

Bruksela, 25 listopada 2014 r.
(OR. en)

15733/14

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr popr. dok.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Nr dok. Kom.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Dotyczy:	Przygotowania do posiedzenia Rady (Transport, Telekomunikacja i Energia) w dniu 3 grudnia 2014 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej – pakiet SES II +, rozporządzenie w sprawie EASA – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

W dniu 12 czerwca 2013 r. Komisja przekazała Radzie i Parlamentowi Europejskiemu dwa wnioski ustawodawcze mające na celu aktualizację rozporządzeń w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i przyspieszenie ich wdrażania. Pakiet SES II+ ma na celu poprawę konkurencyjności europejskiego systemu transportu lotniczego i dalszy rozwój inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej zapoczątkowanej w roku 2004. Ogólnym celem inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) jest wzmocnienie obecnych standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego i poprawa ogólnych osiągnięć europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS).

W tym kontekście przekształcenie istniejących czterech rozporządzeń SES II (wniosek dotyczący przekształcenia) i zmiana rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (wniosek dotyczący EASA) uprościłoby ramy prawne, wyeliminowałoby nakładanie się obecnych przepisów, usprawniłoby system nadzoru i zmieniłoby istniejące przepisy tak, aby poprawić ogólne osiągi systemu zarządzania ruchem lotniczym. Główne problemy uwzględnione we wnioskach to niewystarczająca skuteczność służb żeglugi powietrznej oraz fragmentacja systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Bardziej konkretnie – celem zmian we wniosku dotyczącym EASA jest dopasowanie obecnego zakresu stosowania rozporządzenia EASA do ram ustawodawczych SES, usunięcie rozbieżności między nimi oraz wprowadzenie pojęć interoperacyjności SES. Wniosek aktualizuje również rozporządzenie EASA z uwzględnieniem rozwoju sytuacji w zakresie programu badawczego SESAR i harmonizuje je ze wspólnym oświadczeniem i wspólnym podejściem Parlamentu Europejskiego, Rady oraz Komisji odnośnie do agencji zdecentralizowanych (wspólne podejście).

II. PRACE NA FORUM RADY

Komisja przedstawiła Grupie Roboczej ds. Lotnictwa wnioski wchodzące w skład pakietu SES 2+ oraz ich oceny skutków w dniu 2 września 2013 r. W swoich reakcjach większość delegacji oceniła te wnioski jako przedwczesne, zważywszy, że wdrażanie poprzedniego pakietu ustawodawczego nie miało jeszcze możliwości ukazania swojego pełnego potencjału. Delegacje podkreśliły również, że częste zmienianie obecnej struktury SES może przynieść wyniki przeciwne do zamierzonych w odniesieniu do ogólnego celu, jakim jest efektywność. Po wyrażeniu przez państwa członkowskie negatywnych opinii szczegółowa analiza pakietu SES 2+ na szczeblu grupy roboczej rozpoczęła się dopiero podczas prezydencji włoskiej w lipcu 2014 r.; prace nad dwoma wnioskami ustawodawczymi były prowadzone równolegle.

Aby przyspieszyć postępy w pracach nad całym pakietem SES 2+, prezydencja przyjęła ograniczone podejście w odniesieniu do rozporządzenia EASA i analizowała tylko te artykuły wniosku, które mają bezpośredni związek z wnioskiem dotyczącym przekształcenia rozporządzenia SES. Delegacje przyjęły z zadowoleniem skoncentrowane i ukierunkowane na wynik podejście prezydencji, uważając również, że Komisja powinna przedłożyć odrębny wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia EASA w całości w roku 2015. Uważały, że pewne podstawowe kwestie związane ze statusem i rolą agencji, takie jak jej nazwa lub struktura finansowania, powinny być analizowane w szerszym kontekście odpowiedzialności agencji, a nie tylko z punktu widzenia ATM – stanowiącego punkt ciężkości pakietu SES 2+.

Planowany przegląd rozporządzenia EASA stworzy okazję, by przeprowadzić pogłębioną analizę tych podstawowych i szerszych zagadnień. Dlatego projekt podejścia ogólnego przedstawiony w załączniku obejmuje jedynie pewien wybór artykułów, a w odniesieniu do reszty nie uwzględnia wniosku Komisji.

III. UWAGI OGÓLNE

Ogólnie państwa członkowskie przyjęły z zadowoleniem zasygnalizowany przez Komisję zamiar uproszczenia i ujednoznacznienia istniejących ram prawnych inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i poparły dopasowanie rozporządzenia EASA z przepisami wniosku dotyczącego przekształcenia rozporządzenia SES. Uproszczony, jednolity zestaw przepisów, zwłaszcza w uregulowaniach technicznych, takich jak interoperacyjność i certyfikacja w dziedzinie ATM/ANS, stanowi wartość dodaną poprzez wyeliminowanie nakładania się z rozporządzeniem SES. Odgraniczają one wyraźnie uregulowania ekonomiczne SES zawarte we wniosku dotyczącym przekształcenia od aspektów technicznych SES, w odniesieniu do których agencja ma konkretną rolę zapewnienia uregulowania działań w zakresie ATM/ANS i nadzoru nad nimi.

W następstwie intensywnych prac na szczeblu grupy roboczej Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował i zatwierdził tekst projektu podejścia ogólnego na posiedzeniu w dniu 21 listopada 2014 r. Przy tej okazji delegacja ES poprosiła Komisję o sprecyzowanie stosowalności wniosku dotyczącego EASA do portów lotniczych, w szczególności portu lotniczego w Gibraltarze, i uzależniła swoje stanowisko od oświadczenia Komisji w tej sprawie. Służby Komisji potwierdziły, że wniosek dotyczący EASA jako taki nie obejmuje portów lotniczych, i zobowiązały się przedstawić odpowiednie oświadczenie do protokołu Rady.¹

Poniżej przedstawiono podsumowanie przeprowadzonych dotąd prac; drobne zmiany redakcyjne tekstu zaznaczono pogrubieniem i przekreśleniem.

Delegacja UK nadal podtrzymuje zastrzeżenie parlamentarne do wniosku.

IV. UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAGADNIENÍ

a) Aspekty wojskowe

Komisja zaproponowała rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia EASA, aby zapewnić spełnianie przez wojskowe instytucje zapewniające służby przepisów dotyczących cywilnego ruchu lotniczego w przypadku zapewniania służb na rzecz ruchu cywilnego. Od samego początku dyskusji zmiana zakresu stosowania spotykała się z silnym oporem państw członkowskich, które uważały, że jawne podporządkowywanie środowiska wojskowego przepisom dotyczącym SES nie szanuje ich niezależności regulacyjnej. Po obszernej wymianie poglądów z ekspertami wojskowymi państw członkowskich i EDA w dniu 14 października 2014 r. prezydencja stwierdziła, że zakres stosowania rozporządzenia EASA pozostanie niezmienny i że w dalszym ciągu będzie miał zastosowanie istniejący obowiązek zapewniania przez wojsko poziomu bezpieczeństwa co najmniej tak efektywnego jak zasadnicze wymagania mające zastosowanie do cywilnych instytucji zapewniających służby.

¹ Podobne oświadczenie złożono już w momencie przyjmowania ostatniej zmiany rozporządzenia EASA – rozporządzenia (WE) nr 1108/2009 (por. dok. 12955/09 ADD 1).

b) Certyfikacje i oświadczenia w dziedzinie interoperacyjności

Zapewnianie służb żeglugi powietrznej podlega certyfikacji przez EASA lub krajowe organy nadzoru, a w odniesieniu do niektórych służb –obowiązkowi złożenia oświadczeń przez instytucję zapewniającą służby. Zasady te są zawarte w art. 8 wniosku dotyczącego przekształcenia rozporządzenia SES, natomiast rozporządzenie EASA zawiera przepisy merytoryczne, a mianowicie zasadnicze wymagania, które muszą zostać spełnione przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (art. 8b i załącznik Vb). Powiązane przepisy dotyczące upodmiotowienia w odniesieniu do wdrażania i dalszych zmian tych przepisów (art. 8b) oraz powiązane obowiązki EASA (art. 22a) są również zawarte w rozporządzeniu EASA.

W odniesieniu do jednostek kwalifikowanych, na które można delegować funkcje nadzorcze organów krajowych, przekształcenie rozporządzenia SES i rozporządzenie EASA przyjmują podobną strukturę. Wniosek dotyczący przekształcenia rozporządzenia SES określa ogólne ramy regulujące te podmioty, natomiast załącznik V do rozporządzenia EASA zawiera kryteria, które muszą one spełnić

W odnośnych przepisach utrzymano powyższą zasadniczą strukturę, ale zracjonalizowano je i ujednolicono na szczeblu grupy roboczej. I tak, definicję „oświadczenia” i załącznik dotyczący jednostek kwalifikowanych utrzymano tylko we wniosku dotyczącym EASA, eliminując dublowanie się z ramami regulacyjnymi SES. Sprecyzowano również kwestię odpowiedzialności agencji w zakresie certyfikacji i oświadczeń. Ponadto – idąc o krok dalej w określaniu odpowiedzialności agencji – kilka delegacji z zadowoleniem odnotowało możliwość ustalenia na szczeblu europejskim szczegółowych specyfikacji zasadniczych wymagań. Zważywszy jednak na szersze implikacje tego nowego scentralizowanego i zharmonizowanego podejścia do odpowiedzialności EASA, delegacje uznały za właściwsze przeanalizowanie tego wariantu w kontekście ogólnego przeglądu rozporządzenia EASA w roku 2015.

c) Oplaty trasowe

W obu wnioskach pakietu SES II+ Komisja zaproponowała zmiany, polegające na dodaniu opłat trasowych jako źródła finansowania zwiększonego zakresu działań agencji związanych z ATM. W kontekście SES przyczyną tej zmiany było przeniesienie kompetencji fachowych Eurocontrolu w odniesieniu do realizacji zadań, które od momentu przyjęcia rozporządzeń SES II zostały przeniesione na EASA. Zważywszy jednak, że Komisja na tym etapie nie mogła udzielić delegacjom żadnych zapewnień co do praktycznych środków wykonania tego przeniesienia poza ramy instytucjonalne Eurocontrolu, decyzja w sprawie tego dodatkowego źródła środków finansowych została odłożona do momentu dyskusji ogólnej struktury finansowania EASA w ramach przeglądu rozporządzenia EASA w roku 2015.

d) Akty delegowane i wykonawcze

Podejście ogólne aktualizuje przepisy dotyczące aktów delegowanych i aktów wykonawczych jedynie w dwóch przypadkach, mianowicie w odniesieniu do: zasadniczych wymagań (art. 8b) oraz opłat i obciążeń (art. 64). Włączenie odpowiadających im standardowych artykułów 65a–65c odzwierciedla te zmiany, natomiast w odniesieniu do pozostałych przepisów intencją jest utrzymanie starych zasad dotyczących procedury komitetowej zawartych obecnie w art. 65 rozporządzenia (WE) 216/2008.

V. PRACE NA FORUM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Parlament Europejski wyznaczył Davida-Marię SASSOLEGO jako sprawozdawcę dla tego dossier i przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r.

VI. PODSUMOWANIE

W świetle powyższego Rada jest proszona, aby na posiedzeniu 3 grudnia 2014 r.:

- przeanalizowała tekst zawarty w załączniku I do niniejszego sprawozdania i przyjęła podejście ogólne;
- odnotowała i umieściła w protokole Rady oświadczenie, które ma złożyć Komisja.

Artykuł 1
Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

- a) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, jak również personelu i organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną takich wyrobów lotniczych, części i akcesoriów;
- b) personelu i organizacji zajmujących się eksploatacją statków powietrznych;
- c) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji, a także, bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego i krajowego dotyczącego środowiska i planowania użytkowania gruntów, ochrony otoczenia lotnisk;
- d) projektowania, produkcji i obsługi technicznej lotniczych urządzeń naziemnych, jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;
- e) projektowania, produkcji i obsługi technicznej systemów i części składowych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”), jak również zaangażowanych w to personelu i organizacji;
- f) ATM/ANS, jak również zaangażowanych w nie personelu i organizacji.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

- a) wyrobów, części, akcesoriów, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), oraz w przypadku prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych przeciwpożarowych, ochrony wybrzeża lub podobnych rodzajów działalności lub służb. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że te rodzaje działalności lub służby uwzględnią w możliwym zakresie cele niniejszego rozporządzenia;
- b) lotnisk lub ich części, jak również urządzeń, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), kontrolowanych i obsługiwanych przez wojsko;
- c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. e) i f), dostarczanych lub udostępnianych przez wojsko. Państwa członkowskie zobowiązują się do zagwarantowania, że statki powietrzne, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, są oddzielone w stosownych przypadkach od innych statków powietrznych.

3. Nie naruszając art. 8 rozporządzenia (WE) nr (XXXX/XXX) w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona), państwa członkowskie zapewniają w możliwie najszerszym zakresie, by wszystkie urządzenia wojskowe dostępne dla użytku publicznego, o których mowa w ust. 2 lit. b), lub usługi dostarczane przez wojskowy personel dla użytku publicznego, o których mowa w ust. 2 lit. c), oferują poziom bezpieczeństwa co najmniej taki, jaki jest wymagany przez podstawowe wymagania określone w załącznikach Va i Vb.

Artykuł 2

Cele

1. Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie.
2. W dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem celami dodatkowymi są:
 - a) zapewnienie wysokiego, ujednoliconego poziomu ochrony środowiska;
 - b) ułatwienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług;
 - c) promowanie rentowności w procesie legislacyjnym i procesie certyfikacji oraz unikanie powielania działań na szczeblu krajowym i europejskim;
 - d) udzielanie pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia, w szczególności standardy ICAO, zostaną należycie i terminowo uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania;
 - e) propagowanie poglądów Wspólnoty w zakresie norm i przepisów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie przez ustanowienie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi;
 - f) zapewnienie równych reguł gry wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotniczego;
 - g) wspieranie opracowywania i wdrażania centralnego planu ATM;
 - h) regulacja lotnictwa cywilnego w sposób proporcjonalny do charakteru poszczególnych działań.

3. Sposoby osiągnięcia celów określonych w ust. 1 i 2 są następujące:
- a) przygotowanie, przyjęcie i ujednolicone stosowanie wszystkich niezbędnych aktów;
 - b) uznawanie – bez dodatkowych wymagań – certyfikatów, licencji, zatwierdzeń lub innych dokumentów przyznanych wyrobom, personelowi i organizacjom zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego;
 - c) powołanie niezależnej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „agencją”);
 - d) ujednolicone wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez krajowe nadzory lotnicze oraz przez agencję w ich odpowiednich zakresach kompetencji.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „stały nadzór” oznacza zadania wykonywane dla sprawdzenia, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat lub których dotyczy oświadczenie, są stale spełniane podczas okresu ważności certyfikatu lub oświadczenia, jak również oznacza podejmowanie wszelkich działań zabezpieczających;
- b) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wraz z załącznikami, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- c) „wyrób” oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło;

- d) „części i akcesoria” oznaczają wszelkie przyrządy, urządzenia, mechanizmy, części, aparaturę, wyposażenie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, w tym sprzęt łączności, które są używane lub mają zostać użyte w trakcie eksploatacji lub do kontrolowania statku powietrznego w locie. Zalicza się do nich części płatowca, silnika lub śmigła oraz urządzenia wykorzystywane do manewrowania statkiem powietrznym na ziemi;
- da) „części składowe ATM/ANS” oznaczają wszystkie części składowe określone w art. 2 pkt 19 rozporządzenia (UE) XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona);
- e) „certyfikacja” oznacza wszelkie formy uznania, że wyrób, część lub akcesorium, organizacja lub osoba spełnia mające zastosowanie wymagania, w tym wynikające z niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jak również oznacza wydawanie odpowiednich certyfikatów to potwierdzających;
- ea) „oświadczenie” oznacza do celów ATM/ANS każde oświadczenie na piśmie:
 - (i) dotyczące zdolności do wywiązywania się z obowiązków służby informacji powietrznej oraz środków umożliwiających wywiązywanie się z tych obowiązków, o czym mowa w art. 8b ust. 3 niniejszego rozporządzenia;
 - (ii) dotyczące zdolności do wywiązywania się z obowiązków organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych, o czym mowa w art. 8b ust. 4 niniejszego rozporządzenia;
 - (iii) dotyczące zgodności lub przydatności do użytku systemów i części składowych, wydane przez organizację zaangażowaną w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych, o czym mowa w art. 8b ust. 5a niniejszego rozporządzenia;
 - (iv) dotyczące weryfikacji systemu, który ma zostać wprowadzony do eksploatacji, wydane przez instytucję zapewniającą służby, o czym mowa w art. 8b ust. 5a niniejszego rozporządzenia;

- f) „kwalifikowana jednostka” oznacza podmiot, któremu [...] agencja lub krajowy nadzór lotniczy mogą przydzielić określone zadania certyfikacyjne lub nadzorcze pod ich kontrolą i na ich odpowiedzialność;
- g) „certyfikat” oznacza każde zatwierdzenie, licencję lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji;
- h) „operator” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub oferującą eksploatację co najmniej jednego statku powietrznego lub co najmniej jednego lotniska;
- i) „użytkowanie komercyjne” oznacza użytkowanie statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, które jest dostępne publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępne publicznie, następuje na mocy umowy między 1 operatorem a klientem, gdy klient nie ma kontroli nad 1 operatorem ;
- j) „skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:
- (i) samolot:
 - o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub;
 - certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
 - certyfikowany do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub
 - wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy;
lub
 - (ii) śmigłowiec certyfikowany:
 - dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub
 - dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
 - do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub
 - (iii) przemiennopłat;

- k) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu” oznacza każdy rodzaj urządzenia, które na ziemi symuluje warunki lotu; są to symulatory lotu, lotnicze urządzenia szkoleniowe, urządzenia do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotniczych oraz do podstawowego szkolenia w lotach na przyrządy;
- l) „uprawnienie” oznacza adnotację w licencji, określającą przywileje, specjalne warunki lub ograniczenia jej dotyczące;
- m) „lotnisko” oznacza określony obszar (wraz ze wszystkimi budynkami, urządzeniami i wyposażeniem) na lądzie lub wodzie, lub na strukturze stałej, morskiej stałej lub pływającej, przeznaczonej do użytkowania w całości lub w części do przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statku powietrznego;
- n) „lotnicze urządzenia naziemne” oznaczają wszelki sprzęt, aparaturę, wyposażenie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, które są używane lub mają zostać użyte w celu zabezpieczenia operacji statków powietrznych na lotnisku;
- o) „płyta postojowa” oznacza określony obszar lotniska lądowego przeznaczony do postoju statków powietrznych, w celu wejścia pasażerów na pokład lub opuszczenia go, załadunku lub rozładunku poczty lub towarów, tankowania, parkowania lub obsługi statków powietrznych;
- p) „służba zarządzająca płytą postojową” oznacza służbę zapewniającą zarządzanie działaniami i ruchem statków powietrznych i pojazdów na płycie postojowej;
- q) „ATM/ANS” oznacza funkcje i służby zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona), służby żeglugi powietrznej określone w art. 2 pkt 4 tego rozporządzenia, w tym funkcje i służby zarządzania siecią, o których mowa w art. 17 tego rozporządzenia, oraz usługi w zakresie pozyskiwania i przetwarzania danych oraz formatowania i przekazywania danych na rzecz ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;
- r) „system ATM/ANS” oznacza każde połączenie urządzeń i systemów określonych w art. 2 pkt 33 rozporządzenia (UE) XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona);

- s) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewniającą porady i informacje potrzebne do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;
- t) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie ruchy cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie ruchy państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami ICAO;
- u) „centralny plan ATM” oznacza plan zatwierdzony decyzją Rady 2009/320/WE² zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007³ z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)⁴.

Artykuł 8b

ATM/ANS

1. Zapewnianie ATM/ANS spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku Vb i, o ile to możliwe, w załączniku Va.
2. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu. Certyfikat wydaje się, jeżeli instytucja zapewniająca wykazała posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez tę instytucję przywilejami. Przyznane przywileje oraz zakres zapewnianych służb określa się w certyfikacie.
3. W drodze odstępstwa od ust. 2 państwa członkowskie mogą zdecydować, że instytucje zapewniające służby informacji powietrznej mają prawo do złożenia oświadczenia o posiadaniu zdolności i środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami.

² Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

³ Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

⁴ Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1, zmienionego rozporządzeniami Rady (WE) 1361/2008 i 721/2014 (Dz.U. L 352 z 31.12.2008 i Dz.U. L 192 z 1.7.2014).

4. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub złożenia oświadczenia w odniesieniu do organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów oraz części składowych ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności. Certyfikat dla tych organizacji wydaje się, jeżeli wykazały one posiadanie zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przez nie przywilejami. Przyznane przywileje określa się w certyfikacie.
5. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji w odniesieniu do systemów i części składowych ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności. Certyfikaty dla tych systemów i części składowych wydaje się, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, ustanowionych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1.
- 5a. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub złożenia oświadczenia przez instytucję zapewniającą ATM/ANS, o czym mowa w art. 3 lit. ea) (iv) lub przez organizację zaangażowaną w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych, o czym mowa w art. 3 lit. ea) (iii), w odniesieniu do systemów i części składowych ATM/ANS o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności.
6. Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego artykułu przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 65a ust. [...]2. Środki te określają w szczególności:
 - a) warunki zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku Vb i, w stosownych przypadkach, w załączniku Va;
 - b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie w odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych oraz informowania o nich wnioskodawcy;

- c) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w ust. [...]2 i w stosownych przypadkach w ust. 5;
- d) obowiązki posiadaczy certyfikatów;
- e) w stosownych przypadkach warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające służby oraz organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS oraz części składowych, o których mowa w ust. 3–5a, a także sprawowania nad nimi nadzoru;
- f) warunki, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa;
- g) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zapewnianiu ATM/ANS;
- h) *[skreślony]*
- i) zasady eksploatacji i części składowe ATM/ANS niezbędne do użytkowania przestrzeni powietrznej.

W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 65b do zmiany lub uzupełniania w drodze aktów delegowanych załącznika Vb, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące ATM/ANS, aby osiągnąć cele określone w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.

7. Środki, o których mowa w ust. 6:

- a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie ATM/ANS i są, w odpowiednich przypadkach, spójne z centralnym planem ATM;
- b) są proporcjonalne do rodzaju i złożoności zapewnianych służb;
- c) uwzględniają zdobyte na całym świecie doświadczenia w zakresie ATM/ANS, a także postęp naukowy i techniczny;
- d) są opracowywane z użyciem na tyle, na ile to możliwe, odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) i przewidują mechanizmy przejściowe w celu zapewnienia ciągłości certyfikatów udzielonych już na podstawie tego rozporządzenia; początkowo obejmują postanowienia niniejszego rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa i w razie potrzeby, w przypadku przyszłych poprawek, uwzględniają najnowsze osiągnięcia naukowe i techniczne;
- e) umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych.

Artykuł 13

Kwalifikowane jednostki

Przydzielając kwalifikowanej jednostce konkretne zadanie certyfikacyjne lub zadanie związane z nadzorem, agencja lub właściwy krajowy nadzór lotniczy zapewniają spełnianie przez daną jednostkę kryteriów ustanowionych w załączniku V.

Kwalifikowane jednostki nie wydają certyfikatów ani zezwoleń i nie przyjmują oświadczeń.

ROZDZIAŁ III
EUROPEJSKA AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

SEKCJA I
Zadania

Artykuł 17

Utworzenie i funkcje agencji

1. W celu wykonania niniejszego rozporządzenia ustanawia się Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania i poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego agencja:
 - a) wykonuje wszelkie zadania i udziela opinii w kwestiach, o których mowa w art. 1 ust. 1;
 - b) udziela pomocy Komisji poprzez przygotowywanie środków, które mają służyć wykonaniu niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te dotyczą przepisów technicznych, w szczególności przepisów dotyczących konstrukcji i projektowania oraz aspektów związanych z użytkowaniem, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniej koordynacji z agencją. Agencja zapewnia także niezbędne wsparcie Komisji na polu techniki, nauki i administracji podczas wykonywania jej zadań;
 - c) podejmuje konieczne środki w ramach uprawnień przyznanych jej niniejszym rozporządzeniem lub innym aktem Unii;
 - d) prowadzi inspekcje i badania niezbędne do wypełniania swoich zadań;
 - e) w dziedzinach podlegających jej kompetencji wykonuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania przypisane jej przez odpowiednie konwencje międzynarodowe, w szczególności przez konwencję chicagowską.
 - f) wspiera właściwe organy państw członkowskich w wykonywaniu ich zadań poprzez zapewnienie forum wymiany informacji oraz wiedzy fachowej udostępnionej przez państwa członkowskie na zasadzie dobrowolności.

Artykuł 22a

ATM/ANS

W odniesieniu do ATM/ANS, o których mowa w art. 4 ust. 3c, agencja:

- a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych nadzorów lotniczych lub kwalifikowanych jednostek, inspekcje i audyty organizacji, którym wydała certyfikaty;
- b) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom znajdującym się poza terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu, odpowiedzialnym za zapewnianie służb w przestrzeni powietrznej terytorium podlegającego postanowieniom Traktatu;
- c) wydaje i odnawia certyfikaty organizacjom zapewniającym służby o zasięgu ogólnoeuropejskim;
- ca) wydaje i odnawia certyfikaty lub przyjmuje oświadczenia organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną ogólnoeuropejskich systemów ATM/ANS oraz części składowych;
- cb) przyjmuje oświadczenia organizacji, którym wydała certyfikaty, o czym mowa w lit. b) i c) w odniesieniu do systemów ATM/ANS;
- d) zmienia, zawiesza lub cofa stosowny certyfikat, jeżeli warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane lub jeżeli posiadacz certyfikatu nie dopełnia obowiązków nałożonych na niego przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Jeśli wnosi o to zainteresowane państwo członkowskie, agencja wykonuje także zadania określone w lit. c) i d) w odniesieniu do innych organizacji.

SEKCJA III

Metody pracy

Artykuł 52

Procedury opracowywania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne

1. Zarząd ustanawia, tak szybko jak tylko możliwe po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych, akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 18 lit. a) i c).

Procedury te:

- a) wykorzystują wiedzę fachową udostępnianą przez cywilne, a w stosownych przypadkach – wojskowe, nadzory lotnicze państw członkowskich;
 - b) w każdym przypadku gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów zainteresowanych stron, w tym wojskowych, lub wykorzystują wiedzę fachową odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych, Eurocontrolu lub innych wyspecjalizowanych organów;
 - c) zapewniają rozpowszechnianie dokumentów przez agencję i szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, zgodnie z harmonogramem i procedurą, która zobowiązuje agencję do sporządzenia pisemnej odpowiedzi w procesie konsultacji.
2. Agencja, opracowując na podstawie art. 19 opinie, specyfikacje certyfikacyjne, akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne, przeznaczone do stosowania w państwach członkowskich, ustala procedurę konsultowania się z państwami członkowskimi. W tym celu może ona utworzyć grupę roboczą, do której każde państwo członkowskie ma prawo oddelegować eksperta.
 3. Środki określone w art. 18 lit. a) i c) oraz procedura ustanowiona na mocy ust. 1 niniejszego artykułu wydawane są w oficjalnej publikacji agencji.
 4. Ustanawia się procedury specjalne dla niezwłocznego podjęcia środków przez agencję w odpowiedzi na problemy bezpieczeństwa i w celu powiadomienia zainteresowanych stron o środkach, które muszą podjąć.

SEKCJA IV
Przepisy finansowe

Artykuł 59

Budżet

1. Dochody agencji składają się z:
 - a) wkładu Unii;
 - b) wkładu europejskich państw trzecich, z którymi Unia zawarła umowy, o których mowa w art. 66;
 - c) opłat wnoszonych przez osoby składające wniosek o certyfikaty i zatwierdzenia wydawane przez agencję oraz przez posiadaczy takich certyfikatów i zatwierdzeń;
 - d) opłat za publikacje, szkolenia lub wszelkie inne usługi świadczone przez agencję; oraz
 - e) wszelkich dobrowolnych wkładów finansowych państw członkowskich, państw trzecich lub innych organów, jeżeli wkład taki nie zagrozi niezależności i bezstronności agencji;
 - f) dotacji pochodzących z organów Unii na potrzeby wykonania zadań agencji zgodnie z art. 24 rozporządzenia (WE) XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona).
2. Na wydatki agencji składają się koszty personalne, administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne.

3. Dochody i wydatki bilansują się.
4. Budżety związane z regulacją oraz określone i pobierane za działalność certyfikacyjną opłaty są ujmowane oddzielnie w budżecie agencji.
5. Na podstawie projektu prognozy dochodów i wydatków zarząd corocznie sporządza prognozę dochodów i wydatków agencji na następny rok budżetowy.
6. Najpóźniej do dnia 31 marca zarząd przekazuje Komisji oraz państwom, z którymi Wspólnota zawarła umowy, określone w art. 66, prognozę dochodów i wydatków, o której mowa w ust. 4, zawierającą prowizoryczny plan działalności gospodarczej wraz z tymczasowym programem pracy.
7. Komisja przesyła deklarowaną prognozę władzy budżetowej wraz ze wstępnym projektem ogólnego budżetu Unii Europejskiej.
8. Na podstawie deklarowanej prognozy, Komisja wprowadza do wstępnego projektu ogólnego budżetu Unii Europejskiej prognozy, jakie uzna za niezbędne dla planu działalności gospodarczej, oraz kwotę, która ma zostać pokryta z budżetu ogólnego, a następnie przedkłada je władzy budżetowej zgodnie z art. 272 Traktatu.
9. Władza budżetowa zatwierdza środki na subsydia dla agencji. Władza budżetowa przyjmuje plan działalności gospodarczej dla agencji.
10. Zarząd przyjmuje budżet. Ostateczne jego zatwierdzenie następuje po ostatecznym przyjęciu ogólnego budżetu Unii Europejskiej. W miarę potrzeb może on zostać odpowiednio dostosowany.

11. Zarząd możliwie jak najszybciej informuje władzę budżetową o zamiarze wykonania każdego projektu, który może mieć istotne następstwa finansowe dla finansowania z budżetu, w szczególności o projektach związanych z własnością, jak na przykład najem lub nabycie budynków. Informuje on o tym fakcie Komisję.

W przypadku zgłoszenia zamiaru wydania opinii przez oddział władzy budżetowej zobowiązany jest on przedłożyć swoją opinię zarządowi w terminie sześciu tygodni od daty powiadomienia o projekcie.

Artykuł 64

Oplaty i obciążenia

1. Oplaty i obciążenia nakłada się za:
- a) wydanie i wznowienie certyfikatów, jak również związane z tym funkcje stałego nadzoru;
 - b) świadczenie usług; powinny one odzwierciedlać rzeczywisty koszt każdego świadczenia;
 - c) rozstrzyganie odwołań.
 - d) rejestrację oświadczeń, jak również związane z tym funkcje stałego nadzoru w obszarze ATM/ANS.

Wszelkie opłaty i obciążenia wyrażane są i pobierane w euro.

2. Kwotę opłat i obciążeń ustala się na takim poziomie, by zapewnić, aby związane z nimi dochody były w szczególności wystarczające do pokrycia pełnego kosztu wykonanych usług. W koszcie tym uwzględnia się wszystkie wydatki agencji związane z personelem zaangażowanym w czynności, o których mowa w ust. 3, w tym przypadającą na pracodawcę proporcjonalną część składki wnoszoną na rzecz systemu emerytalnego. Oplaty i obciążenia, w tym pobrane w 2007 r., stanowią dochody agencji przeznaczone na określony cel.

3. Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego artykułu przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 65a ust. [...]2. Środki te określają w szczególności czynności, za które opłaty i obciążenia są pobierane na podstawie art. 59 ust. 1 lit. c), d) i f), kwotę opłat i obciążeń pobieranych za każdą czynność oraz sposób ich pobierania. Zarząd wydaje opinię na temat projektu środków wykonawczych.

Artykuł 65a

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 65b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia, o których mowa w art. 8b ust. 5 akapit ostatni powierza się Komisji na okres pięciu lat od [daty publikacji niniejszego rozporządzenia]. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 8b ust. 6 akapit ostatni, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i przeprowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8b ust. 6 akapit ostatni wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 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 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 65c

Tryb pilny

[...]

Artykuł [x]

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.⁵

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

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

⁵ Do DZ.U.: „Niniejsze rozporządzenie jest publikowane wraz z rozporządzeniem w sprawie EASA (WE) [nr XXXXX]. Zapewni to jednoczesne wejście w życie obu rozporządzeń”

ZAŁĄCZNIK V

KRYTERIA DLA KWALIFIKOWANYCH JEDNOSTEK, O KTÓRYCH MOWA W ART. 13 („KWALIFIKOWANE JEDNOSTKI” LUB „JEDNOSTKI”)

1. Jednostka, jej dyrektor i personel odpowiedzialni za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani – ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele – w projektowanie, produkcję, marketing ani obsługę techniczną wyrobów, części i akcesoriów, części składowych i systemów, w czynności związane z ich eksploatacją, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi organizacjami a kwalifikowanymi jednostkami.
2. Jednostka i personel odpowiedzialny za zadania certyfikacyjne i nadzorcze, inspekcje i przeglądy muszą wykonywać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej z wykorzystaniem najwyższej możliwej wiedzy technicznej i nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki wykonywanych przez nich zadań certyfikacyjnych i nadzorczych, badań, inspekcji i przeglądów zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których dotyczyć będą te wyniki.
3. Jednostka musi zatrudniać personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonywania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji i nadzoru, inspekcji i przeglądów; jednostka musi mieć także zapewniony dostęp do sprzętu potrzebnego do dokonywania kontroli nadzwyczajnych.
4. Jednostka kwalifikowana i jej personel odpowiedzialny za badanie muszą posiadać:
 - rzetelne wykształcenie techniczne i zawodowe,
 - zadowalającą znajomość wymagań, dotyczących zadań certyfikacyjnych, inspekcji i przeglądów, które wykonuje, oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie tych procesów,
 - umiejętności wymagane do sporządzania oświadczeń, rejestrów i protokołów potwierdzających przeprowadzenie badań, inspekcji i przeglądów.

- możliwości udokumentowania rozległego doświadczenia w ocenie jednostek państwowych i prywatnych.
5. Zagwarantowana musi być bezstronność personelu prowadzącego badania, inspekcje i przeglądy. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych badań, inspekcji i przeglądów lub ich wyników.
 6. Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że dane państwo członkowskie przejmuje odpowiedzialność zgodnie z prawem krajowym lub państwo członkowskie jest samo bezpośrednio odpowiedzialne za inspekcje.
 7. Personel jednostki musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK Vb

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ATM/ANS ORAZ KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

1. *Korzystanie z przestrzeni powietrznej*

- a) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, są eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej.
- b) Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem tych zaangażowanych w działalność, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), są wyposażone w wymagane części składowe i odpowiednio eksploatowane. Części składowe stosowane w systemie ATM/ANS są również zgodne z wymogami pkt 3.

2. *Obsługa*

- a) *Informacje lotnicze i dane dla operatorów przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej*
 - (i) Dane stosowane jako źródło informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne i przekazuje się je na czas.
 - (ii) Informacje lotnicze są dokładne, kompletne, aktualne, jednoznaczne i rzetelne, w formie odpowiadającej operatorom .
 - (iii) Udostępnianie informacji lotniczych operatorom przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.
- b) *Informacje meteorologiczne*
 - (i) Dane stosowane jako źródło meteorologicznej informacji lotniczej są odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne.

- (ii) Meteorologiczne informacje lotnicze są, w możliwie największym zakresie, precyzyjne, kompletne, aktualne, rzetelne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom operatorów przestrzeni powietrznej.
- (iii) Udostępnianie meteorologicznych informacji lotniczych operatorom przestrzeni powietrznej odbywa się punktualnie oraz informacje te są pewne i przekazuje się je kanałami łączności zabezpieczonymi przed ingerencją i korupcją.

c) *Służby ruchu lotniczego*

- (i) Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego są prawidłowe, kompletne i aktualne.
- (ii) Służby ruchu lotniczego są odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom operatorów przestrzeni powietrznej w zakresie bezpieczeństwa.
- (iii) Automatyczne narzędzia dostarczające operatorom informacji lub wskazówek są odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia zgodności ze swoim przeznaczeniem.
- (iv) Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy zapewniają odpowiednią separację między statkami powietrznymi, a na terenie manewrowym lotniska zapobiegają kolizjom statków powietrznych z przeszkodami oraz w stosownych przypadkach pomagają w ochronie przed pozostałymi zagrożeniami lotniczymi oraz zapewniają bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi odnośnymi użytkownikami oraz sąsiadującymi rejonami przestrzeni powietrznej.
- (v) Łączność pomiędzy służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego jest terminowa, czytelna, prawidłowa, jednoznaczna, chroniona przed zakłóceniami, powszechnie rozumiana i, w stosownych przypadkach, uznawana przez wszystkie zainteresowane podmioty.

- (vi) Ustanawia się środki pozwalające na wykrycie ewentualnych zagrożeń oraz, w razie konieczności, uruchamia się skutecznie akcję poszukiwawczo-ratowniczą. Środki te obejmują przynajmniej odpowiednie mechanizmy alarmowe, działania i procedury koordynujące, zasoby i personel pozwalające na skuteczne zabezpieczenie obszaru odpowiedzialności.

d) Służby łączności

Służby łączności osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w zakresie ich dostępności, spójności, ciągłości i terminowości obsługi. Służby te są szybkie i chronione przed korupcją.

e) Służby nawigacji

Służby nawigacji osiągają i zachowują odpowiedni poziom skuteczności w odniesieniu do informacji w zakresie naprowadzania, pozycjonowania oraz, w miarę możliwości, czasu. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, spójność, dostępność i ciągłość służb.

f) Służby dozoru

Służby dozoru określają odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.

g) Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

W taktycznym zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na poziomie Unii wykorzystuje się i dostarcza wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące wielkości i charakteru planowanego ruchu lotniczego, mające wpływ na zapewnianie służb, oraz koordynuje i negocjuje zmiany tras lub opóźnienia w przepływie ruchu, aby ograniczyć ryzyko wystąpienia sytuacji przeciążenia w powietrzu lub na lotniskach. Zarządzanie przepływem prowadzi się w celu optymalizacji dostępnej przepustowości w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz usprawnienia procesu zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Jego podstawą jest bezpieczeństwo, jawność i skuteczność działania, gwarantujące, iż przepustowość jest zapewniana elastycznie i na czas, stosownie do zaleceń Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy.

Środki, o których mowa w art. 8b ust. 6, dotyczące zarządzania przepływem, wspomagają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotu;
- b) wykorzystanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, łącznie z przydzielaniem czasu na start i lądowanie; oraz
- c) użytkowanie systemu tras przez ogólny ruch lotniczy, obejmujące:
 - stworzenie jednolitej publikacji w celu ukierunkowania tras i ruchu,
 - możliwości przekierowania ogólnego ruchu lotniczego z obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz
 - przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu oraz w sytuacjach kryzysowych,
- d) uwzględnienie zgodności pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także, w stosownych przypadkach, niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.

h) Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do konkretnego wykorzystania jest monitorowane, koordynowane i ogłaszane w odpowiednim czasie, aby ograniczyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach. Biorąc pod uwagę organizację wojskowych działań i powiązanych aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną wspomaga również jednolite stosowanie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej określoną przez ICAO i wdrożoną na mocy rozporządzenia (UE) XXX/XXXX w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona), w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.

i) Projektowanie przestrzeni powietrznej

Struktura przestrzeni powietrznej i procedury lotów są odpowiednio projektowane, testowane i zatwierdzane, zanim zostaną oddane do użytku i będą wykorzystywane przez statki powietrzne.

3. Systemy i części składowe

a) Przepisy ogólne

Systemy i części składowe ATM/ANS przekazujące związane z nimi informacje z i do statku powietrznego oraz na ziemi są prawidłowo projektowane, produkowane, instalowane, utrzymywane i obsługiwane w sposób zapewniający ich działanie zgodne z przeznaczeniem.

Wśród systemów i procedur są te wymagane do wsparcia poniższych funkcji i służb:

1. Zarządzanie przestrzenią powietrzną
2. Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
3. Służby ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o lotach, systemy przetwarzania danych z procesu dozoru oraz systemy interfejsów człowiek-maszyna
4. Łączność, w tym łączność ziemia–ziemia, powietrze–ziemia i powietrze–powietrze
5. Nawigacja
6. Dozór
7. Służby informacji lotniczej
8. Wykorzystywanie informacji meteorologicznych

b) Integralność, skuteczność i wiarygodność systemów i części składowych

Integralność i skuteczność w zakresie bezpieczeństwa systemów i ich części składowych, niezależnie od tego, czy znajdują się na pokładzie statku powietrznego, na ziemi lub w przestrzeni powietrznej, powinna być zgodna z ich przeznaczeniem. Powinny one spełniać wymagany poziom parametrów eksploatacyjnych dla wszystkich przewidywalnych warunków operacyjnych i dla całego ich okresu żywotności.

Systemy ATM/ANS oraz ich części składowe są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Za jednolite działanie można w szczególności uznać dzielenie się informacjami obejmującymi właściwe dane o statusie operacyjnym, jednakowe rozumienie informacji, porównywalne charakterystyki przetwarzania oraz procedury towarzyszące, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części EATMN.

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspomagają w sposób skoordynowany nowo uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównowżenia i skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspomagają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej w stopniu niezbędnym do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego oraz jej bezpiecznego i wydajnego użytkowania przez wszystkich operatorów, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

Aby zapewnić osiągnięcie tych celów, EATMN, jej systemy i ich części składowe, wspomagają terminowe wzajemne udostępnianie przez stronę cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu, bez uszczerbku dla interesów polityki bezpieczeństwa lub obronności, w tym wymogów poufności.

c) *Konstrukcja systemów i części składowych*

- (i) Systemy i części składowe projektuje się tak, by spełniały obowiązujące wymagania w zakresie bezpieczeństwa.
- (ii) Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i w stosunku do siebie nawzajem, konstruuje się w taki sposób, aby zachodziła odwrotna zależność pomiędzy prawdopodobieństwem, że jakiegokolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu, a intensywnością jego skutków dla bezpieczeństwa służb.
- (iii) Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu ze sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z umiejętnościami i możliwościami człowieka.
- (iv) Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający je przed niezamierzoną szkodliwą interakcją z elementami zewnętrznymi.
- (v) Informacje potrzebne do wyprodukowania, zainstalowania, eksploatacji i obsługi technicznej systemów i części składowych, jak również informacje dotyczące niebezpiecznych warunków przekazuje się pracownikom w jasny, spójny i jednoznaczny sposób.

d) *Ciągłość poziomu obsługi*

Poziomy bezpieczeństwa systemów i części składowych są utrzymywane podczas obsługi i podczas wprowadzania wszelkich zmian w obsłudze.

4. *Kwalifikacje kontrolerów ruchu lotniczego*

a) *Przepisy ogólne*

Osoba podejmująca szkolenie w charakterze kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego jest dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, zachować i zaprezentować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

b) Wiedza teoretyczna

- (i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom wiedzy stosowny do pełnionych funkcji i do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.
- (ii) Fakt zdobycia i zachowania wiedzy teoretycznej potwierdza się podczas szkolenia w formie oceny dokonywanej na bieżąco lub w drodze egzaminów.
- (iii) Należy utrzymywać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów jest proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

c) Umiejętności praktyczne

- (i) Kontroler ruchu lotniczego zdobywa i utrzymuje poziom umiejętności praktycznych stosowny do pełnionych funkcji. Umiejętności te są proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i – jeśli wymagają tego pełnione funkcje – dotyczą przynajmniej:
 - (i) procedur operacyjnych;
 - (ii) specyficznych aspektów zadań;
 - (iii) sytuacji nadzwyczajnych lub awaryjnych; oraz
 - (iv) czynnika ludzkiego.
- (ii) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością realizowania odpowiednich procedur i zadań z biegłością odpowiednią do pełnionych funkcji.
- (iii) Kontroler ruchu lotniczego utrzymuje swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnienie tego wymogu udowadnia się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen jest proporcjonalna do kompleksowości i poziomu ryzyka związanego z daną działalnością i wykonywanymi zadaniami.

d) *Umiejętności językowe*

- (i) Kontroler ruchu lotniczego wykazuje się umiejętnością posługiwania się w mowie językiem angielskim i jego rozumienia, w zakresie umożliwiającym skuteczną komunikację w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszącą się do konkretnych i związanych z pracą spraw, w tym w sytuacjach awaryjnych.
- (ii) W razie konieczności, na potrzeby obsługi ATS w określonym rejonie przestrzeni powietrznej, kontroler ruchu lotniczego posługuje się także w mowie i rozumie język(-i) danego kraju w zakresie określonym powyżej.

e) *Symulatory treningowe (STD)*

W przypadku korzystania z STD na potrzeby praktycznych szkoleń w zakresie świadomości sytuacyjnej i czynnika ludzkiego lub w celu wykazania, że umiejętności te zostały nabyte lub utrzymane, STD charakteryzuje się poziomem skuteczności umożliwiającym odpowiednią symulację środowiska pracy oraz sytuacje stosowne do realizowanego szkolenia.

f) *Kurs szkoleniowy*

- (i) Szkolenie przeprowadzi się w formie kursu obejmującego wiedzę teoretyczną i praktyczną, w tym, w stosownych przypadkach, w formie szkolenia na STD.
- (ii) Dla każdego rodzaju szkolenia jest opracowywany i zatwierdzany kurs.

g) *Instruktorzy*

- (i) (i) Instruktaż teoretyczny prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:
 - (i) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia;
 - (ii) wykazać się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik instruktorskich.

- (ii) Instruktaż w zakresie umiejętności praktycznych prowadzony jest przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:
 - (i) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;
 - (ii) wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktażowych;
 - (iii) przećwiczyli techniki szkoleniowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia;
 - (iv) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę w celu zachowania kompetencji instruktażowych.
- (iii) Instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego lub mają uprawnienia do pełnienia tej funkcji.

h) Oceniający

- (i) Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego:
 - (i) wykazują się umiejętnością oceny pracy kontrolerów ruchu lotniczego oraz przeprowadzania testów i kontroli w tym zakresie;
 - (ii) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę, po to, by stosować aktualne standardy oceny.
- (ii) Oceniający w zakresie umiejętności praktycznych są także kontrolerami ruchu lotniczego w dziedzinach będących przedmiotem prowadzonej oceny.

i) Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego

(i) Kryteria medyczne

- (i) Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą pozytywnie przechodzić okresowe badania lekarskie dopuszczające ich do wykonywania powierzonych zadań. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej ewentualne pogorszenie się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.
- (ii) Wykazanie się kondycją zdrowotną, obejmującą zdrowie psychiczne i fizyczne, obejmuje wykazanie braku jakiegokolwiek schorzenia lub upośledzenia, które uniemożliwiłoby osobie zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego (ATC):
- prawidłowe wykonywanie koniecznych zadań w zakresie ATC,
 - wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań; lub
 - właściwe postrzeganie swojego otoczenia.

- (ii) W przypadku gdy nie można w pełni wykazać sprawności pod względem zdrowotnym, możliwe jest zastosowanie środków zmniejszających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

5. Instytucje zapewniające służby oraz organizacje szkoleniowe

a) Zapewnianie służb ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

- (i) instytucja zapewniająca służby dysponuje, bezpośrednio lub pośrednio w drodze umów, środkami niezbędnymi do zapewniania służb w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, zaplecze, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i archiwum;
- (ii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i aktualizuje instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje te muszą zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące działalności operacyjnej, systemu zarządzania i personelu operacyjnego umożliwiające mu wykonywanie obowiązków;

- (iii) instytucja zapewniająca służby wdraża i utrzymuje system zarządzania ryzykiem zapewniający zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku i nieprzerwanie aktywnie doskonalili ten system;
- (iv) instytucja zapewniająca służby korzysta wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i kontrolne dla pracowników;
- (v) instytucja zapewniająca służby ustanawia oficjalne relacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, które mogą mieć bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ich służb, w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami;
- (vi) instytucja zapewniająca służby ustanawia i wdraża plan awaryjny na wypadek zagrożenia i sytuacji nadzwyczajnych, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami;
- (vii) instytucja zapewniająca służby opracowuje i utrzymuje program zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym oraz program bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń i rozpatrywania zdarzeń, z których system zarządzania korzysta, aby przyczynić się do realizacji celu, jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa;
- (viii) instytucja zapewniająca służby podejmuje działania mające na celu sprawdzenie w każdej chwili zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami bezpieczeństwa i interoperacyjności.

b) Zapewnianie służb ATC ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

- (i) w celu zapobiegania zmęczeniu pracowników zapewniających służby ATC stosuje się system dyżurów. System dyżurów musi obejmować czas służby, czas pracy i dostosowane okresy odpoczynku. Wprowadzając do systemu dyżurów ograniczenia, uwzględnia się wszystkie istotne czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie, jak brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, sumaryczny czas służby w danych okresach czasu, a także podział wyznaczonych zadań pomiędzy pracowników;
- (ii) zapobieganie stresowi pracowników zapewniających służby ATC jest realizowane za pomocą programów edukacyjnych i prewencyjnych;

- (iii) instytucja zapewniająca służby ATC wprowadza w życie procedury służące weryfikacji, czy zdolności poznawcze pracowników zapewniających służby ATC nie uległy pogorszeniu lub czy ich kondycja zdrowotna nie jest niedostateczna;
- (iv) w procesie planowania i w swojej działalności instytucja zapewniająca służby ATC bierze pod uwagę operacyjne i techniczne ograniczenia, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

c) *Zapewnianie służb łączności, nawigacji lub dozoru ma miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:*

instytucja zapewniająca służby na bieżąco informuje odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i organy ATS o stanie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.

d) *Organizacje szkoleniowe*

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pracowników zapewniających służby ATC spełnia następujące wymagania:

- (i) dysponowanie wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia całości obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Środki te obejmują, między innymi, zaplecze, personel, sprzęt i materiały, dokumentację zawierającą opis zadań, zakres odpowiedzialności i procedury, dostęp do odnośnych danych i archiwum;
- (ii) wprowadzenie i utrzymywanie systemu zarządzania dotyczącego bezpieczeństwa i norm szkoleniowych oraz dążenie do ciągłego doskonalenia tego systemu;
- (iii) w razie konieczności zawarcie porozumienia z innymi właściwymi instytucjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z zasadniczymi wymaganiami.
