystawiania i użytkowania ograniczonych świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 14 ust. 3;
 - (iv) warunków wystawiania i użytkowania zezwoleń na lot, o których mowa w art. 14 ust. 4;
 - (v) warunków obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego do celów stosowania art. 14 ust. 5;
 - (vi) warunków zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego do celów stosowania art. 14 ust. 5;
- c) dodatkowych wymagań dotyczących zdatności do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, których projekt został już certyfikowany, niezbędnych do wspierania ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa;
- d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów wystawionych na podstawie art. 14.
- e) [...] ²¹

²¹ Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załącznikach 6, 8 i 16 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 15

Organizacje

1. Wymagane jest zatwierdzenie w odniesieniu do:
- a) organizacji odpowiedzialnych za projekt i produkcję wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego,
 - b) organizacji odpowiedzialnych za utrzymywanie ciągłej zdatności do lotu i zarządzania nią w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego; oraz
 - c) organizacji zaangażowanych w szkolenia personelu odpowiedzialnego za oddanie do użytku wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej,

z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.

- 1a. Zatwierdzenia te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 16a.
 2. [...]
 3. [...]
- 3a. W zatwierdzeniach tych określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenie może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.
- 3b. Zatwierdzenia te mogą zostać ograniczone, zawieszono lub cofnięte, jeżeli ich posiadacz przestaje spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego zatwierdzenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.
- 3c. W przypadku gdy środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 16a nie wymagają zatwierdzenia – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – te środki wykonawcze mogą wymagać od odnośnych organizacji złożenia deklaracji odnośnie do ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną w zgodności z tymi środkami wykonawczymi.

Artykuł 16

Personel

1. Od personelu odpowiedzialnego za oddanie do użytku wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej wymaga się posiadania licencji, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.
2. Licencji tej udziela się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 16a.

- 2a. Licencja ta określa przywileje przyznane temu personelowi. Licencja może zostać zmieniona w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.
- 2b. Licencja może zostać ograniczona, zawieszona lub cofnięta, jeżeli jej posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy takiej licencji, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 16a.

Artykuł 16a

Środki wykonawcze dotyczące organizacji i personelu

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 9, 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, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
- a) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których mowa w art. 15, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich zatwierdzeń;
 - b) warunków i procedur składania deklaracji, o których mowa w art. 15 ust. 3d, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, o których mowa w art. 16, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji;
 - d) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i licencji udzielonych na podstawie art. 15 i 16 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 15 ust. 3d;

e) warunków dotyczących sytuacji, w których organizacje, które uzyskały zatwierdzenie zgodnie z art. 15, mogą uzyskać przywilej wydawania certyfikatów, o których mowa w art. 11 ust. 1, art. 12, 13 i art. 14 ust. 4;

f) [...] ²²

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załącznikach 1, 6 i 8 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 17

Odstępstwa

[...]

Artykuł 18

Przekazywanie uprawnień

1. W odniesieniu do zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do zmiany, w drodze aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie art. 117, odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2, w celu ich uaktualnienia w świetle późniejszych poprawek do tych postanowień, które to poprawki wejdą w życie po dacie przyjęcia niniejszego rozporządzenia i będą miały zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, o ile dostosowania te nie poszerzą zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia.

2. [...]

²² Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

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, osoby i organizacje związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną stanu zdrowia takich pilotów i personelu pokładowego odpowiadają zasadniczym wymaganiom określonym w załączniku IV.

Artykuł 20

Piloci

1. Od pilotów wymaga się posiadania licencji pilota oraz orzeczenia lekarskiego pilota właściwych do operacji, jakie mają być wykonywane, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji lub orzeczeń lekarskich, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.
2. Licencji pilota udziela się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 21a.
3. Orzeczenie lekarskie pilota wystawia się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 21a.
4. W licencjach pilota [...] i orzeczeniach lekarskich pilota [...] określa się przywileje przyznane pilotowi. Licencja pilota lub orzeczenie lekarskie pilota mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.

- 4a. Licencja pilota lub orzeczenie lekarskie pilota mogą zostać ograniczone, zawieszona lub cofnięta, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy licencji lub orzeczenia lekarskiego pilota, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.
- 4b. Szkolenie odbyte i doświadczenie zdobyte na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu można uznać do celów uzyskania licencji pilota, o której mowa w ust. 2, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.

Artykuł 21

Personel pokładowy

1. Personel pokładowy zaangażowany w operacje zarobkowego transportu lotniczego podlega obowiązkowi posiadania świadectwa dopuszczenia do pracy.
2. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego można wymagać posiadania świadectwa dopuszczenia do pracy, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.
3. Świadectwo dopuszczenia do pracy wystawia się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 21a.
4. Świadectwo dopuszczenia do pracy określa przywileje przyznane personelowi pokładowemu. Świadectwo dopuszczenia do pracy może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.
5. Świadectwo dopuszczenia do pracy może zostać ograniczone, zawieszona lub cofnięta, jeżeli jego posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy takiego świadectwa dopuszczenia do pracy, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.

6. Przed rozpoczęciem wykonywania przywilejów, a następnie w regularnych odstępach czasowych, personel pokładowy podlega lekarskiej ocenie kondycji zdrowotnej w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 19, w zakresie kondycji zdrowotnej, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 21a.

Artykuł 21a

Środki wykonawcze dotyczące pilotów i personelu pokładowego

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 19, w odniesieniu do pilotów zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
- a) poszczególnych kategorii licencji pilotów i orzeczeń lekarskich pilotów, o których mowa w art. 20, jak również różnych uprawnień w takich licencjach pilota, stosownie do różnych rodzajów wykonywanych czynności;
 - b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów;
 - c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów, w tym:
 - (i) warunków dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów;
 - (ii) warunków konwersji krajowych licencji pilota i krajowych orzeczeń lekarskich pilotów na licencje pilota i orzeczenia lekarskie pilotów, o których mowa odpowiednio w art. 20 ust. 2 i w art. 20 ust. 3;

- (iii) warunków konwersji krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilota, o których mowa w art. 20 ust. 2;
- (iv) 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;

d) [...] ²³

Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

Te akty wykonawcze zawierają, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące wydawania wszystkich typów licencji i uprawnień pilotów wymaganych na podstawie załącznika 1 do konwencji chicagowskiej. Akty te mogą także zawierać przepisy dotyczące wydawania innych typów licencji i uprawnień pilotów.

2. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 19, w odniesieniu do personelu pokładowego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
 - a) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich świadectw dopuszczenia do pracy od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy;
 - b) warunków lekarskiej oceny kondycji zdrowotnej personelu pokładowego, o której mowa w art. 21;

²³ Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

- c) przywilejów i obowiązków posiadaczy świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, o których mowa w art. 21.
- d) [...] ²⁴

Artykuł 22

Organizacje szkoleniowe i centra medycyny lotniczej

1. Od centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zatwierdzenia.
 - 1a. Od organizacji szkolących pilotów i organizacji szkolących personel pokładowy wymaga się posiadania zatwierdzenia, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
 2. Zatwierdzenia te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 24a.
 3. W zatwierdzeniach określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenia mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
 4. Zatwierdzenia mogą zostać ograniczone, zawieszane lub cofnięte, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego zatwierdzenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.

²⁴ Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

5. W przypadku gdy środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 24a nie wymagają od organizacji szkolących pilotów lub organizacji szkolących personel pokładowy posiadania zatwierdzenia – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – te środki wykonawcze mogą wymagać od danej organizacji złożenia deklaracji odnośnie do jej zdolności i dostępności środków umożliwiających jej wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną w zgodności z tymi środkami wykonawczymi.

Artykuł 23

Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

1. W odniesieniu do każdego szkoleniowego urządzenia symulacji lotu wykorzystywanego do szkolenia pilotów wymaga się certyfikatu, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
2. Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że wnioskodawca i urządzenie spełniają wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 24a.
3. W certyfikacie określa się charakterystykę funkcjonalną urządzenia. Certyfikat może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian charakterystyki funkcjonalnej tego urządzenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
4. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli jego posiadacz lub urządzenie przestają spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.

Instruktorzy i egzaminatorzy

1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń w powietrzu, szkoleń na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów, a także od lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie wymaga się posiadania certyfikatu, z wyjątkiem sytuacji, w których – przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
 - 1a. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń personelu pokładowego lub za ocenę umiejętności personelu pokładowego można wymagać posiadania certyfikatu zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
2. Certyfikaty te wystawia się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 24a.
3. W certyfikatach tych określa się przyznane przywileje. Certyfikaty te mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.
4. Certyfikaty te mogą zostać ograniczone, zawieszono lub cofnięte, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 24a.

Artykuł 24a

Środki wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej

1. W celu zapewnienia jednolitego stosowania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 19, w odniesieniu do szkoleniowych urzędów symulacji lotu oraz osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą i oceną lekarską pilotów i personelu pokładowego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
 - a) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 22, 23 i 24, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń i certyfikatów;
 - (aa) warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje szkolące pilotów i organizacje szkolące personel pokładowy, o których mowa w art. 22 ust. 5, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - b) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 22, 23 i 24, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 22 ust. 5.
2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należyte pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 1 i załączniku 6 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 24b

Środki ochronne w odniesieniu do załogi statku powietrznego

[...] ²⁵

Artykuł 25

Przekazywanie uprawnień

[...]

²⁵ Objęte nową sekcją IX.

SEKCJA III

Operacje lotnicze

Artykuł 26

Zasadnicze wymagania

Eksplatacja 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, w załącznikach VII i VIII.

Artykuł 27

Operatorzy statków powietrznych

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, można wymagać, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 28, aby:
 - a) deklarowali swoje zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją statków powietrznych zgodnie z tymi środkami wykonawczymi, lub
 - b) posiadali certyfikat.
- 1a. Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 28.
- 1b. Certyfikat określa przywileje przyznane operatorowi statku powietrznego. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 28.

- 1c. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymania w mocy tego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 28.
- 1d. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, można wymagać, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 28, aby:
- (i) przeciwdziałali zmęczeniu załogi statku powietrznego poprzez ustanowienie ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku;
 - (ii) spełniali szczegółowe wymagania podczas zawierania umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umów leasingu;
 - (iii) spełniali szczegółowe wymagania podczas eksploatacji statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim;
 - (iv) sporządzali wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub dokument równoważny umożliwiający użytkowanie statku powietrznego w podanych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają.
2. [...]

3. Państwa członkowskie zapewniają, by wykonywane statkami powietrznymi operacje przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu w jego obrębie lub odlotu z tego terytorium przez operatorów mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności poza tym terytorium, ale w stosunku do których państwa członkowskie pełnią funkcje i obowiązki państwa operatora na mocy konwencji chicagowskiej, jak również personel i organizacje zaangażowane w te operacje, spełniały wymogi bezpieczeństwa na poziomie równoważnym wobec poziomu ustanowionego w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 28

Przepisy wykonawcze dotyczące operacji lotniczych

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 26, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
 - a) szczegółowych warunków eksploatacji statków powietrznych zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 26;
 - b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
 - c) warunków i procedur składania przez operatorów statków powietrznych deklaracji, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków operatorów statków powietrznych, którzy składają deklaracje zgodnie z art. 27 ust. 1 lit. a);

- da) warunków i procedur 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; *(przeniesiono z lit. fa)*
 - e) warunków, które operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 27 ust. 1, i członkowie ich załóg statków powietrznych muszą spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku członków załóg statków powietrznych;
 - f) warunków, które operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 27 ust. 1, muszą spełnić, w przypadku gdy zawierają umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umowy leasingu lub gdy eksploatują statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim;
 - fa) [...] *(przeniesiono do (da))*
 - fb) warunków, które operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 27 ust. 1, muszą spełnić w odniesieniu do sporządzania wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub dokumentu równoważnego, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których jest to wymagane.
 - g) [...] *(przeniesiono do art. 28a)*
2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 28a

Środki ochronne w odniesieniu do operacji lotniczych

- 1. [...] ²⁶
- 2. [...] *(przeniesiono do art. 28b)*

²⁶ Objęte nową sekcją IX.

Artykuł 28b

Przekazywanie uprawnień w odniesieniu do operacji lotniczych

[...]

SEKCJA IV

Lotniska

Artykuł 29

Zasadnicze wymagania

Lotniska, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, eksploatacja lotnisk oraz zapewnianie obsługi naziemnej i służb zarządzania płytą postojową na lotniskach, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e), spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku VII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII.

Artykuł 30

Certyfikacja lotnisk

1. W odniesieniu do lotnisk wymagany jest certyfikat. Zakres certyfikatu obejmuje lotniska i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem, chyba że to wyposażenie jest objęte deklaracją złożoną zgodnie z art. 31 lub certyfikatem wydanym zgodnie z art. 31.
 - 1a. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że:
 - a) lotnisko spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 31a oraz jest zgodne z podstawą certyfikacji lotnisk określoną w ust. 2; oraz
 - b) lotnisko to nie posiada żadnych cech ani charakterystyki, z powodu których jego eksploatacja nie byłaby bezpieczna.
 - 1b. Certyfikat może zostać zmieniony w celu odzwierciedlenia zmian na lotnisku lub w jego wyposażeniu związanym z bezpieczeństwem, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 31a.

- 1c. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli lotnisko lub jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem przestają spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 31a.
2. Na podstawie certyfikacji lotniska składają się:
- a) mające zastosowanie specyfikacje odnoszące się do certyfikacji dotyczącej 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 odnoszące się do certyfikacji, o których mowa w lit. a), są niewystarczające lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29.

Artykuł 31

Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 31a mogą wymagać od organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem użytkowanego lub przeznaczonego do użytkowania na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu, aby:
- a) deklarowały zgodność tego wyposażenia ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z tymi środkami wykonawczymi; lub
 - b) posiadały certyfikat w odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem.

- 1a. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że wyposażenie jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 31a.
 - 1b. W certyfikacie tym określa się charakterystykę funkcjonalną tego wyposażenia. Certyfikat może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian charakterystyki funkcjonalnej tego wyposażenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 31a.
 - 1c. Certyfikat ten może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli wyposażenie przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 31a.
2. [...]

Artykuł 31a

Środki wykonawcze dotyczące lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
 - a) warunków ustanowienia, i notyfikowania wnioskodawcy, na podstawie art. 30 ust. 2, podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego lotniska, do celów certyfikacji zgodnie z art. 30 ust. 1;
 - b) warunków ustanowienia i notyfikowania wnioskodawcy szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotnisk związanego z bezpieczeństwem, do celów certyfikacji zgodnie z art. 31 ust. 1;

- c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania dotyczących lotnisk certyfikatów, o których mowa w art. 30, w tym wprowadzania ograniczeń w eksploatacji związanych ze szczególną konstrukcją lotniska;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 31 ust. 1, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
 - da) warunków ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które jest przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 31 ust. 1;
 - e) warunków i procedur składania deklaracji, zgodnie z art. 31 ust. 1 w odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 30 i art. 31 ust. 1, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 31 ust. 1;
 - g) 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 załącznika 14 do konwencji chicagowskiej.
2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 14 do konwencji chicagowskiej.

Organizacje

1. Operatorzy lotnisk muszą posiadać certyfikat.

Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 32a.

- 1a. Certyfikat określa przywileje przyznane operatorowi lotniska. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 32a.
 - 1b. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy tego certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 32a.
 - 1c. Certyfikat dla operatora lotniska może być albo połączony z certyfikatem dla lotniska, o którym mowa w art. 30 ust. 1, albo wydawany oddzielnie.
2. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 32a mogą wymagać od organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie obsługi naziemnej lub służby zarządzania płytą postojową na lotniskach objętych niniejszym rozporządzeniem złożenia deklaracji odnośnie do ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązać się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną w zgodności ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 32a.

Środki wykonawcze dotyczące organizacji

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do eksploatacji lotnisk oraz zapewniania obsługi naziemnej i służby zarządzania płytą postojową na lotniskach, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
 - a) szczególnych warunków dotyczących eksploatacji lotnisk zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29;
 - aa) szczególnych warunków zapewniania obsługi naziemnej i służby zarządzania płytą postojową zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 29;
 - b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatu operatora lotniska, o którym mowa w art. 32 ust. 1;
 - c) przywilejów i obowiązków operatorów lotnisk, o których mowa w art. 32 ust. 1;
 - d) warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje zapewniające obsługę naziemną i organizacje zapewniające służby zarządzania płytą postojową zgodnie z art. 32 ust. 2, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - e) przywilejów i obowiązków organizacji zapewniających obsługę naziemną i organizacji zapewniających służby zarządzania płytą postojową, które składają deklaracje zgodnie z art. 32 ust. 2.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 14 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 33

Zabezpieczenie 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. Stosują 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.
3. W celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego artykułu Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia szczegółowe przepisy, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3.

Artykuł 33a

Środki ochronne dotyczące lotnisk

[...] ²⁷

²⁷ Objęte nową sekcją IX.

Artykuł 34

Przekazywanie uprawnień

[...]

SEKCJA V

ATM/ANS

Artykuł 35

Zasadnicze wymagania

1. Zapewnianie ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), odbywa się zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII.
2. Wszystkie statki powietrzne eksploatowane w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem statków powietrznych zaangażowanych w działalności, o której mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku VIII pkt 1.

Artykuł 36

Instytucje zapewniające ATM/ANS

1. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu.
 - 1a. Certyfikat taki wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 37a.
 - 1b. W certyfikacie tym określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a.
 - 1c. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a, państwa członkowskie mogą zdecydować o zezwoleniu instytucjom zapewniającym służby informacji powietrznej na deklarowanie posiadania zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązać się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami zgodnie z tymi środkami wykonawczymi.
- 2a. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą przyznać instytucjom zapewniającym ATM/ANS zwolnienia z wymogu posiadania certyfikatu, w przypadku gdy spełniono wszystkie poniższe warunki:
- a) główne miejsce prowadzenia działalności instytucji leży poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej;
 - b) zapewnianie ATM/ANS przez tę instytucję dotyczy ruchu lotniczego o niewielkim natężeniu w ograniczonej części przestrzeni powietrznej, za którą jest odpowiedzialne państwo członkowskie przyznające zwolnienie, a ta część przestrzeni powietrznej graniczy z przestrzenią powietrzną, za którą jest odpowiedzialne państwo trzecie;
 - c) nałożenie na instytucję wymogu wykazania zgodności z zasadami, o których mowa w ust.1, wiązałoby się z nieproporcjonalnym nakładem dla tej instytucji z uwagi na charakter działalności wykonywanej przez tę instytucję w obrębie tej przestrzeni powietrznej i z uwagi na związane z nią ryzyko;
 - d) dane państwo członkowskie określiło warunki mające zastosowanie do zapewniania ATM/ANS przez instytucję, gwarantujące – zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami oraz uwzględnieniem szczególnych okoliczności danego przypadku – akceptowalny poziom bezpieczeństwa i zgodność z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35, a także ustanowiło stosowne i skuteczne środki i rozwiązania dotyczące nadzoru i egzekwowania przepisów, aby zapewnić spełnienie określonych przez siebie warunków;
 - e) zakres zwolnienia jest jasno określony i jest ono ograniczone do tego, co jest absolutnie niezbędne, oraz podlega regularnemu przeglądowi w stosownych odstępach czasu, w przypadku gdy jego czas obowiązywania przekracza pięć lat, a także jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyznać takie zwolnienie, powiadamia Komisję i Agencję o swoim zamiarze, przedstawiając wszystkie stosowne informacje. 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, 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 przyznać zwolnienie dopiero po uzyskaniu pozytywnej decyzji Komisji. Państwo członkowskie cofa to zwolnienie w przypadku stwierdzenia, w szczególności dzięki regularnym przeglądom, o których mowa w lit. e), że warunki określone w akapicie pierwszym przestały być spełniane. Niezwłocznie informuje Komisję i Agencję o wszelkich przyznanych zwolnieniach i, w stosownych przypadkach, o wyniku przeglądów oraz o decyzjach o wycofaniu zwolnień.

Artykuł 37

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

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję lub obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, można wymagać, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a, aby:
 - a) deklarowały swoje zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązać się z obowiązków związanych z wykonywaniem tych działań zgodnie z tymi środkami wykonawczymi; lub
 - b) posiadały certyfikat.

- 1a. Certyfikat taki wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi przepisów ustanowionych środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a.
 - 1b. W certyfikacie określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a.
 - 1c. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 37a.
2. [...]

Artykuł 37a

Środki wykonawcze dotyczące instytucji zapewniających ATM/ANS oraz organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję lub obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 35, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
 - a) szczegółowych warunków zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w art. 35;
 - b) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 36 ust. 1;

- c) warunków i procedur składania przez instytucje zapewniające służby informacji powietrznej deklaracji, o których mowa w art. 36 ust. 2 , w tym warunków dotyczących sytuacji, w których zezwala się na składanie takich deklaracji;
 - d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. [...] 37 ust. 1 lit. b), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
 - e) warunków i procedur składania deklaracji przez instytucje, o których mowa w art. 37 ust. 1 lit. a), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
 - f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 36 ust. 1 i art. 37 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 36 ust. 2 i art. 37 ust. 1 lit. a);
 - g) [...]
2. Zasady, o których mowa w ust. 1, należyście uwzględniają założenia centralnego planu ATM.
- a) [...]
 - b) [...]
3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należyście pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załącznikach 2–4, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 37b

Środki wykonawcze dotyczące użytkowania przestrzeni powietrznej

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 35, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące zasad eksploatacyjnych związanych z korzystaniem z przestrzeni powietrznej, wyposażenia statku powietrznego oraz systemów i części składowych ATM/ANS wymaganych do korzystania z przestrzeni powietrznej.
2. Zasady, o których mowa w ust. 1:
 - a) należy uwzględniają założenia centralnego planu ATM;
 - b) [...]
3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należy pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załącznikach 2, 3, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 38

Systemy i części składowe ATM/ANS

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 36, można wymagać, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 38a, aby deklarowały, że systemy i części składowe ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, a które zostają oddane do użytku przez te instytucje, są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi w tych środkach wykonawczych.

2. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 38a mogą wymagać od organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów i części składowych ATM/ANS, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, aby:
 - a) deklarowały, że te systemy i części składowe są odpowiednie do użytku i zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi zgodnie z tymi środkami wykonawczymi; lub
 - b) posiadały certyfikat w odniesieniu do tych systemów i części składowych.
- 2a. Certyfikat taki wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe ATM/ANS spełniają wymogi przepisów ustanowionych środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 38a.
- 2b. W certyfikacie określa się charakterystyki funkcjonalne systemu lub części składowej ATM/ANS. Certyfikat może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian tych charakterystyk funkcjonalnych, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 38a.
- 2c. Certyfikat ten może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli system lub część składowa ATM/ANS przestają spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 38a.

Artykuł 38a

Środki wykonawcze dotyczące systemów i części składowych ATM/ANS

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 35, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) warunków i procedur składania deklaracji przez instytucje zapewniające ATM/ANS, o których mowa w art. 38 ust. 1 lit. a), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
- b) warunków określenia i notyfikowania wnioskodawcy szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów i części składowych ATM/ANS, do celów certyfikacji zgodnie z art. 38 ust. 2 lit. b);
- c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 38 ust. 2 lit. b), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
- ca) warunków ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów i części składowych ATM/ANS, które mogą być przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 38 ust. 2 lit. a);
- cb) warunków i procedur składania deklaracji, zgodnie z art. 38 ust. 2 lit. a), w odniesieniu do systemów i części składowych ATM/ANS, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
- d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 38 ust. 2 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 38 ust. 1 i art. 38 ust. 2 lit. a).
- e) [...]

2. Zasady, o których mowa w ust. 1:

- a) należycie uwzględniają założenia centralnego planu ATM.
- b) [...]

3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załącznikach 2, 3, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 38b

Środki ochronne dotyczące ATM/ANS

[...] ²⁸

Artykuł 39

Przekazywanie uprawnień

[...]

²⁸ Objęte nową sekcją IX.

SEKCJA VI

KONTROLERZY RUCHU LOTNICZEGO

Artykuł 40

Zasadnicze wymagania

Kontrolerzy ruchu lotniczego zaangażowani w zapewnianie ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), oraz osoby, organizacje i szkoleniowe urządzenia symulacji lotu związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną stanu zdrowia tych kontrolerów ruchu lotniczego spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku VIII.

Artykuł 41

Kontrolerzy ruchu lotniczego

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego muszą posiadać licencję kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego stosowne do służby, jaką mają zapewniać.
2. Licencji kontrolera ruchu lotniczego udziela się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 41a.
3. Orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 41a.
4. W licencji kontrolera ruchu lotniczego i w orzeczeniu lekarskim kontrolera ruchu lotniczego określa się przywileje przyznane kontrolerowi ruchu lotniczego. Licencja kontrolera ruchu lotniczego lub orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 41a.

- 4a. Licencja kontrolera ruchu lotniczego lub orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego mogą zostać ograniczone, zawieszane lub cofnięte, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy licencji lub orzeczenia lekarskiego, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 41a.

Artykuł 41a

Przepisy wykonawcze dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
- a) poszczególnych kategorii, uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w art. 41;
 - b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 41;
 - c) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 41, w tym:
 - (i) warunków konwersji krajowych licencji kontrolera ruchu lotniczego i krajowych orzeczeń lekarskich na licencje kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenia lekarskie, o których mowa w art. 41;
 - (ii) [...] ²⁹

²⁹ Objęte nowym ogólnym ustępem w art. 57.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należyście pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 42

Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego oraz centra medycyny lotniczej

1. Od organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego i centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zezwolenia.
2. Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 43a.
3. W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane organizacji. Zezwolenie może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 43a.
4. Zezwolenie może zostać ograniczone, zawieszona lub cofnięte, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki przyznawania i utrzymywania w mocy takiego zezwolenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 43a.

Artykuł 43

Instruktorzy, osoby oceniające oraz lekarze orzecznicy przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie

1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkolenia praktycznego, za ocenę praktycznych umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego oraz od lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie wymaga się posiadania certyfikatu.
2. Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 43a.

3. W certyfikacie określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 43a.
- 3a. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 43a.

Artykuł 43a

Środki wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do osób i organizacji uczestniczących w szkoleniu, egzaminowaniu, kontroli i ocenie lekarskiej kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczególne przepisy dotyczące:
 - a) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 42 i 43;
 - b) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń i certyfikatów, o których mowa w art. 42 i 43.
2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja bierze należycie pod uwagę międzynarodowe normy i zalecane praktyki, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 43b

Środki ochronne dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego

[...] ³⁰

Artykuł 44

Przekazywanie uprawnień

[...]

³⁰ Objęte nową sekcją IX.

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 bezzałogowymi statkami powietrznymi, jak też personel i organizacje zaangażowane w te działania, muszą spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku IX.

Artykuł 46

Spełnianie wymagań przez bezzałogowe statki powietrzne

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych, a także personel i organizacje zaangażowane w te działania zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 47, mogą wymagać certyfikatu.
 - 1a. Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 47.
 - 1b. W certyfikacie określa się ograniczenia związane z bezpieczeństwem, warunki użytkowania i przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia ograniczeń, warunków i przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 47.

- 1c. Certyfikat może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymywania w mocy certyfikatu, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 47.
2. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, środki wykonawcze przyjęte na podstawie art. 47 mogą przewidywać względem projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, a także względem personelu i organizacji zaangażowanych w te działania, wymóg złożenia deklaracji potwierdzającej zgodność z tymi środkami wykonawczymi.
3. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, i w przypadku gdy 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, ani do środków wykonawczych ustanowionych zgodnie z art. 47. W takich przypadkach te zasadnicze wymagania i te środki wykonawcze 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.

Środki wykonawcze dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 45, w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i operacji bezzałogowych statków powietrznych, ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, jak również w odniesieniu do personelu i organizacji zaangażowanych w te działania, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
 - 0) szczegółowych warunków dotyczących projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, jak też personelu i organizacji zaangażowanych w te działania, niezbędnych do zapewnienia spełnienia zasadniczych wymagań, o których mowa w art. 45;
 - a) warunków i procedur wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów lub warunków i procedur składania deklaracji w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, jak też personelu i organizacji zaangażowanych w te działania, o których to personelu i organizacjach mowa w art. 46 ust. 1 i 2, w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów lub deklaracji; Te certyfikaty i deklaracje mogą być certyfikatami i deklaracjami złożonymi zgodnie z przepisami sekcji I, II, III i VIII niniejszego rozdziału;
 - b) [...]

- ba) [...];
 - c) warunków dotyczących sytuacji, w których wymagania dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych, silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi nie podlegają przepisom rozdziałów IV i V niniejszego rozporządzenia, do celów art. 46 ust. 3;
 - d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz osób prawnych i fizycznych składających deklaracje;
 - e) oznakowania i identyfikacji bezzałogowych statków powietrznych;
 - f) [...];
 - fa) warunków konwersji certyfikatów krajowych na certyfikaty wymagane na mocy art. 47.
- 1a. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia w szczególności, by
- a) wymogi operacyjne były wystarczająco elastyczne, by uwzględniać zróżnicowanie charakterystyki lokalnej państw członkowskich;
 - b) akty te rozwijały dorobek najlepszych praktyk krajowych wypracowanych przez właściwe organy i miały na uwadze dalsze promowanie bezzałogowych statków powietrznych na szczeblu UE z uwzględnieniem postępu technicznego. *(przeniesiono z art. 4 ust. 1 lit. ha))*

Artykuł 47a

Środki ochronne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

[...]

Artykuł 47b

Przekazywanie uprawnień

W odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego oraz wyposażenia do zdalnego kierowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, Komisja jest uprawniona 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 celów 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 operacjach przylotu na terytorium Unii, lotu w obrębie jej terytorium lub odlotu z niego

Artykuł 48

Zasady mające zastosowanie

Bez uszczerbku dla art. 35 ust. 2 i zasad przyjętych zgodnie z art. 37b statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), oraz ich załoga i ich operacje muszą spełniać mające zastosowanie 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 z wymogami

1. Przy uwzględnieniu celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności przy uwzględnieniu charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), można wymagać, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 50, aby:
 - a) deklarowali swoje zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją statków powietrznych zgodnie z tymi środkami wykonawczymi; lub
 - b) posiadali zezwolenie.
- 1a. Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 50.

- 1b. Zezwolenie określa przywileje przyznane operatorowi statku powietrznego. Zezwolenie może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 50.
2. Zezwolenie można ograniczyć, zawiesić lub cofnąć, jeżeli posiadacz przestaje spełniać warunki udzielania i utrzymania zezwolenia, zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 50.
3. Zezwolenia i deklaracje, o których mowa w ust. 1, są wymagane tylko w odniesieniu do wykonywanych statkami powietrznymi operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu w obrębie tego terytorium lub odlotu z niego, z wyjątkiem operacji samego przelotu nad tym terytorium.

Artykuł 49a

Środki ochronne dotyczące statków powietrznych użytkowanych przez operatorów z państw trzecich

[...]³¹

Artykuł 50

Środki wykonawcze dotyczące statków powietrznych użytkowanych przez operatorów z państw trzecich

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania wymagań, o których mowa w art. 48, w odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załóg i eksploatacji, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:

³¹ Objęte nową sekcją IX.

- a) zezwoleń dla statków powietrznych, dla których brak jest standardowego świadectwa zdatości do lotu ICAO, lub zezwoleń dla pilotów, którzy nie mają standardowej licencji ICAO na wykonywanie operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie 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 statku powietrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu spełnienia celów odpowiednich norm i wymagań;
- d) warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zezwoleń, o których mowa w art. 49 ust. 1 lit. b), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich zezwoleń. Warunki te uwzględniają certyfikaty wydane przez państwo rejestracji lub państwo operatora i pozostają bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego przepisów wykonawczych;
- da) warunków i procedur składania przez operatorów statków powietrznych deklaracji, o których mowa w art. 49 ust. 1 lit. a), w tym warunków dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;
- e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń, o których mowa w art. 49 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków operatorów statków powietrznych, którzy składają deklaracje zgodnie z art. 49 ust. 1 lit. a);
- f) [...]

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia w szczególności, by

- a) w stosownych przypadkach korzystano z zalecanych praktyk i dokumentów określających wytyczne sporządzanych przez 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 lit. b), 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 globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) ICAO;
 - ii) informacje zgromadzone w ramach programów inspekcji na płycie, ustanowionych zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie art. 51 ust. 10;
 - iii) inne uznane informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do danego operatora statku powietrznego;
 - iv) certyfikaty wydane zgodnie z prawem danego państwa trzeciego;
- d) aspekty związane z ATM/ANS.

SEKCJA IX

Środki ochronne

Artykuł 50a

Środki ochronne

1. Ze względów bezpieczeństwa działania, o których mowa w niniejszym rozdziale, mogą zostać zakazane, ograniczone lub uzależnione od spełnienia określonych warunków.
2. W celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego artykułu Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy w odniesieniu do warunków, na jakich działania uregulowane w niniejszym rozdziale mogą zostać zakazane, ograniczone lub uzależnione od spełnienia określonych warunków ze względów bezpieczeństwa.
3. Przepisy niniejszego rozdziału są bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu zakazania, ograniczenia lub uzależnienia od spełnienia określonych warunków działań, o których mowa w niniejszym rozdziale, ze względów nieobjętych zakresem zastosowania niniejszego rozporządzenia, takich jak m.in. ochrona, ochrona prywatności, ochrona danych osobowych lub ochrona środowiska.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓLNY SYSTEM CERTYFIKACJI, NADZORU I EGZEKWCOWANIA 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 wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
2. W celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie Agencja i właściwe organy krajowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem:
 - a) przyjmują i oceniają przedłożone im wnioski i w stosownych przypadkach wydają certyfikaty lub 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 i ich częściami składowymi, od których zależy bezpieczeństwo lub interoperacyjność, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami objętymi przepisami rozdziału III;
 - c) przeprowadzają niezbędne dochodzenia, inspekcje, audyty i inne działania monitorujące w celu stwierdzenia, czy ze strony osób, o których mowa w lit. b), doszło do ewentualnych naruszeń wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

- d) podejmują wszelkie niezbędne środki egzekwowania przepisów, w tym dokonują zmian, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wydanych przez siebie certyfikatów, zatrzymania statku powietrznego i nałożenia sankcji w celu położenia kresu stwierdzonym naruszeniom;
- da) zapewniają odpowiedni poziom kwalifikacji swojego personelu zaangażowanego w zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich szkoleń.

3. Odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w ust. 2, ustala się zgodnie z poniższymi przepisami.

Agencja jest odpowiedzialna, jeżeli zadania te zostały jej powierzone na mocy art. 66, 67, 67a, 68, 69 i 70 oraz jeżeli zadania te zostały na nią przeniesione na mocy art. 53 i 54.

Jednak w przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie zgodnie z art. 36 ust. 2a, przepisy art. 68 ust. 1 lit. a) przestają mieć zastosowanie i to państwo członkowskie jest odpowiedzialne za nadzór i egzekwowanie przepisów względem danej instytucji zapewniającej ATM/ANS, zgodnie z tym zwolnieniem.

Właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym położone jest lotnisko, jest odpowiedzialny za te zadania względem certyfikatu lotniska, o którym mowa w art. 30 ust. 1, oraz certyfikatu dla operatora lotniska, o którym mowa w art. 32 ust. 1. Ten właściwy organ krajowy jest również odpowiedzialny za zadania związane z nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem organizacji odpowiedzialnych za zapewnianie obsługi naziemnej lub służby zarządzania płytą postojową na tym lotnisku.

We wszystkich pozostałych przypadkach za wykonywanie tych zadań odpowiedzialny jest właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym osoba fizyczna lub prawna ubiegająca się o certyfikat lub składająca deklarację ma główne miejsce prowadzenia działalności lub – w przypadku braku głównego miejsca prowadzenia działalności – ma miejsce zamieszkania lub siedzibę, chyba że skuteczne wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów wymaga innego podziału odpowiedzialności za te zadania. Warunki podziału tej odpowiedzialności między właściwe organy krajowe są określone w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie ust. 10.

Akty wykonawcze przyjęte na podstawie ust. 10 mogą również przewidywać, że:

- 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 szkolące personel pokładowy, które zostały zatwierdzone zgodnie z art. 22, oraz operatorzy statków powietrznych, 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 jest ciągły i oparty na priorytetach określonych w świetle ryzyka dla lotnictwa cywilnego i stron trzecich.
 5. Właściwe organy krajowe przeprowadzają inspekcje na płycie. Celem tych inspekcji na płycie jest sprawdzenie zgodności statku powietrznego, jego operatora i załogi z mającymi zastosowanie wymaganiami. Inspekcja przewiduje możliwość zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają tych wymagań. Agencja, we współpracy z właściwymi organami krajowymi, może również przeprowadzać inspekcje na płycie.

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.

6. W celu ułatwienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe wymieniają się istotnymi informacjami, w tym na temat ewentualnych lub stwierdzonych naruszeń.
7. Agencja propaguje wspólne rozumienie i stosowanie wymagań zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie, między innymi poprzez opracowanie materiałów zawierających wytyczne, 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 wszelkie domniemane różnice w stosowaniu przepisów przez poszczególne państwa członkowskie. Jeżeli różnice takie znacznie utrudniają działania tych osób lub w inny sposób prowadzą do istotnych trudności, Agencja i 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 celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów ust. 2–6 w odniesieniu do wykonywania przez Agencję i krajowe właściwe organy zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 i z myślą o realizacji celów wymienionych w art. 1, ustanawia, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowe przepisy dotyczące:
 - a) wymiany istotnych informacji między Komisją, Agencją a właściwymi organami krajowymi do celów skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, w tym informacji o ewentualnych lub stwierdzonych naruszeniach;

- b) przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia 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) kwalifikacji personelu Agencji i krajowych właściwych organów uczestniczącego w zadaniach związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, a także kwalifikacji organizacji zaangażowanych w ich szkolenie;
- d) przeprowadzania inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia lub aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
- e) systemów administrowania i zarządzania Agencji i właściwych organów krajowych w odniesieniu do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów;
- f) w odniesieniu do ust. 3 – podziału odpowiedzialności między właściwe organy krajowe do celów zapewnienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów;
- g) w odniesieniu do ust. 3 – powierzenia odpowiedzialności lekarzom orzecznikom przeprowadzającym badania lotniczo-lekarskie i centrom medycyny lotniczej, do celów wydawania orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, a także warunków dotyczących sytuacji, w których lekarzom medycyny ogólnej powierza się taką odpowiedzialność, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z wydawaniem orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego;
- h) w odniesieniu do ust. 3 – powierzenia odpowiedzialności organizacjom szkolącym personel pokładowy i operatorom statków powietrznych, do celów wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań dotyczących certyfikacji personelu pokładowego.

- ha) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji i zaleceń zgodnie z art. 65 ust. 6, do celów zapewnienia bezpieczeństwa działań regulowanych przepisami rozdziału III;
- hb) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji, zgodnie z art. 66, do celów zapewnienia ciągłej zdatności do lotu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego oraz ich zgodności z wymogami ochrony środowiska, a także warunków zatwierdzania sposobów spełniania wymagań, alternatywnych do wspomnianych informacji obowiązkowych.

Artykuł 52

Europejska pula inspektorów lotnictwa

1. Agencja opracowuje we współpracy z właściwymi organami krajowymi mechanizm dobrowolnego tworzenia puli i wspólnego korzystania z usług inspektorów i innych ekspertów posiadających wiedzę specjalistyczną odpowiednią do wykonywania zadań związanych z certyfikacją i nadzorem wynikających z niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja we współpracy z krajowymi właściwymi organami określa wymagane kwalifikacje i profile doświadczenia, na podstawie których organy te i Agencja mogą wyznaczać, w miarę dostępności, kandydatów do udziału w europejskiej puli inspektorów lotnictwa.
2. Agencja i każdy właściwy organ krajowy mogą zwrócić się do europejskiej puli inspektorów lotnictwa z wnioskiem o pomoc w wykonywaniu działań w zakresie certyfikacji i nadzoru. Agencja koordynuje odpowiedzi na takie wnioski i opracowuje odpowiednie do tych celów procedury w konsultacji z właściwymi organami krajowymi.
3. Eksperci z europejskiej puli inspektorów lotnictwa wykonują swoje działania w zakresie certyfikacji i nadzoru pod kontrolą, zgodnie z instrukcjami i na odpowiedzialność Agencji lub właściwego organu krajowego, który zwrócił się z wnioskiem o pomoc ekspertów.

4. Koszty pomocy udzielanej przez ekspertów z europejskiej puli inspektorów lotnictwa są pokrywane z opłat ponoszonych przez organ, który zwrócił się z wnioskiem o pomoc. Organ ten może podjąć decyzję o pobraniu tych opłat poprzez wystawianie faktury, na podstawie zasad ustanowionych zgodnie z ust. 5 lit. c), osobie prawnej lub fizycznej, która była przedmiotem działań w zakresie certyfikacji i nadzoru przeprowadzonych przez tych ekspertów. W takim przypadku dany organ przekazuje uzyskaną kwotę organowi, który udzielił pomocy.
5. W odniesieniu do mechanizmu tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej, o którym mowa w ust. 1, Komisja jest uprawniona do określania w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, szczegółowych zasad dotyczących:
 - a) szczegółowych przepisów, zgodnie z którymi Agencja i właściwe organy krajowe zwracają się z wnioskiem o pomoc, otrzymują pomoc lub udzielają pomocy w ramach tego mechanizmu;
 - b) zezwoleń oraz szczegółowych przepisów mających zastosowanie do ekspertów z europejskiej puli inspektorów lotnictwa, którzy udzielają takiej pomocy, w tym przepisów mających zastosowanie do wyników ich działań;
 - c) ustalania i pobierania opłat, o których mowa w ust. 4.

Przenoszenie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów

1. Państwo członkowskie może wystąpić z wnioskiem do Agencji, aby wykonywała zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 51 ust. 2, w odniesieniu do wszelkich organizacji, operatorów statków powietrznych, personelu, statków powietrznych, szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu, lotnisk, operatorów lotnisk, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem i systemów lub części składowych ATM/ANS, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Po przyjęciu takiego wniosku Agencja staje się właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie objętych wnioskiem zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, a dane państwo członkowskie przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie tych zadań stosuje się przepisy rozdziałów IV i V.

2. Państwo członkowskie może wystąpić z wnioskiem do innego państwa członkowskiego, aby właściwy organ innego państwa członkowskiego wykonywał zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 51 ust. 2, w odniesieniu do wszelkich organizacji, operatorów statków powietrznych, personelu, statków powietrznych, szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu, lotnisk, operatorów lotnisk, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem i systemów lub części składowych ATM/ANS, za które występujące z wnioskiem państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Po przyjęciu takiego wniosku właściwy organ państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek, staje się właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie objętych wnioskiem zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, a państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

W odniesieniu do ponoszenia odpowiedzialności za wykonywanie zadań, które zostały przeniesione zgodnie z przepisami niniejszego ustępu, stosuje się przepisy rozdziałów II i IV oraz art. 120 i 121, jak również mające zastosowanie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek.

- 2a. W odniesieniu do egzekwowania przepisów odpowiedzialność państwa członkowskiego, które przyjęło wniosek, lub Agencji dotyczy jedynie kwestii związanych z procedurami prowadzonymi do przyjęcia decyzji przez właściwy organ tego państwa członkowskiego lub Agencji oraz odnoszących się do zadań związanych z certyfikacją i nadzorem przeniesionych na nie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także do stosowania tych decyzji.
W odniesieniu do wszystkich innych kwestii związanych z egzekwowaniem przepisów, przenoszenie odpowiedzialności przewidziane w niniejszym rozporządzeniu i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie pozostaje niezmienione.
3. Agencja lub państwo członkowskie, stosownie do przypadku, przyjmuje wniosek, o którym mowa w ust. 1 lub 2, wyłącznie jeżeli Agencja lub właściwy organ danego państwa członkowskiego uznają, że mogą faktycznie ponieść odpowiedzialność za wykonywanie odnośnych zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza zastosować przepisy ust. 1 lub 2, zawiera z Agencją lub z tym drugim państwem członkowskim, stosownie do przypadku, szczegółowe ustalenia dotyczące przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie odnośnych zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów. Przed finalizacją konsultuje się te szczegółowe ustalenia z osobami prawnymi i fizycznymi, których dotyczy przeniesienie odpowiedzialności, a w przypadku przeniesienia odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 2, z Agencją.

Te szczegółowe ustalenia co najmniej wskazują jednoznacznie zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, które to zadania są przenoszone, i zawierają rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez zainteresowane osoby prawne i fizyczne. Szczegółowe ustalenia zawierają także przepisy o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej.

Agencja i dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, by przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi ustaleniami.

5. Agencja udostępnia – poprzez repozytorium utworzone na mocy art. 63 – wykaz państw członkowskich, które zastosowały przepisy ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Wykaz ten wyraźnie wskazuje właściwy organ odpowiedzialny za wykonywanie zadań, które zostały przekazane, a także, w odpowiednich przypadkach, odnośne organizacje, operatorów statków powietrznych, personel, statki powietrzne, szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, lotniska, operatorów lotnisk, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem i systemy lub części składowe ATM/ANS.

Przeprowadzając inspekcje i inne działania monitorujące zgodnie z art. 73, Agencja uwzględnia przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów.

6. Przeniesienie odpowiedzialności na mocy niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej.

W przypadku gdy państwo członkowskie przenosi zgodnie z niniejszym artykułem odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów nałożoną na nie w konwencji chicagowskiej, powiadamia ICAO o tym, że Agencja lub inne państwo członkowskie pełni w jego imieniu funkcje i obowiązki przydzielone mu w konwencji chicagowskiej lub w załącznikach do niej.

- 6a. Państwo członkowskie, które przeniosło odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na Agencję lub na inne państwo członkowskie na mocy ust. 1 lub 2, może w każdym momencie postanowić o cofnięciu przeniesienia.

W takim przypadku mają zastosowanie, odpowiednio, przepisy ust. 3, 4 i 5 oraz ust. 6 akapit drugi.

Artykuł 53a

Wspólna odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem operatorów statków powietrznych

1. W drodze odstępstwa od przepisu art. 51 ust. 3, maksymalnie pięć państw członkowskich może postanowić, z własnej inicjatywy lub na wniosek operatora statku powietrznego, o przyjęciu wspólnej odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem operatorów statków powietrznych, o których to zadaniach mowa w art. 51 ust. 2, w przypadku gdy spełniono wszystkie poniższe warunki:
 - a) dany operator statku powietrznego posiada certyfikat lub jest uprawniony do ubiegania się o uzyskanie certyfikatu zgodnie z art. 27 ust. 1 od właściwego organu krajowego w jednym z tych państw członkowskich i dysponuje lub zamierza dysponować znaczną częścią urządzeń i personelu objętych tym certyfikatem, zlokalizowanych w każdym z tych państw członkowskich;

- b) wspólna odpowiedzialność za wykonywanie tych zadań przez te państwa członkowskie przynosi danemu operatorowi statku powietrznego lub danym właściwym organom krajowym znaczące korzyści w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub wydajności;
 - c) odnośne państwa członkowskie są zdolne do wspólnego ponoszenia odpowiedzialności za wykonywanie tych zadań w pełnej zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
2. W przypadku gdy państwa członkowskie postanawiają o przyjęciu wspólnej odpowiedzialności zgodnie z niniejszym artykułem, zapewniają niedyskryminacyjne traktowanie operatorów statków powietrznych.
3. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zawierają między sobą szczegółowe ustalenia dotyczące sposobu wspólnego ponoszenia odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów. Te szczegółowe ustalenia co najmniej:
- a) określają precyzyjnie, które zadania mają być wykonywane przez poszczególne właściwe organy krajowe zainteresowanych państw członkowskich;
 - b) zawierają rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia skutecznej i sprawnej współpracy między właściwymi organami krajowymi w wykonywaniu tych zadań, tak aby wspólna odpowiedzialność w żaden sposób nie wpłynęła negatywnie na wykonywanie tych zadań, w tym w szczególności przewidują stosowanie środków egzekwowania przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;
 - c) określają możliwości danego operatora statku powietrznego w zakresie kwestionowania mających na niego wpływ decyzji podejmowanych przez jakikolwiek odnośny właściwy organ krajowy w ramach wykonywania tych zadań;

d) w przypadku gdy zadania te mają być wykonywane w odniesieniu do operatora statku powietrznego, który już posiada certyfikat wydany przez właściwy organ jednego z odnośnych państw członkowskich, ustanawiają przepisy zapewniające skuteczną i niezakłóconą kontynuację wykonywania tych zadań w okresie przejściowym poprzedzającym datę, od której odpowiedzialność jest ponoszona wspólnie, a także zapewniające sprawną kontynuację działań podejmowanych przez tego operatora statku powietrznego w tym okresie.

4. Jeżeli państwa członkowskie zamierzają postanowić o wspólnym ponoszeniu odpowiedzialności zgodnie z niniejszym artykułem, konsultują się z operatorem statku powietrznego w sprawie tego zamiaru oraz w sprawie projektu szczegółowych ustaleń, o których mowa w ust. 3, i uwzględniają opinie tego operatora.

Powiadamiają także Komisję i Agencję o swoim zamiarze. Powiadomienie to zawiera wszystkie odnośne informacje, w tym projekt szczegółowych ustaleń, opinie danego operatora statku powietrznego oraz informację, w jaki sposób te opinie zostaną uwzględnione.

Komisja, po konsultacji z Agencją, podejmuje decyzję o tym, czy warunki określone w ust.1 zostały spełnione i czy projekt szczegółowych ustaleń jest zgodny z warunkami określonymi w ust. 3. Decyzję Komisji, podejmowaną w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje się zgodnie z procedurą, 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.

5. Po wydaniu przez Komisję pozytywnej decyzji i po zawarciu szczegółowych ustaleń zgodnie z ust. 2 i 3, decyzja państw członkowskich staje się skuteczna w dniu wskazanym w tej decyzji. Od tej daty właściwe organy krajowe zainteresowanych państw członkowskich stają się wspólnie właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem danego operatora statku powietrznego, w tym za wydawanie certyfikatów i stosowanie środków egzekwowania przepisów, a państwo członkowskie, które było odpowiedzialne zgodnie z art. 51 ust. 3, przestaje ponosić indywidualną odpowiedzialność za wykonywanie tych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
6. Agencja udostępnia – poprzez repozytorium utworzone na mocy art. 63 – wykaz państw członkowskich, które postanowiły ponosić wspólną odpowiedzialność zgodnie z niniejszym artykułem. W wykazie wskazuje się operatorów statków powietrznych, względem których państwa członkowskie wspólnie ponoszą odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, i zamieszcza szczegóły o uzgodnionym podziale tych zadań między właściwe organy krajowe tych państw członkowskich.

Przeprowadzając inspekcje i inne działania monitorujące zgodnie z art. 73, Agencja uwzględnia wspólną odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów.

7. Jeżeli państwa członkowskie, które postanowiły o wspólnym ponoszeniu odpowiedzialności zgodnie z niniejszym artykułem, stwierdzają, że warunki określone w ust. 1 przestały być spełniane, po konsultacji z odnośnym operatorem statku powietrznego cofają tę decyzję i unieważniają szczegółowe ustalenia dotyczące wspólnego ponoszenia odpowiedzialności. W takim przypadku po cofnięciu odnośnej decyzji państwo członkowskie, które jest odpowiedzialne zgodnie z art. 51 ust. 3, zaczyna ponosić indywidualną odpowiedzialność za wykonywanie tych zadań względem operatora statku powietrznego, a pozostałe odnośne państwa członkowskie przestają ponosić wspólną odpowiedzialność.

W takim przypadku odnośne państwa członkowskie zapewniają skuteczną i niezakłóconą kontynuację wykonywania tych zadań w okresie przejściowym poprzedzającym datę, od której odpowiedzialność jest ponoszona indywidualnie, a także zapewniają sprawną kontynuację działań podejmowanych przez danego operatora statku lotniczego w tym okresie. Niezwłocznie powiadamiają Komisję i Agencję o cofnięciu decyzji. Po otrzymaniu powiadomienia Agencja aktualizuje odnośne informacje w repozytorium, o którym mowa w art. 63.

8. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej.

Jeżeli państwa członkowskie postanowiły ponosić wspólną odpowiedzialność zgodnie z niniejszym artykułem lub postanowiły cofnąć odnośną decyzję, powiadamiają o tym ICAO.

Artykuł 54

Przeniesienie odpowiedzialności na wniosek organizacji

1. W drodze odstępstwa od art. 51 ust. 3 organizacja może zwrócić się do Agencji z wnioskiem o przyjęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do tej organizacji, jeżeli organizacja ta posiada certyfikat lub jest uprawniona do ubiegania się zgodnie z przepisami rozdziału III o uzyskanie takiego certyfikatu od właściwego organu krajowego w jednym państwie członkowskim, ale dysponuje lub zamierza dysponować znaczną częścią urzędzeń i personelu objętych tym certyfikatem, zlokalizowanych w co najmniej jednym innym państwie członkowskim.

Wniosek taki mogą również złożyć co najmniej dwie, stanowiące część tej samej grupy biznesowej organizacje, z których każda ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim i każda posiada certyfikat lub jest uprawniona do ubiegania się o certyfikat zgodnie z przepisami rozdziału III dla tego samego rodzaju działalności lotniczej.

Zanim organizacje, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, złożą taki wniosek, muszą uzyskać zgodę właściwych organów krajowych państw członkowskich, w których mają swoje główne miejsce prowadzenia działalności. Informacje o takiej zgodzie przekazywane są do Agencji razem z wnioskiem.

2. Jeżeli Agencja uzna, że może skutecznie ponosić odpowiedzialność za wykonywanie objętych wnioskiem zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, zawiera z danym państwem członkowskim lub danymi państwami członkowskimi, stosownie do przypadku, szczegółowe ustalenia dotyczące przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie odnośnych zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów. Przed finalizacją konsultuje się te szczegółowe ustalenia z organizacjami, które zwróciły się do Agencji z wnioskiem o przyjęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego.

Te szczegółowe ustalenia co najmniej wskazują jednoznacznie zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, które to zadania są przenoszone, i zawierają rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez zainteresowane organizacje. Szczegółowe ustalenia zawierają także przepisy o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej.

Agencja i dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, by przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi ustaleniami.

3. Po przyjęciu wniosku złożonego zgodnie ust. 1 Agencja staje się właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie objętych wnioskiem zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, a dane państwo członkowskie lub dane państwa członkowskie przestają być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie. W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie tych zadań stosuje się przepisy rozdziałów IV i V.
4. Do przenoszenia odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym artykułem stosuje się przepisy, odpowiednio, art. 53 ust. 2a, ust. 5 i ust. 6.
- 4a. Organizacje, w odniesieniu do których Agencja przyjęła funkcję właściwego organu zgodnie z niniejszym artykułem, mogą wystąpić o to, by państwa członkowskie, w których te organizacje mają główne miejsce prowadzenia działalności, ponownie przyjęły odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów względem tych organizacji. W takim przypadku stosuje się odpowiednio przepisy ust. 53 ust. 3–6.

Artykuł 55

Mechanizm wspierania nadzoru

[...]

Ważność certyfikatów i deklaracji

1. Certyfikaty wydane i deklaracje złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie są ważne we wszystkich państwach członkowskich, bez konieczności spełnienia dodatkowych wymagań czy poddania dodatkowej ocenie.
2. Jeżeli Komisja uzna, że osoba prawna lub fizyczna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, nie spełnia już mających zastosowanie wymagań niniejszego rozporządzenia lub aktów 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 ochronnych, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu.

Decyzję taką podejmuje się w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, 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 taka decyzja wykonawcza staje się skuteczna, dany certyfikat lub dana deklaracja, w drodze odstępstwa od przepisów 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 ochronne, 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, 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.

Uznawanie certyfikatów wydanych przez państwo trzecie

1. Agencja i właściwe organy krajowe mogą wydawać certyfikaty przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach wykonawczych do niego, na podstawie certyfikatów wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego, albo uznawać certyfikaty i inne stosowne dokumenty potwierdzające potwierdzających zgodność z przepisami dotyczącymi lotnictwa cywilnego wydanymi zgodnie z prawem państwa trzeciego, w przypadku gdy takie certyfikaty wydane przez państwo trzecie lub inne stosowne dokumenty zapewniają poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska równoważny poziomowi wynikającemu ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Taka możliwość może być przewidziana w:
 - a) umowach międzynarodowych dotyczących uznawania certyfikatów, zawartych między Unią a państwem trzecim;
 - b) aktach wykonawczych określonych w ust. 2; lub
 - ba) w przypadku braku umowy międzynarodowej oraz odpowiednich aktów wykonawczych, o których mowa w, odpowiednio, lit. a) i b), i bez uszczerbku dla art. 126 ust. 4 – porozumieniu dotyczącym uznawania certyfikatów, zawartym między państwem członkowskim a państwem trzecim przed wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 i notyfikowanym Komisji i pozostałym państwom członkowskim.
2. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3, w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących uznawania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z przepisami dotyczącymi lotnictwa cywilnego wydanymi zgodnie z prawem państwa trzeciego, w tym procedurami i warunkami osiągnięcia i utrzymywania niezbędnego poziomu zaufania do systemów prawnych państw trzecich.

Aby uzyskać i utrzymać taką pewność, Agencja jest upoważniona do przeprowadzania niezbędnych technicznych ocen i ewaluacji przepisów państw trzecich oraz zagranicznych organów lotniczych. Do celów przeprowadzania takich ocen i ewaluacji Agencja może dokonać uzgodnień roboczych zgodnie z art. 77 ust. 2.

Artykuł 58

Kwalifikowane jednostki

1. Agencja i właściwe organy krajowe mogą przydzielać swoje zadania związane z certyfikacją i nadzorem wynikające z niniejszego rozporządzenia kwalifikowanym jednostkom, które zostały akredytowane jako zgodne z kryteriami określonymi w załączniku VI. Bez uszczerbku dla ust. 4 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, zmieniają, ograniczają, 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, odnawiania, zmiany, ograniczania, 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 konieczności spełnienia dodatkowych wymagań czy poddania dodatkowej ocenie, akredytację 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 korzystania w pełnym zakresie z przywilejów przyznanych tej kwalifikowanej jednostce przez inny właściwy organ krajowy lub Agencję zgodnie z ust. 3.

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

Artykuł 59

Środki ochronne

1. Niniejsze rozporządzenie oraz akty 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 wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;
 - c) podjęte działania są proporcjonalne do wagi problemu.

W takim przypadku odnośne państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję i inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 63, o zastosowanych środkach, czasie ich stosowania oraz przyczynach ich zastosowania.

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 utworzonym na mocy art. 63.

Niezwłocznie po powiadomieniu o tej decyzji wykonawczej potwierdzającej, że powyższe warunki nie zostały spełnione, odnośne państwo członkowskie zaprzestaje stosowania środków podjętych na mocy ust. 1.

4. 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 zastosowane 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 problem ten ujawnia konieczność wprowadzenia zmian do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, wydaje Komisji opinię zgodnie z art. 65 ust. 1 w odniesieniu do zmiany tych aktów wykonawczych, którą to zmianę uznaje za niezbędną w świetle stosowania ust. 1.

Elastyczność podejścia

1. Państwa członkowskie mogą przyznawać wszelkim osobom fizycznym lub prawnym podlegającym niniejszemu rozporządzeniu zwolnienia z wymogów mających zastosowanie do danej osoby zgodnie z przepisami rozdziału III, innych niż zasadnicze wymagania określone w tych przepisach, lub zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie tych przepisów, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub potrzeb operacyjnych tych osób, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - a) nie ma możliwości odpowiedniego zareagowania na te okoliczności lub potrzeby w sposób zgodny z mającymi zastosowanie wymogami;
 - 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 zwolnienia; oraz
 - d) zwolnienie jest ograniczone – pod względem zakresu i czasu trwania – do tego, co jest absolutnie niezbędne, i jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

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

2. Jeżeli czas stosowania zwolnień, o których mowa w ust. 1, przekracza osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie przyznawało takie same zwolnienia 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 utworzonym na mocy art. 63.

Niezwłocznie po powiadomieniu o tej decyzji wykonawczej potwierdzającej, że powyższe warunki nie zostały spełnione, zainteresowane państwo członkowskie cofa zwolnienie przyznane na mocy ust. 1.

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

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

Jeżeli jest to niezbędne w świetle stosowania przepisów niniejszego ustępu, Komisja, niezwłocznie oraz uwzględniając to zalecenie, rozważa możliwość zmiany danego aktu 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 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 wykonawczymi, o których mowa w ust. 4.
2. Agencja koordynuje na szczeblu unijnym gromadzenie, wymianę i analizę informacji o sprawach wchodzących w zakres zastosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja może zawierać z osobami prawnymi i fizycznymi objętymi niniejszym rozporządzeniem lub ze stowarzyszeniami takich osób porozumienia dotyczące gromadzenia, wymiany i analizy informacji.
3. Na wniosek Komisji Agencja analizuje pilne lub ważne kwestie wchodzące w zakres zastosowania 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, o której mowa w art. 116 ust. 3.

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

- a) potrzebę przekazywania osobom prawnym i fizycznym 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 jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów określonych w ust. 1;
 - c) potrzebę zapobiegania udostępnieniu lub wykorzystaniu informacji w celu przypisania winy lub odpowiedzialności, bez uszczerbku dla mających zastosowanie krajowych przepisów prawa karnego.
5. Właściwe organy krajowe, zgodnie z ich prawem krajowym, Komisja, Agencja, jak również osoby fizyczne i prawne oraz stowarzyszenia takich osób, o których mowa w ust. 2, stosują niezbędne środki w celu zapewnienia wymaganej poufności informacji otrzymywanych zgodnie z niniejszym artykułem. Przepis niniejszy jest 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 lotnictwa cywilnego 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 dotyczące bezpieczeństwa.

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 mającymi zastosowanie 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, dane osobowe źródła nie są zapisywane wraz z przekazaną informacją.
2. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie krajowych przepisów prawa karnego, państwa członkowskie odstępają 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 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 wykonawczych przyjętych na jego podstawie, nie mogą na podstawie tych informacji 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 oraz przyznanych przywilejów;
- d) środkach zastosowanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 2 ust. 6 i 7, jak również wydanych w odniesieniu do tych środków decyzjach Komisji;
- e) decyzjach Komisji podjętych na podstawie art. 2 ust. 4;
- f) decyzjach państw członkowskich podjętych na podstawie art. 36 ust. 2;
- g) przeniesieniu przez państwa członkowskie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na Agencję lub na właściwy organ krajowy innego państwa członkowskiego zgodnie z art. 53 i 54, w tym szczegółowych informacjach na temat zadań, za które odpowiedzialność została przeniesiona;
- h) [...]
- 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 wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 28 ust. 1 lit. da) oraz o odnośnych opiniach Agencji wydanych zgodnie z art. 65 ust. 7;

- k) powiadomieniach od państw członkowskich dotyczących środków zastosowanych w ramach natychmiastowej reakcji na problem dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i dotyczących przyznania zwolnień oraz o odnośnych zaleceniach Agencji i decyzjach Komisji wydanych zgodnie z art. 59 ust. 1 i art. 60 ust. 1;
 - l) wnioskach państw członkowskich dotyczących innych sposobów spełnienia zasadniczych wymagań oraz odnośnych zaleceniach Agencji wydanych zgodnie z art. 60 ust. 3;
 - m) powiadomieniach od Agencji oraz odnośnych decyzjach Komisji wydanych zgodnie z art. 65 ust. 4;
 - ma) informacjach dotyczących wdrożenia międzynarodowych norm i zalecanych praktyk, o których mowa w art. 77 ust. 4;
 - mb) wspólnym ponoszeniu przez państwa członkowskie odpowiedzialności za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów oraz odnośnych decyzjach Komisji wydanych zgodnie z art. 53a, w tym o zadaniach, które są wykonywane wspólnie;
 - mc) zwolnieniach przyznanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 36 ust. 2a oraz odnośnych decyzjach Komisji;
 - n) innych informacjach, które mogą być niezbędne do zapewnienia skutecznej współpracy między Agencją a właściwymi organami krajowymi odnośnie do wykonywania ich zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia.
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 pilotów i nadzoru nad nimi, 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, zostały o tym poinformowane *ex ante*.
5. Państwa członkowskie i Agencja mogą ograniczyć prawa osób, których dane dotyczą, tak aby prawa te obejmowały jedynie dostęp do danych osobowych oraz poprawianie i usuwanie danych osobowych zawartych w repozytorium w zakresie, 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 środków ochronnych.

8. Komisja przyjmuje przepisy niezbędne do funkcjonowania repozytorium i zarządzania nim. Przepisy te zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, 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 UNII EUROPEJSKIEJ ds. BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

SEKCJA I

Zadania

Artykuł 64

Utworzenie i funkcje Agencji

1. Niniejszym ustanawia się Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
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 fachowej;
- h) bierze udział, na wniosek Komisji, w ustanawianiu, pomiarze, zgłaszaniu i analizie wskaźników skuteczności działania, jeżeli prawodawstwo Unii tworzy systemy skuteczności działania odnoszące się do lotnictwa cywilnego w zakresie bezpieczeństwa i innych kwestii technicznych, w przypadku których Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową;
- i) współpracuje z innymi unijnymi instytucjami, organami i jednostkami organizacyjnymi w dziedzinach, w których ich działalność dotyczy aspektów technicznych lotnictwa cywilnego.

Artykuł 65

Środki stosowane przez Agencję

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 mającymi zastosowanie aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia, wydaje specyfikacje odnoszące się do certyfikacji i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
4. Agencja podejmuje odpowiednie decyzje w odniesieniu do stosowania ust. 6, art. 66, 67, 67a, 68, 69, 70, 71 i 73 oraz jeżeli zadania zostały jej przydzielone na mocy art. 53 i 54.

Agencja może przyznawać zwolnienia wszelkim osobom prawnym lub fizycznym, którym wydała certyfikat, w sytuacjach 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 zwolnieniach, ich przyczynach oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących. Jeżeli czas stosowania zwolnienia przekracza osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli Agencja przyznała to samo zwolnienie 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 jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i umieszczana w repozytorium utworzonym na mocy art. 63. Niezwłocznie po otrzymaniu powiadomienia o tej decyzji wykonawczej Agencja cofa zwolnienie.

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 zastosowania niniejszego rozporządzenia, określając działania naprawcze, które mają zostać podjęte przez osoby prawne i fizyczne, względem których Agencja pełni funkcje właściwego organu, oraz przekazując tym osobom odpowiednie informacje, w tym wytyczne i zalecenia, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1.

Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem zastosowania niniejszego rozporządzenia poprzez określenie celów, jakie mają zostać osiągnięte w zakresie bezpieczeństwa, oraz zalecenie działań naprawczych, jakie mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe, a także poprzez przekazanie tym właściwym organom krajowym odpowiednich informacji, 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 wykonawczymi przyjętymi zgodnie z art. 28 ust. 1 lit. da), odbiegających od specyfikacji odnoszących się do certyfikacji przyjętych przez Agencję.

Artykuł 66

Certyfikacja zdolności do lotu i zgodności z wymogami 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 załącznikach do niej, w imieniu państw członkowskich pełni funkcje i wykonuje obowiązki państwa projektowania, produkcji lub rejestracji, jeżeli te funkcje i obowiązki 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, ograniczony certyfikat typu, zmianę certyfikatu typu lub zmianę ograniczonego certyfikatu typu, w tym o uzupełniający certyfikat typu, zatwierdzenie projektu naprawy lub zatwierdzenie danych dotyczących zgodności operacyjnej, określa podstawę certyfikacji i informuje o niej wnioskodawcę;
 - b) [...]
 - c) dla każdego projektu części lub wyposażenia nieinstalowanego, odnośnie do których 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. 14 ust. 4 wydaje zatwierdzenie odnośnych warunków lotu powiązane z projektem;
 - e) określa i udostępnia specyfikacje zdadności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska, mające zastosowanie do projektu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, które podlegają złożeniu deklaracji zgodnie z art. 11 ust. 8, art. 12 ust. 7 i art. 13 ust. 1;
 - f) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, certyfikatów zmian, w tym uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzeń projektów napraw oraz zatwierdzeń danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do projektu wyrobów zgodnie z art. 11;
 - g) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 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 zdadności 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 dotyczące bezpieczeństwa lub ochrony oraz wydawanie i upowszechnianie odpowiednich obowiązkowych informacji.
2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do:
- a) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za projektowanie wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z, odpowiednio, art.15 ust. 1 lit. a) oraz art. 15 ust. 3d;

- b) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za produkcję, obsługę techniczną i zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego oraz organizacji zaangażowanych w szkolenia personelu, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z art. 15 ust. 1 i ust. 3d, jeżeli organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej.
3. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do deklaracji składanych przez organizacje zgodnie z art. 11 ust. 8, art. 12 ust. 7 oraz art. 13 ust. 1.

Artykuł 67

Certyfikacja załogi statku powietrznego

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do zatwierdzeń organizacji szkolących pilotów, organizacji szkolących personel pokładowy oraz centrów medycyny lotniczej, o których mowa w art. 22, a także składanych przez nie deklaracji, jeżeli te organizacje i centra mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej.
2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu zgodnie z art. 23 w każdym z następujących przypadków:
 - a) urządzenie jest eksploatowane przez organizację, której główne miejsce prowadzenia działalności leży poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej;
 - b) urządzenie jest zlokalizowane poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej;
 - c) [...]

Artykuł 67a

Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem

W odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym to wyposażeniu mowa w art. 31, Agencja:

1. jeżeli tak określono w aktach wykonawczych przyjętych na mocy art. 31a, określa szczegółowe specyfikacje wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które to wyposażenie jest przedmiotem certyfikatu lub deklaracji zgodnie z art. 31 ust. 1, oraz informuje o tych specyfikacjach wnioskodawcę;
2. jeżeli tak określono w aktach wykonawczych przyjętych na mocy art. 31a, jest odpowiedzialna za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów i złożonych deklaracji dotyczących projektu wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem zgodnie z art. 31 ust. 1.

Artykuł 68

ATM/ANS

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 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 terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, i są odpowiedzialne za zapewnianie służb ATM/ANS w przestrzeni powietrznej nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;
 - b) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 36, jeżeli instytucje te zapewniają ATM/ANS na terytorium większości lub wszystkich państw członkowskich, a które mogą także rozciągać się poza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;

- c) certyfikatów dla organizacji, o których mowa w art. 37, oraz deklaracji złożonych przez te organizacje, jeżeli organizacje te są zaangażowane w projektowanie, produkcję lub obsługę techniczną systemów oraz części składowych ATM/ANS wykorzystywanych do świadczenia usług, o których mowa w lit. b);
 - 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 wykonawczych przyjętych na mocy art. 38a, 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 wykonawczych przyjętych na mocy art. 38a, jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 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 organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego

Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 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 terytoriami, za które odpowiadają państwa członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej, oraz, w stosownych przypadkach, dla ich personelu.

Artykuł 70

Operatorzy statków powietrznych z państw trzecich i międzynarodowy nadzór nad bezpieczeństwem

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 w odniesieniu do zezwoleń dla operatorów statków powietrznych oraz deklaracji złożonych przez operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 49 ust. 1, chyba że państwo członkowskie pełni funkcje i realizuje obowiązki państwa operatora w odniesieniu do danych operatorów statków powietrznych.
2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2 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, przeprowadzając niezbędne oceny operatorów statków powietrznych 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 prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem właściwych organów krajowych lub kwalifikowanych jednostek, dochodzenia niezbędne w wykonywaniu jej zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 51 ust. 2.
2. Do celów prowadzenia dochodzeń, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do:
 - a) żądania przedłożenia wszystkich niezbędnych informacji od osób prawnych lub fizycznych, którym wydała certyfikat lub które złożyły Agencji 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 odnośnych pomieszczeń, na odnośny teren i do odnośnych 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 Agencji deklarację, przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, 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 odnośnych osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. Jeżeli zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego upoważnienia od organu sądowego lub administracyjnego 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 upoważnienia.

- 3. Agencja zapewnia, aby członkowie jej personelu 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 na osobę prawną lub fizyczną, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła Agencji deklarację, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, może nałożyć przynajmniej jedno z poniższych:
 - a) grzywnę, jeżeli osoba ta umyślnie albo nieumyślnie naruszyła jeden z przepisów niniejszego rozporządzenia lub aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
 - b) okresową karę pieniężną, jeżeli osoba ta w dalszym ciągu narusza jeden z tych przepisów, w celu skłonienia tej osoby do przestrzegania tych przepisów.
2. Grzywny oraz okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. 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 osoby prawnej lub fizycznej, o której mowa w ust. 1, obliczonego dla działalności gospodarczej związanej z odnośnym certyfikatem lub odnośną deklaracją. Wysokość kary okresowej nie może przekraczać 2,5 % średniego dziennego przychodu lub obrotu tej 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 wykonawczych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3:
- 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 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 oraz wymiany najlepszych praktyk.

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 prawnych i fizycznych 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 odnośnych pomieszczeń, na odnośny teren i do odnośnych 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 wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, 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 należytym poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów odnośnych organów i osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. Jeżeli zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego upoważnienia od organu sądowego lub administracyjnego 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 upoważnienia.

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

Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją lub innym działaniem monitorującym, Agencja informuje zainteresowane państwo członkowskie o treści i celu danej czynności, terminie jej rozpoczęcia oraz o tożsamości członków swojego personelu lub innych ekspertów uczestniczących w tej czynności.

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

Jeżeli osoba prawna lub fizyczna 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 prawnej lub fizycznej 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 urzędowym lub językach urzędowych Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym inspekcja miała miejsce.
7. Agencja publikuje zestawienie informacji o stosowaniu przez każde państwo członkowskie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów 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 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, o której mowa w art. 116 ust. 3.

Artykuł 74

Badania 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 zastosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Agencja wspiera Komisję w definiowaniu i realizacji odpowiednich unijnych programów ramowych w dziedzinie badań i innowacji oraz rocznych i wieloletnich programów prac, w tym w procedurach oceny, w ocenach finansowanych projektów oraz w wykorzystaniu wyników projektów badawczych i innowacyjnych.
3. Agencja może prowadzić i finansować badania w stopniu, w jakim są one ściśle związane z usprawnieniem działań wchodzących w zakres jej kompetencji. Potrzeby i działania Agencji w zakresie badań ujmuje się w jej rocznym programie prac.
4. Wyniki badań finansowanych przez Agencję są publikowane, o ile publikacji takiej nie wykluczają mające zastosowanie przepisy prawa własności intelektualnej lub przepisy Agencji w zakresie bezpieczeństwa, 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.

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 i zdrowia człowieka powodowanym przez odnośne wyroby związane z lotnictwem cywilnym.
2. Państwa członkowskie, Komisja, Agencja oraz inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne 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 Rady³², w celu zapewnienia uwzględnienia współzależności pomiędzy ochroną środowiska, zdrowiem człowieka a innymi dziedzinami technicznymi w lotnictwie cywilnym.
3. W przypadkach gdy Agencja ma odnośną wiedzę fachową, pomaga ona Komisji w określaniu i koordynacji polityki oraz działań w zakresie ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym, w szczególności poprzez prowadzenie analiz, 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 odniesieniu do lotnictwa cywilnego w Unii. Przy opracowywaniu tego przeglądu Agencja współpracuje z państwami członkowskimi i zasięga opinii właściwych zainteresowanych stron i organizacji.

³² 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).

Współzależność między bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa cywilnego³³

1. Państwa członkowskie, Komisja i Agencja współpracują w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, tam gdzie zachodzą współzależności między bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa cywilnego.
2. Tam, gdzie zachodzą współzależności między bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa cywilnego, Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy technicznej, w przypadkach gdy Agencja posiada odnośną wiedzę fachową, we wdrażaniu rozdziałów 3, 4.3, 10 i 11 załącznika I do rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 300/2008³⁴.
3. W ramach działań na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji Agencja może, w razie konieczności, zareagować niezwłocznie na pilny problem mający znaczenie dla wszystkich państw członkowskich oraz tam, gdzie istnieją wzajemne zależności pomiędzy bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa cywilnego, jak również gdy należy to do zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia poprzez:
 - a) podjęcie działań na mocy art. 66 ust. 1 lit. i) w celu wyeliminowania słabych stron konstrukcji statku powietrznego;
 - b) zalecenie działań, które mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe lub osoby prawne i fizyczne objęte przepisami niniejszego rozporządzenia lub przekazywanie tym organom i osobom odnośnych informacji, gdy problem ma wpływ na eksploatację statku powietrznego, w tym wiąże się z ryzykiem dotyczącym lotnictwa cywilnego, którego źródłem są strefy konfliktu.

³³ Delegacje DE i EL proponują skreślenie ust. 2 i 3.

³⁴ 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).

Przed podjęciem środków, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), Agencja uzyskuje zgodę Komisji i zasięga opinii państw członkowskich. Agencja opiera te środki w miarę możliwości na wspólnych unijnych ocenach ryzyka, a także bierze pod uwagę potrzebę szybkiej reakcji w sytuacjach nadzwyczajnych.

Artykuł 77

Współpraca międzynarodowa

1. Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy w utrzymywaniu relacji z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. Pomoc taka przyczynia się w szczególności do harmonizacji zasad 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 wykonywaniu ich praw i w wypełnianiu ich obowiązków wynikających z umów międzynarodowych odnoszących się do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem, w szczególności ich obowiązków wynikających z konwencji chicagowskiej.
4. Agencja, we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją, wprowadza następujące informacje do repozytorium, o którym mowa w art. 63, a w razie konieczności aktualizuje je:
 - a) informacje na temat zgodności między przepisami niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz środkami podejmowanymi przez Agencję na mocy niniejszego rozporządzenia a międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami;
 - b) inne informacje związane z wdrażaniem 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 ze wspomnianych informacji przy wypełnianiu swoich obowiązków wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz przekazywaniu ICAO informacji w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem.

5. Bez uszczerbku dla odpowiednich postanowień Traktatów, Komisja, Agencja i właściwe organy krajowe uczestniczące w działaniach ICAO współpracują w ramach sieci ekspertów w kwestiach technicznych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia a 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 kryzysowe w lotnictwie

1. Agencja w zakresie swoich kompetencji bierze udział – w koordynacji w stosownych przypadkach z innymi zainteresowanymi stronami – 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 677/2011³⁵.

³⁵ 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).

Artykuł 79

Szkolenia lotnicze

1. Aby promować najlepsze praktyki i jednolite wdrażanie niniejszego rozporządzenia i środków przyjętych na jego podstawie, Agencja może zatwierdzać instytucje zapewniające szkolenia lotnicze po dokonaniu oceny ich zgodności z warunkami określonymi przez Agencję opublikowanymi w jej oficjalnej publikacji.
2. Agencja może oferować szkolenia, przeznaczone przede wszystkim dla jej personelu i personelu właściwych organów, albo w ramach swoich wewnętrznych zasobów szkoleniowych, albo – w razie potrzeby – za pośrednictwem usługodawców zewnętrznych.

Artykuł 80

Wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

W przypadkach gdy Agencja ma odnośną wiedzę fachową, udziela ona, na wniosek, pomocy technicznej Komisji 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 w odniesieniu do bezpieczeństwa i innych kwestii technicznych, we współpracy z organem oceny skuteczności działania przewidzianym w art. 11 rozporządzenia nr 549/2004;
- 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 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. 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 lub, w stosownych przypadkach, w państwach trzecich, 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 Europejskiej³⁶ oraz przepisy przyjęte w drodze porozumienia między instytucjami Unii w celu nadania skuteczności temu regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia.

³⁶ 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).

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 ma zastosowanie 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 umowach zawieranych przez Agencję.
3. W przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja, zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla systemów prawnych państw członkowskich, naprawia szkody wyrządzone przez siebie lub jej personel przy wykonywaniu 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 przepisy dotyczące opłat, o których mowa w art. 115 ust. 6a;
- j) przyjmuje swój regulamin wewnętrzny;
- k) decyduje o systemie językowym Agencji;
- l) podejmuje decyzje w sprawie tworzenia głównych elementów 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 przepisy 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;
 - ua) podejmuje należycie uzasadnione decyzje dotyczące uchylania immunitetu zgodnie z art. 17 Protokołu nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej;
 - ub) ustanawia procedury skutecznej współpracy Agencji z krajowymi organami sądowymi, bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i rozporządzenia (UE) nr 376/2014.
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, i zasięga jego opinii 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 dwóch zastępców, którzy reprezentują członka w razie jego nieobecności. Komisja mianuje 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 wiedzy fachowej w kwestiach zarządczych, administracyjnych i budżetowych, przydatnych na drodze do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Członkowie są ogólnie odpowiedzialni przynajmniej za politykę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w ich państwach członkowskich.
3. Wszystkie strony reprezentowane w zarządzie dokładają starań w celu ograniczenia rotacji swych przedstawicieli, aby zapewnić ciągłość prac zarządu. Wszystkie strony dążą do tego, by proporcja kobiet i mężczyzn w składzie zarządu była wyważona.
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.

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 Agencji bierze udział w obradach bez prawa głosu.
- 3a. Z zastrzeżeniem przepisów regulaminu wewnętrznego, członkowie zarządu mogą być wspomagani przez swoich doradców lub ekspertów.

4. Zarząd może zaprosić dowolną osobę, której opinia może być przedmiotem zainteresowania, do udziału w jego posiedzeniach w charakterze obserwatora.
5. Agencja zapewnia zarządowi obsługę sekretariatu.

Artykuł 89

Zasady głosowania w zarządzie

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 85 ust. 2 lit. c) i d) oraz art. 92 ust. 7, zarząd podejmuje decyzje większością głosów 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 kworum.
4. Do przyjęcia decyzji w sprawach budżetowych lub zasobów ludzkich, w szczególności art. 85 ust. 2 lit. d), f), h), m), n), p) oraz r), wymagany jest głos Komisji za jej przyjęciem.

Artykuł 90

Rada wykonawcza

[...]

Obowiązki dyrektora wykonawczego

1. Dyrektor wykonawczy zarządza Agencją. Dyrektor wykonawczy odpowiada przed zarządem. Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji i zarządu, 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 składa mu sprawozdanie z wykonania swoich obowiązków. Rada może wezwać dyrektora wykonawczego do złożenia jej sprawozdania z wykonywania 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 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) podejmowanie 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 określa sposoby takiego przekazywania uprawnień i zawiera je w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, 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 przedstawianie sprawozdań z postępu prac – dwa razy w roku dla Komisji i regularnie dla zarządu;
- 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 odstraszących kar administracyjnych oraz finansowych;

- n) przygotowanie strategii Agencji w zakresie przeciwdziałania nadużyciom i przedkładanie jej do przyjęcia zarządowi;
 - o) przygotowanie projektu zasad finansowych mających zastosowanie do Agencji;
 - p) przygotowanie europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego oraz jego kolejnych aktualizacji i przedkładanie ich do przyjęcia 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) zatwierdzanie przekazywania Agencji odpowiedzialności 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 biura lub biur terenowych w co najmniej jednym państwie członkowskim lub państwie trzecim. Decyzja ta wymaga uprzedniej zgody Komisji, zarządu oraz, w odpowiednich przypadkach, państwa członkowskiego, w którym utworzone ma być biuro terenowe.

W decyzjach tych określa się zakres działalności biura terenowego w sposób pozwalający uniknąć niepotrzebnych kosztów i powielania funkcji administracyjnych Agencji.

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 mianowaniem 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 wyboru 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 dyrektor lub dyrektorzy. 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 w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, 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 wykwalifikowanych kandydatów przyjętej przez Komisję.
4. W przypadku gdy komisja odwoławcza uzna, że wymaga tego charakter odwołania, może zwrócić się do zarządu o mianowanie 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, 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 w tym celu.

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 powodu wymienionego w ust. 1 lub jakiegokolwiek innego powodu członek komisji odwoławczej uważa, że nie powinien brać udziału w postępowaniu odwoławczym, informuje o tym komisję odwoławczą.
3. Każda ze stron postępowania odwoławczego może zgłosić sprzeciw wobec któregośkolwiek członka komisji odwoławczej z powodów określonych w ust. 1 lub jeżeli wobec danego członka zachodzi podejrzenie o stronniczość. 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 podstawie art. 53, 54, 65 ust. 6, art. 66, 67, 67a, 68, 69, 70, 71 lub 115.
2. Odwołanie wniesione zgodnie z ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. Dyrektor wykonawczy 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 danym środku osoby zainteresowanej lub odpowiednio, w razie braku takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o tym 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 od komisji odwoławczej. 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 zasadne.
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 skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

1. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej można wnieść skargę o unieważnienie aktów Agencji, które mają mieć skutek prawny względem stron trzecich, skargę na bezczynność oraz, zgodnie z art. 84, skargę dotyczącą odpowiedzialności pozaumownej i, na podstawie klauzuli arbitrażowej, skargę dotyczącą odpowiedzialności umownej za szkody wyrządzone na skutek działań Agencji.

2. Skargi o unieważnienie decyzji Agencji przyjętych na mocy art. 53, 54, 65 ust. 6, art. 66, 67, 67a, 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 podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

SEKCJA III

METODY PRACY

Artykuł 104

Procedury wydawania opinii, specyfikacji odnoszących się do certyfikacji i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji odnoszących się do certyfikacji i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 65 ust. 1 i 3.

Procedury te:

- a) wykorzystują wiedzę fachową udostępnianą przez cywilne, a w stosownych przypadkach – wojskowe organy lotnicze państw członkowskich;
 - b) w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów reprezentujących odnośne zainteresowane strony lub opierają się na wiedzy fachowej 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. W przypadku gdy Agencja sporządza na podstawie art. 65 ust. 1 i 3 opinie, specyfikacje odnoszące się do certyfikacji i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, ustala ona 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 kwestii wojskowych, Agencja powinna zasięgnąć opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji 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 w swojej oficjalnej publikacji opinie, specyfikacje odnoszące się do certyfikacji i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, sporządzone zgodnie z art. 65 ust. 1 i 3, oraz procedury określone w ust. 1 niniejszego artykułu.

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 stron, 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 procedurach odwoławczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

Programowanie roczne i wieloletnie

1. Do dnia 31 grudnia każdego roku, zgodnie z art. 85 ust. 2 lit. c), zarząd, uwzględniając opinię Komisji, przyjmuje dokument programowy zawierający założenia programu wieloletniego i rocznego, w oparciu o projekt przedstawiony przez dyrektora wykonawczego sześć tygodni przed przyjęciem. Zarząd przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

Dokument programowy finalizuje się po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego i w razie potrzeby odpowiednio dostosowuje.

2. Roczny program prac zawiera szczegółowe cele oraz oczekiwane rezultaty, w tym wskaźniki skuteczności działania, i uwzględnia cele europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Zawiera on również opis działań, które mają być finansowane, oraz określa zasoby finansowe i ludzkie przydzielone na każde działanie, zgodnie z zasadami budżetowania i zarządzania zadaniowego, ze wskazaniem, które działania mają być finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat otrzymywanych przez Agencję. Roczny program prac jest spójny z wieloletnim programem prac, o którym mowa w ust. 4. Jednocześnie 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 przydzielenia Agencji istotnego nowego zadania.

Wszelkie istotne 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 w rocznym programie prac zmian innych niż istotne.

4. Wieloletni program prac określa ogólne założenia strategiczne, w tym cele, oczekiwane wyniki i wskaźniki bezpieczeństwa. Obejmuje on również programowanie w zakresie zasobów, w tym wieloletnie planowanie budżetu i zasobów kadrowych.

Programowanie w zakresie zasobów jest aktualizowane co roku. Założenia strategiczne są aktualizowane w stosownych przypadkach, 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 kadrowych. Wskazuje się w nim wyraźnie, które z mandatów i zadań Agencji dodano, zmieniono lub usunięto w porównaniu z rokiem poprzednim.
2. W sprawozdaniu wskazuje się działania prowadzone przez Agencję i dokonuje oceny wyników w odniesieniu do ustalonych celów, wskaźników bezpieczeństwa 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 otrzymywanych przez Agencję.

Przejrzystość i komunikacja

1. Do dokumentów będących w posiadaniu Agencji stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1049/2001. Przepis ten jest bez uszczerbku dla zasad 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, ogół społeczeństwa i każda zainteresowana strona szybko otrzymywały obiektywne, rzetelne 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 propagujące bezpieczeństwo na języki urzędowe Unii.
- 3a. Właściwe organy krajowe udzielają Agencji pomocy poprzez skuteczne przekazywanie istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w obrębie ich odpowiednich jurysdykcji.
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

WYMOGI 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 osoby ubiegające się o certyfikaty wydawane przez Agencję i posiadaczy takich certyfikatów oraz przez osoby, które zarejestrowały w Agencji deklaracje;
 - d) opłaty 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) [...]
 - 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 pobierane przez Agencję są ujmowane oddzielnie w sprawozdaniach finansowych Agencji.
 5. Agencja dostosowuje swoje planowanie zasobów kadrowych i zarządzanie zasobami związanymi z opłatami w sposób, który umożliwi szybkie reagowanie na wahania poziomu dochodów z opłat.
 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 wraz z materiałami wyjaśniającymi sytuację budżetową. Projekt planu zatrudnienia, w odniesieniu do stanowisk finansowanych z opłat, opiera się na 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 działania wynikające z przeniesienia odpowiedzialności zgodnie z art. 53 i 54. 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 władzy budżetowej preliminarz 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. Budżet jest przyjmowany przez zarząd. 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 1271/2013³⁷.

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

³⁷ 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).

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 966/2012³⁸.
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 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.

³⁸ 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).

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 883/2013³⁹.

³⁹ 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).

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)⁴⁰ w ciągu sześciu miesięcy od dnia [*Urząd Publikacji: proszę wstawić dokładną datę, o której mowa w art. 127*] oraz przyjmuje odpowiednie przepisy mające zastosowanie do jej personelu, 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 przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96⁴¹.
5. Bez uszczerbku dla 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.

⁴⁰ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 15.

⁴¹ 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).

Artykuł 112

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

Agencja przyjmuje własne przepisy w zakresie bezpieczeństwa równoważne przepisom Komisji w zakresie bezpieczeństwa dotyczącym ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz szczególnie chronionych informacji jawnych, które to przepisy określono w decyzjach Komisji (UE, Euratom) 2015/443⁴² i 2015/444⁴³. Przepisy Agencji w zakresie bezpieczeństwa obejmują, między innymi, przepisy dotyczące wymiany, przetwarzania i przechowywania takich informacji.

Artykuł 113

Ocena

1. Nie później niż w terminie do *[pięć lat po dacie, o której mowa w art. 127 – Urząd Publikacji: proszę wstawić dokładną datę]*, a następnie co pięć lat, Komisja przeprowadza zgodnie z wytycznymi Komisji ocenę funkcjonowania Agencji w odniesieniu do jej celów, mandatu i zadań. Ocenie podlega wpływ niniejszego rozporządzenia, Agencji oraz jej metod pracy na zapewnianie wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W ocenie uwzględnia się w szczególności ewentualną potrzebę zmiany mandatu Agencji oraz skutki finansowe jakiegokolwiek zmiany w tym zakresie. W ocenie uwzględnia się opinie zarządu oraz zainteresowanych stron zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym.
2. Jeśli Komisja uzna, że dalsze działanie Agencji w odniesieniu do powierzonych jej celów, mandatu i zadań nie jest już uzasadnione, może zaproponować stosowną zmianę lub uchylenie niniejszego rozporządzenia.

⁴² 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).

⁴³ 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).

3. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i zarządowi ustalenia z oceny wraz ze swoimi wnioskami. W odpowiednich przypadkach załącza do nich plan działania z harmonogramem. Ustalenia z oceny są podawane do wiadomości publicznej.

Artykuł 114

Zasady finansowe

Po konsultacjach z Komisją zarząd przyjmuje zasady finansowe Agencji. Zasady te nie mogą odbiegać od rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1271/2013, chyba że rozbieżności są szczególnie wymagane do celów funkcjonowania Agencji, a Komisja wcześniej wyraziła na nie zgodę.

Artykuł 115

Oplaty

1. [...]
2. [...]
3. [...] (*przekształcone w akty wykonawcze w nowym ust. 6a*)
4. Oplaty pobiera się za:
 - a) wydanie i wznowienie certyfikatów oraz rejestrację deklaracji przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jak również działania nadzorcze dotyczące działań, do których takie certyfikaty i deklaracje się odnoszą;
 - b) publikacje, szkolenia oraz świadczenie innych usług przez Agencję, przy czym opłaty odzwierciedlają rzeczywisty koszt każdej z tych usług;
 - c) rozpatrywanie odwołań.

Wszelkie opłaty są wyrażane i pobierane w euro.

5. Kwotę opłat ustala się na takim poziomie, aby uzyskane z nich dochody pokrywały całkowite koszty działań związanych ze świadczonymi usługami oraz aby uniknąć nagromadzenia znacznych nadwyżek. W kosztach tych uwzględnia się wszystkie wydatki Agencji związane z personelem zaangażowanym w działania, o których mowa w ust. 3, w tym przypadającą na pracodawcę część składki emerytalnej. Opłaty stanowią dochody Agencji przeznaczone na określony cel w odniesieniu do działań związanych z usługami, za które pobiera się opłaty.
6. Nadwyżki budżetowe z tytułu opłat przeznacza się na finansowanie przyszłych działań związanych z opłatami lub na wyrównanie strat. W przypadku gdy znacząco pozytywny lub negatywny wynik budżetowy powtarza się, poziom opłat należy poddać przeglądowi.
- 6a. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące opłat pobieranych przez Agencję. Przepisy te określają w szczególności, za co na podstawie art. 109 ust. 1 lit. c) i d) pobiera się opłaty, wysokość tych opłat oraz sposób ich pobierania. Przepisy te zawiera się w aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 116 ust. 3. Zgodnie z art. 85 ust. 2 lit. i) przed przyjęciem środków wykonawczych zasięga się opinii Agencji.

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. 47b, powierza się Komisji na okres 5 lat od [daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
- 2a. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 18, powierza się Komisji na czas nieokreślony.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 18 i art. 47b, 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 już obowiązujących aktów delegowanych.
- 3a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 18 lub art. 47b wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani 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 i na ich podstawie stosują 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 personelu. Agencja może, zgodnie z art. 77 ust. 2, tworzyć mechanizmy współpracy z właściwym organem danego europejskiego państwa trzeciego w celu nadania skuteczności tym postanowieniom.

Artykuł 119

Porozumienie w sprawie siedziby i warunki 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, personelu 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: proszę wstawić dokładną datę – dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]*.
2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia warunki niezbędne dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Agencji, w tym wielojęzyczne placówki szkolne na odpowiednim poziomie oraz odpowiednie połączenia transportowe.

Artykuł 120

Sankcje

Państwa członkowskie określają sankcje za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów 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 zostaje uchylone.

Rozporządzenie (WE) 552/2004 zostaje uchylone z wyjątkiem:

- a) art. 5, 6 i 6a tego rozporządzenia oraz załącznika III i IV do niego, które mają zastosowanie do celów deklaracji do chwili wejścia w życie odnośnych środków wykonawczych, o których mowa w art. 37a, 37b i 38a niniejszego rozporządzenia;
- b) art. 4 i 7 tego rozporządzenia, które mają zastosowanie do chwili wejścia w życie odnośnych środków wykonawczych, o których mowa w art. 37a, 37b i 38a niniejszego rozporządzenia;

Rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 zostaje uchylone ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2019 r.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń rozumie się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje się 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 zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr [XXX/XXX *należy wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*] przez organ krajowy jednego z państw członkowskich, wspólnie przez kilka takich organów lub przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;”;

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.

Właściwy organ odpowiedzialny za AOC niezwłocznie powiadamia właściwy organ przyznający koncesje o wszelkich istotnych proponowanych zmianach dotyczących AOC.

3. Właściwy organ odpowiedzialny za AOC i właściwy organ przyznający koncesje ustalają środki aktywnej wymiany informacji istotnych dla oceny i zachowania AOC i koncesji. Może to obejmować, między innymi, informacje dotyczące rozwiązań finansowych, własnościowych lub organizacyjnych wspólnotowego przewoźnika lotniczego, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub wypłacalność jego operacji lub które mogą pomóc właściwemu organowi odpowiedzialnemu za AOC w wykonywaniu jego działań w zakresie nadzoru w odniesieniu do bezpieczeństwa. Jeżeli podawane są informacje poufne, wprowadza się środki zapewniające odpowiednią ochronę informacji.
- 3a. W przypadku gdy jest prawdopodobne, że niezbędne będą działania związane z egzekwowaniem przepisów, właściwy organ odpowiedzialny za AOC i właściwy organ wydający koncesje konsultują się wzajemnie w możliwie najkrótszym terminie przed wyrażeniem zamiaru podjęcia takich działań, oraz współpracują, poszukując rozwiązania problemu przed podjęciem działań. W przypadku podjęcia działań właściwy organ odpowiedzialny za AOC i właściwy organ wydający koncesje powiadamiają się nawzajem możliwie szybko o podjęciu działania.”;
4. art. 12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jest rejestrowany – według uznania państwa członkowskiego, którego właściwy organ wydaje koncesję – albo w rejestrze krajowym, albo na terenie Unii. W przypadku użytkowania w ramach umowy leasingu bez załogi lub umowy leasingu z załogą taki statek powietrzny jest rejestrowany w jednym z państw członkowskich lub w jednym z państw trzecich, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 13.”;

5. w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umowa leasingu bez załogi lub umowa leasingu z załogą, których wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest stroną, spełniają warunki dotyczące bezpieczeństwa ustanowione w rozporządzeniu (UE) nr [XXX/XXX proszę wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia] oraz aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie i podlegają obowiązkowi uzyskania uprzedniej zgody, jeżeli wymagają tego te akty wykonawcze.

b) [...]”.

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 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 konsekwencji takiego wypadku lub poważnego incydentu oraz 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 niewszczynaniu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzałogowego statku powietrznego, dla którego nie jest wymagany certyfikat zgodnie art. 46 ust. 1 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 jest wymagany certyfikat 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 125a

Zmiany do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005

W art. 15 ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

- „1. Komisję wspomaga komitet („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”). 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.”.

Artykuł 126

Przepisy przejściowe

1. Certyfikaty lub specjalne specyfikacje zdatności do lotu wydane lub uznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz deklaracje złożone lub uznane zgodnie z tym rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi 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: proszę wstawić dokładną datę*] przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i rozporządzenia (WE) nr 552/2004 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) [...].
- 2a. Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Agencja wydaje zgodnie z art. 65 ust. 1 propozycje zmian do przepisów wykonawczych przyjętych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008, aby dostosować te przepisy do przepisów niniejszego rozporządzenia, jeśli chodzi o statki powietrzne przeznaczone przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego.
3. W drodze odstępstwa od art. 45, 46, 47a i 47b odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nadal mają zastosowanie do czasu wejścia w życie aktów wykonawczych przyjętych na mocy art. 47.
4. Państwa członkowskie rozwiązują lub aktualizują 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: proszę wstawić dokładną datę*].

Artykuł 127

Wejście w życie

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

Art. 125a stosuje się od dnia 1 kwietnia 2019 r.

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