Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/1139**

z dnia 4 lipca 2018 r.

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1087 z dnia 7 kwietnia 2021 r.	L 236	1	5.7.2021
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r.	L 1689	1	12.7.2024
►M3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r.	L 2803	1	11.11.2024
►M4	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2025/870 z dnia 28 lutego 2025 r.	L 870	1	5.5.2025
►M5	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1744 z dnia 8 lipca 2026 r.	L 1744	1	24.7.2026

sprostowane przez:

►C1	Sprostowanie, Dz.U. L 382 z 28.10.2021, s. 60 (2018/1139)

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/1139

z dnia 4 lipca 2018 r.

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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.

2. Niniejsze rozporządzenie ma ponadto na celu:

a) wniesienie wkładu w szerszą unijną politykę w dziedzinie lotnictwa oraz przyczynienie się do poprawy ogólnej skuteczności sektora lotnictwa cywilnego;

b) ułatwienie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, zapewnienie równych szans wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotnictwa oraz poprawę konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa;

c) wniesienie wkładu w zapewnianie wysokiego, jednolitego poziomu ochrony środowiska;

d) ułatwienie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, przepływu towarów, usług i personelu na całym świecie poprzez ustanowienie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i ich władzami lotniczymi, a także poprzez propagowanie wzajemnego akceptowania certyfikatów i innych odpowiednich dokumentów;

e) propagowanie racjonalności pod względem kosztów – między innymi poprzez unikanie powielania działań – oraz efektywności w procesach regulacji, certyfikacji i nadzoru, a także efektywnego wykorzystywania odnośnych zasobów na poziomie unijnym i krajowym;

f) przyczynianie się, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, do ustanowienia i utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego;

▼B

g) wspieranie państw członkowskich, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w wykonywaniu ich praw i wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnianie – w stosownych przypadkach – wspólnej interpretacji oraz jednolitego i terminowego wykonywania jej postanowień;

h) propagowanie na poziomie ogólnoświatowym stanowisk Unii w odniesieniu do norm i zasad lotnictwa cywilnego poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi;

i) propagowanie badań naukowych i innowacji, między innymi w procesach regulacji, certyfikacji i nadzoru;

j) propagowanie, w obszarach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, interoperacyjności technicznej i operacyjnej oraz wymiany najlepszych praktyk administracyjnych;

k) wzmacnianie zaufania pasażerów do bezpiecznego lotnictwa cywilnego.

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

a) przygotowywanie, przyjmowanie i jednolite stosowanie wszystkich niezbędnych aktów;

b) podejmowanie środków w celu poprawy standardów bezpieczeństwa;

c) zapewnianie, aby deklaracje składane i certyfikaty wydawane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie były ważne i uznawane w całej Unii bez konieczności spełnienia jakichkolwiek dodatkowych wymogów;

d) opracowanie, przy udziale organizacji normalizacyjnych i innych podmiotów z branży, szczegółowych norm technicznych, które – w stosownych przypadkach – mają być wykorzystywane do celów zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;

e) ustanowienie niezależnej Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”);

f) jednolite wykonywanie wszelkich niezbędnych aktów przez właściwe organy krajowe oraz przez Agencję, w odpowiednich obszarach ich odpowiedzialności;

g) gromadzenie, analizę i wymianę informacji na potrzeby wspierania podejmowania decyzji w oparciu o dowody;

h) prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych, w tym działań w zakresie szkoleń, komunikacji i rozpowszechniania odpowiednich informacji.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

a) projektowania i produkcji wyrobów, części i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, przez osobę fizyczną lub prawną pod nadzorem Agencji lub państwa członkowskiego, w zakresie nieobjętym zakresem stosowania lit. b);

▼B

b) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, a także ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, w przypadku gdy statek powietrzny jest lub będzie:

(i) zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, chyba że to państwo członkowskie przekazało swoje obowiązki wynikające z konwencji chicagowskiej państwu trzeciemu i statek powietrzny jest eksploatowany przez operatora statku powietrznego z państwa trzeciego oraz w takim zakresie, w jakim to państwo członkowskie przekazało te obowiązki;

(ii) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;

(iii) bezzałogowym statkiem powietrznym, który nie jest zarejestrowany w państwie członkowskim ani w państwie trzecim i który jest eksploatowany na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na tym terytorium;

c) wykonywania statkami powietrznymi przez operatora statku powietrznego z państwa trzeciego operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z niego;

d) projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania na lotniskach, o których mowa w lit. e), oraz do świadczenia usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS na tych lotniskach;

e) projektowania, obsługi technicznej i eksploatacji lotnisk, w tym ich wyposażenia związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego na tych lotniskach, znajdujących się na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, i które:

(i) są lotniskami użytku publicznego;

(ii) są wykorzystywane do obsługi zarobkowego transportu lotniczego; oraz

(iii) mają utwardzoną drogą startową przyrządową o długości co najmniej 800 metrów lub są wykorzystywane wyłącznie do obsługi śmigłowców stosujących procedury podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów;

f) ochrony otoczenia lotnisk, o których mowa w lit. e), bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego dotyczącego środowiska i gospodarowania gruntami;

g) zapewniania ATM/ANS w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji systemów i części składowych wykorzystywanych w zapewnianiu tych ATM/ANS;

▼M3

h) projektowania struktur przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 ([1]) oraz bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w odniesieniu do jednolitej przestrzeni powietrznej podlegającej ich jurysdykcji.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

▼B

2. Niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach, o których mowa w ust. 1.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

a) statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu, ani do personelu i organizacji uczestniczących w działaniach i zaangażowanych w usługi wykonywane przez te statki powietrzne;

b) lotnisk ani ich części, a także wyposażenia, personelu i organizacji, które są kontrolowane i eksploatowane przez wojsko;

c) ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, które są zapewniane lub udostępniane przez wojsko;

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 uczestniczącego w nich personelu i organizacji, chyba że dany 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 i usługi wykonywane przez statki powietrzne, o których mowa w tej literze, były wykonywane z należytym uwzględnieniem celów niniejszego rozporządzenia w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie zapewniają również, w stosownych przypadkach, bezpieczne oddzielenie tych statków powietrznych od innych statków powietrznych.

Bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej statki powietrzne objęte zakresem stosowania załącznika I do niniejszego rozporządzenia oraz zarejestrowane w jednym z państw członkowskich mogą być eksploatowane w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że państwo członkowskie, na terytorium którego ma miejsce operacja, wyrazi zgodę. Obsługa techniczna oraz zmiany projektu takiego statku powietrznego mogą mieć miejsce także w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że takie zmiany projektu i taka obsługa techniczna są przeprowadzane pod nadzorem państwa członkowskiego, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w prawie krajowym tego państwa członkowskiego.

4. W drodze odstępstwa od ust. 3 akapit pierwszy lit. d), niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie mają zastosowanie do projektowania, produkcji i obsługi technicznej typu statku powietrznego objętego zakresem stosowania załącznika I pkt 1 lit. e), f), g), h) lub i) oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy:

a) organizacje odpowiedzialne za projekt takiego typu statku powietrznego złożyły Agencji wniosek o certyfikat typu zgodnie z art. 11 lub, w stosownych przypadkach, złożyły Agencji deklarację zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a), w odniesieniu do tego typu statku powietrznego;

▼B

b) ten typ statku powietrznego ma być produkowany seryjnie; oraz

c) projekt tego typu statku powietrznego nie został uprzednio zatwierdzony zgodnie z przepisami krajowymi państwa członkowskiego.

Niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie mają zastosowanie w odniesieniu do danego typu statku powietrznego od dnia, w którym wydano certyfikat typu lub, w stosownych przypadkach, od dnia, w którym złożono deklarację. Jednakże przepisy dotyczące oceny wniosku o certyfikat typu oraz wydania certyfikatu typu przez Agencję mają zastosowanie od dnia, w którym otrzymano wniosek.

▼M3

5. Bez uszczerbku dla wymogów bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej oraz dla art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/2803 państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) obiekty, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, które są obiektami użytku publicznego; oraz

b) ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. c) niniejszego artykułu, zapewniane dla ruchu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2024/2803,

oferowały poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności z systemami cywilnymi, który jest równie skuteczny jak poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności wynikający z zastosowania zasadniczych wymogów określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia.

▼B

6. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu którejkolwiek z następujących sekcji rozdziału III: sekcja I, II, III lub VII, lub jakiejkolwiek ich kombinacji, do niektórych lub wszystkich działań, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. a), oraz do personelu i organizacji uczestniczących w tych działaniach, w przypadku gdy stwierdzi, że – w świetle charakterystyki odnośnych działań, personelu i organizacji oraz celu i treści danych przepisów – przepisy te mogą być skutecznie stosowane.

Od daty określonej w tej decyzji odnośne działania, personel i organizacje podlegają jedynie przepisom danej sekcji lub danych sekcji oraz przepisom niniejszego rozporządzenia dotyczącym stosowania tych sekcji.

Dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia o swojej decyzji Komisję i Agencję, przedstawiając im wszystkie odpowiednie informacje, a w szczególności informacje o:

a) danej sekcji lub sekcjach;

b) odnośnych działaniach, personelu i organizacjach;

c) powodach podjęcia swojej decyzji; oraz

d) dacie rozpoczęcia stosowania tej decyzji.

▼B

W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, stwierdzi, że warunek określony w akapicie pierwszym nie został spełniony, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Gdy dane państwo członkowskie zostanie powiadomione o takich aktach wykonawczych, to państwo członkowskie niezwłocznie podejmuje decyzję o zmianie lub cofnięciu wcześniejszej decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz informuje o tym Komisję i Agencję.

Bez uszczerbku dla akapitu czwartego państwo członkowskie może także w każdej chwili podjąć decyzję o zmianie lub cofnięciu wcześniejszej decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. W takich przypadkach niezwłocznie informuje o tym Komisję i Agencję.

Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu.

Komisja, Agencja oraz właściwe organy danego państwa członkowskiego współpracują do celów stosowania niniejszego ustępu.

7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, obsługi technicznej i eksploatowania lotniska oraz wyposażenia związanego z bezpieczeństwem wykorzystywanego na tym lotnisku, w przypadku gdy lotnisko to obsługuje rocznie nie więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych w ramach zarobkowego transportu lotniczego i wykonuje rocznie nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów, pod warunkiem że dane państwa członkowskie zapewnią, aby takie zwolnienie nie zagrażało zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.

Od daty określonej w tej decyzji o zwolnieniu projektowanie, obsługa techniczna i eksploatacja danego lotniska oraz wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, a także usługi obsługi naziemnej i zapewnianie AMS na tym lotnisku przestają podlegać niniejszemu rozporządzeniu oraz aktom delegowanym i wykonawczym przyjętym na jego podstawie.

Dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i Agencję o swojej decyzji o zwolnieniu oraz powodach jej przyjęcia.

W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, uzna, że takie zwolnienie przyznane przez państwo członkowskie nie jest zgodne z warunkami określonymi w akapicie pierwszym, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Gdy dane państwo członkowskie zostanie powiadomione o takich aktach wykonawczych,, to państwo członkowskie niezwłocznie zmienia lub cofa decyzję o zwolnieniu oraz informuje o tym Komisję i Agencję.

Państwa członkowskie powiadamiają także Komisję i Agencję o zwolnieniach, które przyznały na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Państwa członkowskie dokonują co roku analizy danych dotyczących natężenia ruchu na lotniskach, w odniesieniu do których te państwa członkowskie przyznały zwolnienia na podstawie niniejszego ustępu lub na podstawie art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W przypadku gdy analiza ta wykaże, że w ciągu trzech kolejnych lat którekolwiek z tych lotnisk obsługuje rocznie więcej niż 10 000 pasażerów przewożonych w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub wykonuje rocznie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów, dane państwo członkowskie cofa zwolnienie dotyczące tego lotniska. W takim przypadku informuje o tym Komisję i Agencję.

▼B

Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu.

8. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania niniejszego rozporządzenia projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji jednej lub większej liczby następujących kategorii statków powietrznych:

a) samoloty, inne niż samoloty bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia, mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 45 węzłów prędkości cechowanej i maksymalną masę startową (zwaną dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku samolotu nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie;

b) śmigłowce, inne niż śmigłowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg w przypadku śmigłowca nieprzeznaczonego do lądowania na wodzie lub 650 kg w przypadku śmigłowca przeznaczonego do lądowania na wodzie;

c) szybowce, inne niż szybowce bezzałogowe, oraz motoszybowce, inne niż motoszybowce bezzałogowe, mające nie więcej niż dwa siedzenia i MTOM – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwo członkowskie – nie większą niż 600 kg.

Jednakże w odniesieniu do kategorii statków powietrznych, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nie mogą podjąć takiej decyzji dotyczącej statków powietrznych, w odniesieniu do których wydano certyfikat uznano, że wydano certyfikat zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 lub z niniejszym rozporządzeniem, lub w odniesieniu do których złożono deklarację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

9. Decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie na podstawie ust. 8 nie może uniemożliwiać organizacji mającej główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium tego państwa członkowskiego podjęcia decyzji o prowadzeniu działań związanych z projektowaniem i produkcją w odniesieniu do statków powietrznych objętych zakresem tej decyzji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. W przypadku gdy taka organizacja podejmie taką decyzję, informuje o tym dane państwo członkowskie. W takich przypadkach decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie zgodnie z ust. 8 nie ma zastosowania do tych działań związanych z projektowaniem i produkcją ani do statków powietrznych zaprojektowanych i wyprodukowanych w wyniku tych działań.

10. Bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej statki powietrzne, do których ma zastosowanie decyzja o zwolnieniu podjęta zgodnie z ust. 8, i które są zarejestrowane w państwie członkowskim, które podjęło tę decyzję, mogą być eksploatowane w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że państwo członkowskie, na terytorium którego ma miejsce operacja, wyrazi zgodę. Obsługa techniczna lub zmiany projektu takich statków powietrznych mogą mieć miejsce także w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że taka obsługa techniczna i takie zmiany projektu są przeprowadzane pod nadzorem państwa członkowskiego, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w prawie krajowym tego państwa członkowskiego.

▼B

W każdym certyfikacie wydawanym w odniesieniu do statków powietrznych, do których ma zastosowanie decyzja o zwolnieniu podjęta zgodnie z ust. 8, wyraźnie wskazuje się, że certyfikat ten został wydany nie na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale na podstawie prawa krajowego państwa członkowskiego, które wydaje certyfikat. Pozostałe państwa członkowskie mogą akceptować takie krajowe certyfikaty tylko wówczas, gdy same podjęły odpowiednią decyzję zgodnie ust. 8.

11. Wszelkie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, które podjęło decyzję o zwolnieniu zgodnie z ust. 8, regulujące projektowanie, produkcję, obsługę techniczną i eksploatację statków powietrznych, do których ma zastosowanie ta decyzja, muszą być proporcjonalne do charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka oraz uwzględniać cele i zasady określone, odpowiednio, w art. 1 i 4.

Państwo członkowskie, które podjęło decyzję o zwolnieniu zgodnie z ust. 8, niezwłocznie powiadamia Komisję i Agencję o tej decyzji oraz przekazuje im wszystkie odpowiednie informacje, a w szczególności informacje o dacie, od której ma zastosowanie ta decyzja, oraz o kategorii statków powietrznych, której dotyczy.

Państwo członkowskie może postanowić o zmianie lub cofnięciu swojej decyzji o zwolnieniu podjętej zgodnie z ust. 8. W takich przypadkach niezwłocznie informuje o tym Komisję i Agencję.

Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu.

Decyzja o zwolnieniu podjęta przez państwo członkowskie zgodnie z ust. 8 ma także zastosowanie do organizacji i personelu uczestniczących w projektowaniu, produkcji, obsłudze technicznej i eksploatacji, do których to działań decyzja ta ma zastosowanie.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „nadzór” oznacza weryfikację w sposób ciągły, przez właściwy organ lub w jego imieniu, czy wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, na podstawie których wydano certyfikat lub 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 każdy element wyrobu określony w projekcie typu tego wyrobu;

▼M3

5) „ATM/ANS” oznacza zarządzanie ruchem lotniczym zdefiniowane w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2024/2803 i służby żeglugi powietrznej zdefiniowane w art. 2 pkt 5 tego rozporządzenia, a także funkcje sieciowe, o których mowa w art. 37 tego rozporządzenia, oraz usługi polegające na pozyskiwaniu i przetwarzaniu danych oraz formatowaniu i przekazywaniu danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej;

▼B

6) „część składowa ATM/ANS” oznacza przedmioty materialne, takie jak sprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność EATMN;

7) „system ATM/ANS” oznacza zespół pokładowych oraz naziemnych części składowych, a także wyposażenia satelitarnego, zapewniający wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;

8) „centralny plan ATM” oznacza plan zatwierdzony decyzją Rady 2009/320/WE ([1]) zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 ([2]);

9) „certyfikacja” oznacza każdą formę uznania, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz w oparciu o odpowiednią ocenę, że osoba prawna lub fizyczna, wyrób, część, wyposażenie nieinstalowane, wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, lotnisko, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, system ATM/ANS, część składowa ATM/ANS lub szkoleniowe urządzenie symulacji lotu spełnia mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, poprzez wydanie certyfikatu potwierdzającego zgodność z tymi wymogami;

10) „deklaracja” oznacza każde pisemne oświadczenie złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na wyłączną odpowiedzialność osoby prawnej lub fizycznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, potwierdzające spełnienie mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, dotyczących osoby prawnej lub fizycznej, wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego, wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemu ATM/ANS, części składowej ATM/ANS lub szkoleniowego urządzenia symulacji lotu;

11) „kwalifikowana jednostka” oznacza akredytowaną osobę prawną lub fizyczną, której mogą zostać powierzone pewne zadania związane z certyfikacją lub nadzorem na mocy niniejszego rozporządzenia przez Agencję lub właściwy organ krajowy oraz pod kontrolą i na odpowiedzialność Agencji lub właściwego organu krajowego;

([1]) Decyzja Rady 2009/320/WE z dnia 30 marca 2009 r. zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. L 95 z 9.4.2009, s. 41).

([2]) Rozporządzenie 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) (Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1).

▼B

12) „certyfikat” oznacza każdy certyfikat, zatwierdzenie, licencję, zezwolenie, świadectwo lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji, poświadczający zgodność z mającymi zastosowanie wymogami;

13) „operator statku powietrznego” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą jeden lub większą liczbę statków powietrznych lub składającą ofertę eksploatacji jednego lub większej liczby statków powietrznych;

14) „operator lotniska” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą jedno lub większą liczbę lotnisk lub składającą ofertę eksploatacji jednego lub większej liczby lotnisk;

15) „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;

16) „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 wszelkimi budynkami, urządzeniami i wyposażeniem, przeznaczony do użytkowania w całości albo w części do celów przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statków powietrznych;

17) „wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem” oznacza każdy przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenie dodatkowe, które są używane lub przeznaczone do użycia na potrzeby bezpiecznych operacji statków powietrznych na lotnisku;

18) „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;

19) „służba zarządzania płytą postojową (AMS)” oznacza służbę zapewniającą regulację działań i ruchu statków powietrznych i pojazdów na płycie postojowej;

20) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę ustanowioną w celu udzielania wskazówek i informacji na potrzeby bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;

21) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszelkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych i państwowych statków powietrznych dokonywane zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”);

22) „międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania” oznaczają międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania przyjęte przez ICAO zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej;

23) „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 statku powietrznego na płycie postojowej, obsługę techniczną statków powietrznych, zaopatrzenie w paliwo i smary oraz załadunek cateringu, w tym przypadek, gdy operatorzy statków powietrznych sami sobie zapewniają tę obsługę naziemną (obsługa własna);

▼B

24) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza operację wykonywaną statkiem powietrznym w celu transportu pasażerów, towarów lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;

25) „skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa” oznacza stopień bezpieczeństwa zapewnianego przez Unię, państwo członkowskie lub organizację, określany na podstawie parametrów docelowych skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa oraz wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa;

26) „wskaźnik skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa” oznacza parametr stosowany do monitorowania i oceny skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa;

27) „parametr docelowy skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa” oznacza planowany lub zakładany cel dotyczący osiągnięcia określonych poziomów wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w danym okresie;

28) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;

29) „wyposażenie nieinstalowane” oznacza każdy przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub urządzenie dodatkowe, które są przewożone na pokładzie statku powietrznego przez operatora statku powietrznego, które nie są częścią, oraz które są użytkowane lub przeznaczone do użytkowania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim, i które zwiększają szanse znajdujących się na nim osób na przeżycie, lub które mogłyby mieć wpływ na bezpieczną eksploatację statku powietrznego;

▼C1

30) „bezzałogowy statek powietrzny” oznacza każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie lub będąc pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie;

▼B

31) „pilot bezzałogowego statku powietrznego” oznacza osobę fizyczną odpowiedzialną za bezpieczne wykonanie lotu przez bezzałogowy statek powietrzny poprzez ręczne sterowanie lotem albo – w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny lata automatycznie – poprzez monitorowanie jego kursu i utrzymywanie zdolności do interwencji i zmiany kursu w każdej chwili;

32) „wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym” oznacza każdy przyrząd, wyposażenie, mechanizm, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub wyposażenie dodatkowe, które są niezbędne do bezpiecznej eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, które nie są częścią, i które nie są przewożone na pokładzie bezzałogowego statku powietrznego;

▼M3

33) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, a także każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (UE) 2024/2803 zgodnie z art. 1 ust. 4 tego rozporządzenia;

34) „właściwy organ krajowy” oznacza jeden lub większą liczbę podmiotów wyznaczonych przez państwo członkowskie i posiadających niezbędne uprawnienia oraz przydzielone obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

▼B

Artykuł 4

Zasady dotyczące środków stosowanych na mocy niniejszego rozporządzenia

1. Stosując środki na mocy niniejszego rozporządzenia, Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie:

a) zapewniają odzwierciedlenie aktualnego stanu wiedzy i najlepszych praktyk w zakresie lotnictwa oraz uwzględniają światowe doświadczenia w tym zakresie i postęp naukowo-techniczny w odpowiednich dziedzinach;

b) opierają się na najlepszych dostępnych dowodach i analizach;

c) umożliwiają natychmiastową reakcję w celu ustalenia przyczyn wypadków, poważnych incydentów oraz umyślnych naruszeń zasad ochrony;

d) uwzględniają współzależności między różnymi dziedzinami bezpieczeństwa lotniczego oraz między bezpieczeństwem lotniczym, cyberbezpieczeństwem oraz innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa;

e) określają, w miarę możliwości, wymogi i procedury w sposób oparty na skuteczności działania, który kładzie nacisk na cele, jakie należy osiągnąć, przy jednoczesnym umożliwieniu wyboru różnych środków służących osiągnięciu tych celów opartych na skuteczności działania;

f) wspierają współpracę między organami na poziomie Unii i na poziomie państw członkowskich oraz efektywne wykorzystanie zasobów przez te organy;

g) w miarę możliwości podejmują środki niewiążące, w tym działania propagujące bezpieczeństwo;

h) uwzględniają międzynarodowe prawa i zobowiązania Unii oraz państw członkowskich w zakresie lotnictwa cywilnego, w tym prawa i zobowiązania wynikające z konwencji chicagowskiej.

2. Środki podejmowane na mocy niniejszego rozporządzenia muszą odpowiadać charakterowi poszczególnych rodzajów działalności, do których się odnoszą, i związanego z nimi ryzyka oraz muszą być proporcjonalne do tego charakteru i ryzyka. Podczas opracowywania i przyjmowania takich środków Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie uwzględniają, odpowiednio do danej działalności, następujące kwestie:

a) czy na pokładzie przewożone są osoby inne niż załoga lotnicza, a w szczególności, czy operacja jest publicznie dostępna;

b) do jakiego stopnia działalność ta mogłaby zagrażać stronom trzecim lub mieniu na ziemi;

c) złożoność, osiągi i cechy eksploatacyjne statku powietrznego, którego to dotyczy;

d) cel lotu, typ statku powietrznego oraz rodzaj wykorzystywanej przestrzeni powietrznej;

e) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez odpowiedzialną organizację lub osobę;

▼B

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 oraz państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, stosownie do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, obejmujący zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (zwany dalej „europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego").

2. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania.

Europejski program bezpieczeństwa lotniczego opisuje również proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6, przewidujący ścisłe zaangażowanie państw członkowskich i odpowiednich zainteresowanych stron.

Artykuł 6

Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego

1. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, jak przewidziano w art. 5 ust. 2 akapit drugi, opracowuje, przyjmuje, publikuje, a następnie aktualizuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego przynajmniej raz do roku. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa europejski plan bezpieczeństwa lotniczego określa główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest europejski system bezpieczeństwa lotniczego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka.

2. Agencja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, jak przewidziano w art. 5 ust. 2 akapit drugi, dokumentuje ryzyka dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w specjalnym portfolio dotyczącym takiego ryzyka, oraz monitoruje wdrażanie powiązanych działań ograniczających to ryzyko podejmowanych przez zainteresowane strony, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez ustanowienie wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

3. Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w Unii. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie wspólnie dążą do osiągnięcia tego poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

▼B

Artykuł 7

Krajowy program bezpieczeństwa

1. Każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ustanawia i utrzymuje krajowy program bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego odpowiedzialności (zwany dalej „krajowym programem bezpieczeństwa"). Program ten musi być proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności oraz musi być spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego.

2. Krajowy program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania.

3. Krajowy program bezpieczeństwa wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1 oraz poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 6 ust. 3, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który należy osiągnąć na poziomie krajowym w odniesieniu do działalności lotniczej wchodzącej w zakres odpowiedzialności 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 odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, określa w tym planie główne ryzyko dotyczące bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka.

2. Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego zawiera opis ryzyka i działań określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają znaczenie dla danego państwa członkowskiego. Państwo członkowskie informuje Agencję o ryzyku i działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, których nie uważa ono za mające znaczenie dla swojego krajowego systemu bezpieczeństwa lotniczego, oraz podaje uzasadnienie swojego stanowiska.

ROZDZIAŁ III

ISTOTNE WYMOGI

SEKCJA I

Zdatność do lotu i ochrona środowiska

Artykuł 9

Zasadnicze wymogi

1. Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), inne niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać zasadnicze wymogi dotyczące zdatności do lotu określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

▼B

2. ►M4 W odniesieniu do hałasu i emisji te statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać wymogi ochrony środowiska zawarte w poprawce 14 w tomie I, poprawce 11 w tomie II i poprawce 2 w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w ich wersjach mających zastosowanie w dniu 1 stycznia 2024 r. ◄

Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności z wymogami ochrony środowiska określone w załączniku III do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego w zakresie, w jakim postanowienia konwencji chicagowskiej, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, nie zawierają wymogów ochrony środowiska.

Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej wyrobów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), muszą spełniać wymogi określone w pkt 8 załącznika III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Zgodność z wymogami

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł i części zgodność z wymogami art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11 i 12 oraz art. 15 ust. 1.

2. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego zgodność z wymogami art. 9 zapewnia się zgodnie z art. 11–16.

Artykuł 11

Projekt wyrobów

Projekt wyrobu podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat typu. Zmiany tego projektu również podlegają certyfikacji oraz w jej wyniku wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat zmian, w tym uzupełniające certyfikaty typu. Projekty napraw podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich zatwierdzenie.

W odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej związanych z projektem typu wydaje się zatwierdzenie. Zatwierdzenie to jest zawarte w certyfikacie typu lub ograniczonym certyfikacie typu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 lit. b), stosownie do przypadku.

Ten certyfikat typu, certyfikat zmian, to zatwierdzenie projektu naprawy oraz zatwierdzenie w odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyrobu jest zgodny z podstawą certyfikacji typu ustanowioną zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii), stosownie do przypadku, oraz że projekt wyrobu nie posiada żadnych cech ani elementów, z powodu których jego eksploatacja byłaby niezgodna z wymogami ochrony środowiska lub nie byłaby bezpieczna.

▼B

Ten certyfikat typu, certyfikat zmian, to zatwierdzenie projektu naprawy oraz zatwierdzenie w odniesieniu do danych dotyczących zgodności operacyjnej mogą również zostać wydane bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów lub zatwierdzeń zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyrobu spełnia warunki określone w akapicie trzecim niniejszego ustępu.

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

Artykuł 12

Projekt części

Projekt części podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19.

Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).

Certyfikat ten może również zostać wydany bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt danej części jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).

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

Artykuł 13

Projekt wyposażenia nieinstalowanego

Projekt wyposażenia nieinstalowanego podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niego certyfikat, w przypadku gdy tak określono w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19.

Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).

Certyfikat ten może również zostać wydany bez takiego wniosku przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej wydawania tych certyfikatów zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), jeżeli organizacja ta ustaliła, że projekt wyposażenia nieinstalowanego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii).

▼B

Artykuł 14

Poszczególne statki powietrzne

1. Poszczególne statki powietrzne podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich świadectwo zdatności do lotu oraz – w przypadku gdy tak określono w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19 – świadectwo zdatności w zakresie hałasu.

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

2. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, pozostają ważne, dopóki dany statek powietrzny oraz jego silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane podlegają obsłudze technicznej zgodnie z aktami wykonawczymi odnoszącymi się do ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w art. 17, i są w stanie odpowiednim do zapewnienia ich bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji.

Artykuł 15

Organizacje

1. Organizacje odpowiedzialne za projektowanie i produkcję wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego podlegają certyfikacji i wydaje się im zatwierdzenie, chyba że określono inaczej w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19. Zatwierdzenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega zasad ustanowionych w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19, w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9. W zatwierdzeniu tym określa się przywileje przyznane organizacji oraz zakres tego zatwierdzenia.

2. Zatwierdzenie wymagane jest również w odniesieniu do:

a) organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną oraz zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego; oraz

b) organizacji związanych ze szkoleniem personelu odpowiedzialnego za poświadczenie obsługi wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej.

Jednakże akapit pierwszy nie ma zastosowania do sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń.

Zatwierdzenia, o których mowa w niniejszym ustępie, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9.

3. W zatwierdzeniach, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenia te mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b).

▼B

4. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur przyznawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia.

5. W przypadku gdy – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. b), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, akty wykonawcze, o których mowa w art. 17, mogą nadal wymagać złożenia przez daną organizację deklaracji jej zdolności i dostępności środków umożliwiających jej wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nią zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

Artykuł 16

Personel

1. Od personelu odpowiedzialnego za poświadczenie obsługi wyrobu, części lub wyposażenia nieinstalowanego po obsłudze technicznej wymaga się posiadania licencji, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji.

Licencję tę wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 17, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9.

2. Licencja, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa przywileje przyznane personelowi. Licencja może zostać zmieniona w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d).

3. Licencja, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczona, zawieszona lub cofnięta zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 17 ust. 1 lit. d), jeżeli jej posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiej licencji.

Artykuł 17

Akty wykonawcze dotyczące zdatności do lotu

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 9, w odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja, w oparciu o zasady określone w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad i procedur utrzymywania certyfikatów, o których mowa w art. 14 i w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. a);

b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których mowa w art. 15 ust. 2, oraz dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich zatwierdzeń;

c) zasad i procedur składania deklaracji, o których mowa w art. 15 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się składania takich deklaracji;

▼B

d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, o których mowa w art. 16, oraz dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji;

e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i licencji wydanych na podstawie art. 15 ust. 2 i art. 16 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 15 ust. 5;

f) zasad i procedur obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego;

g) zasad i procedur zarządzania ciągłą zdatnością statku powietrznego do lotu;

h) dodatkowych wymogów dotyczących zdatności do lotu w odniesieniu do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, których projekt został już certyfikowany, niezbędnych do utrzymywania ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 1, 6 i 8 do konwencji chicagowskiej.

▼M2

3. Bez uszczerbku dla ust. 2 przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 ([1]), uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 18

Odstępstwa

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 9–13, stosownie do przypadku:

a) zgodność projektu wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9, może zostać poddana ocenie bez wydawania certyfikatu, w przypadku gdy przewidują tak akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. d) ppkt (i). W takim przypadku akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. j), określą warunki i procedury dokonywania takiej oceny. Akty delegowane, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. d) ppkt (i), mogłyby przewidywać możliwość składania przez organizację odpowiedzialną za projektowanie i produkcję tych wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego deklaracji zgodności ich projektów z tymi zasadniczymi wymogami oraz ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 ppkt (i), przyjętymi w celu zapewnienia zgodności tych projektów z tymi zasadniczymi wymogami;

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących sztucznej inteligencji oraz zmiany rozporządzeń (WE) nr 300/2008, (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 i (UE) 2019/2144 oraz dyrektywy 2014/90/UE, (UE) 2016/797 i (UE) 2020/1828 (akt w sprawie sztucznej inteligencji) (Dz.U. L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

b) jeżeli projekt statku powietrznego nie spełnia zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 9, może zostać wydany ograniczony certyfikat typu. W takim przypadku certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że projekt statku powietrznego jest zgodny z podstawą certyfikacji ustanowioną zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii), oraz że projekt statku powietrznego odpowiada wymogom w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, w świetle planowanego użytkowania tego statku powietrznego.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 9, 10 i 14, stosownie do przypadku:

a) zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19, w odniesieniu do statku powietrznego, którego projekt jest przedmiotem deklaracji zgodnie z ust. 1 lit. a) albo w odniesieniu do którego wydano ograniczony certyfikat typu zgodnie z ust. 1 lit. b), wydaje się ograniczone świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności w zakresie hałasu. W takim przypadku certyfikaty te wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest zgodny z tym projektem, oraz że statek ten jest w stanie odpowiednim do zapewnienia jego bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji;

b) zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19, 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 takie zezwolenie na lot wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że dany statek powietrzny jest w stanie bezpiecznie wykonać lot podstawowy.

Zezwolenie na lot może również zostać wydane bez takich wniosków przez organizację zatwierdzoną zgodnie z art. 15, której przyznano przywilej udzielania tych zezwoleń na lot zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. k), lub aktem wykonawczym, o którym mowa w art. 17 ust. 1 lit. e), pod warunkiem że organizacja ta ustaliła, że dany statek powietrzny jest w stanie bezpiecznie wykonać lot podstawowy.

Zezwolenie na lot podlega odpowiednim ograniczeniom przewidzianym w aktach delegowanych, o których mowa w art. 19 ust. 1 lit. f), a w szczególności ograniczeniom w celu ochrony bezpieczeństwa stron trzecich.

Artykuł 19

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady w odniesieniu do:

a) szczegółowych wymogów ochrony środowiska odnoszących się do wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego, w sytuacjach, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit drugi;

b) warunków ustanawiania i powiadamiania wnioskodawcy przez Agencję zgodnie z art. 77 o:

   (i) podstawie certyfikacji typu mającej zastosowanie do danego wyrobu do celów certyfikacji typu, o której mowa w art. 11 i art. 18 ust. 1 lit. b);

▼B

(ii) podstawie certyfikacji mającej zastosowanie do danego wyrobu do celów zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, o których mowa w art. 11, w tym:

— minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania przez personel poświadczający obsługę techniczną uprawnień 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 symulatorów stosowanych w takim szkoleniu,

— głównego wykazu wyposażenia minimalnego, w stosownych przypadkach,

— danych dotyczących typu statku powietrznego mających znaczenie dla personelu pokładowego,

— dodatkowych specyfikacji do celów zapewnienia zgodności z sekcją III;

(iii) podstawie certyfikacji mającej zastosowanie do danej części lub danego wyposażenia nieinstalowanego, w tym do wyposażenia i przyrządów związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w art. 30 ust. 7, do celów certyfikacji, o której mowa w art. 12 i 13;

c) szczegółowych warunków dotyczących zgodności statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii), z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 9;

d) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12 i 13 i art. 18 ust. 1 lit. b), w tym;

(i) warunków dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku;

(ii) warunków dotyczących okresu ważności tych certyfikatów oraz dotyczących odnawiania tych certyfikatów, jeżeli okres ich ważności jest ograniczony;

e) warunków wydawania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw zdatności do lotu i świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 14 ust. 1, a także ograniczonych świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności w zakresie hałasu, o których mowa w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. a);

f) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania, cofania i użytkowania zezwoleń na lot, o których mowa w art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b);

g) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń, o których mowa w art. 15 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku;

h) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów wydanych zgodnie z art. 11, 12, 13, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 1, art. 18 ust. 1 lit. b) i art. 18 ust. 2 oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) i lit. g) niniejszego ustępu;

▼B

i) warunków ustanowienia szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do projektów wyrobów, projektów części i projektów wyposażenia nieinstalowanego, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a);

j) warunków i procedur służących ocenie, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a), zdatności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska projektów wyrobów, projektów części i projektów wyposażenia nieinstalowanego, bez konieczności wydawania certyfikatu, w tym warunków i ograniczeń eksploatacji;

k) warunków przyznawania organizacjom, które uzyskały zatwierdzenie zgodnie z art. 15 ust. 1, przywileju wydawania certyfikatów, o których mowa w art. 11, 12, 13 i art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b).

2. W odniesieniu do zdatności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załączników II i III, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody w zakresie zdatności do lotu lub zgodności z wymogami ochrony środowiska, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

3. W odniesieniu do zgodności z wymogami ochrony środowiska statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz ich silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, Komisja jest uprawniona przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, na potrzeby ich uaktualnienia w świetle późniejszych zmian tych postanowień, które to zmiany wejdą w życie po dniu 4 lipca 2018 r. i będą miały zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, w zakresie, w jakim takie dostosowania nie rozszerzą zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼M2

4. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 i 2 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

SEKCJA II

Załoga

Artykuł 20

Zasadnicze wymogi

Piloci i personel pokładowy uczestniczący w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, a także szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, osoby i organizacje związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych pilotów i personelu pokładowego, muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku IV.

▼B

Artykuł 21

Piloci

1. Od pilotów wymaga się posiadania licencji pilota oraz orzeczenia lekarskiego pilota, odpowiednich dla operacji, jakie mają być wykonywane, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c) ppkt (i), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich licencji ani orzeczeń lekarskich.

2. Licencję pilota, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20.

3. Orzeczenie lekarskie pilota, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20.

4. W licencji pilota i orzeczeniu lekarskim pilota, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane pilotowi.

Licencja pilota i orzeczenie lekarskie pilota mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c).

5. Licencja pilota lub orzeczenie lekarskie pilota, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania licencji lub orzeczenia lekarskiego.

6. Szkolenie i doświadczenie na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu mogą zostać uznane do celów uzyskania licencji pilota, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. c) ppkt (iv).

Artykuł 22

Personel pokładowy

1. Od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wymaga się posiadania świadectwa.

2. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego również można wymagać posiadania świadectwa, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a).

▼B

3. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 23, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20.

4. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określają przywileje przyznane personelowi pokładowemu. Świadectwa mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a).

5. Świadectwa, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania lub utrzymywania takiego świadectwa.

6. Przed rozpoczęciem wykonywania swoich przywilejów, a następnie w regularnych odstępach czasowych, personel pokładowy podlega lekarskiej ocenie kondycji zdrowotnej w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, w zakresie kondycji zdrowotnej, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. b).

Artykuł 23

Akty wykonawcze dotyczące pilotów i personelu pokładowego

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do pilotów, którzy uczestniczą w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) poszczególnych kategorii licencji pilotów i orzeczeń lekarskich pilotów, o których mowa w art. 21, a także poszczególnych uprawnień w takich licencjach pilota, stosownie do różnych rodzajów wykonywanych działań;

b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów;

c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji pilotów, uprawnień i orzeczeń lekarskich pilotów, w tym:

   (i) zasad i procedur dotyczących sytuacji, w których nie wymaga się takich licencji pilotów, uprawnień ani orzeczeń lekarskich pilotów;

   (ii) zasad i procedur konwersji krajowych licencji pilota i krajowych orzeczeń lekarskich pilotów na licencje pilota i orzeczenia lekarskie pilotów, o których mowa w art. 21 ust. 1;

   (iii) zasad i procedur konwersji krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilota, o których mowa w art. 21 ust. 1;

▼B

(iv) zasad i procedur uznawania – na potrzeby uzyskania licencji pilota, o której mowa w art. 21 ust. 1 – szkoleń i doświadczenia na statkach powietrznych niepodlegających niniejszemu rozporządzeniu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

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

2. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do personelu pokładowego uczestniczącego w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw personelu pokładowego, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich świadectw od personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego;

b) zasad i procedur lekarskiej oceny kondycji zdrowotnej personelu pokładowego, o której mowa w art. 22;

c) przywilejów i obowiązków posiadaczy świadectw personelu pokładowego, o których mowa w art. 22.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Artykuł 24

Organizacje szkoleniowe i centra medycyny lotniczej

1. Od centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zatwierdzenia.

2. Od organizacji szkolących pilotów oraz organizacji szkolących personel pokładowy wymaga się posiadania zatwierdzenia, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich zatwierdzeń.

3. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20.

▼B

4. W zatwierdzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenia te mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a).

5. Zatwierdzenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia.

6. W przypadku gdy – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, w odniesieniu do organizacji szkolących pilotów lub organizacji szkolących personel pokładowy, akty wykonawcze, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b) mogą nadal wymagać złożenia przez daną organizację deklaracji jej zdolności i dostępności środków umożliwiających jej wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nią zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

Artykuł 25

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 – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, oraz że dane urządzenie spełnia wymogi tych aktów wykonawczych,.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się funkcje urządzenia. Certyfikat może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian funkcji urządzenia, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a).

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w 27 ust. 1 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu lub urządzenie przestało być zgodne z tymi zasadami i procedurami.

5. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 27, od organizacji odpowiedzialnych za eksploatację szkoleniowego urządzenia symulacji lotu wymaga się deklaracji, że dane urządzenie spełnia zasadnicze wymogi, o których mowa w art. 20, oraz że jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b).

▼B

Artykuł 26

Instruktorzy i lekarze orzecznicy

1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkoleń w locie, szkoleń na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów, a także od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu, z wyjątkiem sytuacji, w których – na skutek przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka – nie wymaga się takich certyfikatów.

2. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności 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 aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a).

3. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 27, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20.

4. W certyfikatach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje.

Certyfikaty mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a).

5. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

Artykuł 27

Akty wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej

1. W celu zapewnienia jednolitego stosowania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 20, w odniesieniu do szkoleniowych urządzeń 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 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 24, 25 i 26, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się lub nie wymaga się takich zatwierdzeń i certyfikatów;

▼B

b) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje szkolące pilotów i organizacje szkolące personel pokładowy, o których mowa w art. 24 ust. 6, oraz przez operatorów szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, o których mowa w art. 25 ust. 5, a także dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;

c) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 24, 25 i 26, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 24 ust. 6 i art. 25 ust. 5.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 20, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 1 i 6 do konwencji chicagowskiej.

▼M5

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów sztucznej inteligencji (AI), które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 ([1]), uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 28

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do pilotów i personelu pokładowego uczestniczących w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, oraz szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych pilotów i personelu pokładowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika IV, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące załogi, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

2. Zasady, o których mowa w ust. 1, obejmują, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące wydawania wszystkich rodzajów licencji i uprawnień pilotów wymaganych na podstawie konwencji chicagowskiej. Zasady te mogą także zawierać przepisy dotyczące wydawania innych rodzajów licencji i uprawnień pilotów.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących sztucznej inteligencji oraz zmiany rozporządzeń (WE) nr 300/2008, (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 i (UE) 2019/2144 oraz dyrektyw 2014/90/UE, (UE) 2016/797 i (UE) 2020/1828 (akt w sprawie sztucznej inteligencji) (Dz.U. L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

SEKCJA III

Operacje lotnicze

Artykuł 29

Zasadnicze wymogi

Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, musi spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku V oraz, w stosownych przypadkach, w załącznikach VII i VIII.

Artykuł 30

Operatorzy statków powietrznych

1. W celu zapewnienia przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 29, oraz z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności 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 z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c), aby:

a) deklarowali swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją statków powietrznych zgodnie z tymi aktami wykonawczym; lub

b) posiadali certyfikat.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 31, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29.

3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa przywileje przyznane operatorowi statku powietrznego. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b).

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania tego certyfikatu.

5. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od operatorów statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, można wymagać, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 31, aby:

a) spełniali szczegółowe wymogi podczas zawierania umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umów leasingu;

▼B

b) spełniali szczegółowe wymogi podczas eksploatacji statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim;

c) sporządzali wykaz wyposażenia minimalnego (zwany dalej „MEL”) lub dokument równoważny umożliwiający eksploatację statku powietrznego w podanych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby wykonywane statkami powietrznymi operacje przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z tego terytorium przez operatora statku lotniczego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności poza tym terytorium, ale w odniesieniu do którego państwa członkowskie pełnią funkcje i obowiązki państwa operatora na mocy konwencji chicagowskiej, jak również personel i organizacje uczestniczące w tych operacjach, spełniali wymogi bezpieczeństwa na poziomie równoważnym do poziomu ustanowionego w niniejszym rozporządzeniu.

7. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 31 ust. 1 akapit pierwszy lit. g), statek powietrzny musi być wyposażony w niezbędne wyposażenie i przyrządy związane z bezpieczeństwem, certyfikowane w stosownych przypadkach zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii), w tym niektóre lub wszystkie z poniższych:

a) rejestratory parametrów lotu;

b) środki określania pozycji statku powietrznego;

c) środki odzyskiwania w sposób terminowy parametrów lotu z rejestratora, w przypadku statku powietrznego w niebezpieczeństwie, poprzez zastosowanie łączności elektronicznej w czasie rzeczywistym lub innych odpowiednich rozwiązań technicznych.

Artykuł 31

Akty wykonawcze dotyczące operacji lotniczych

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) szczegółowych zasad i procedur eksploatacji statków powietrznych zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29;

b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;

c) zasad i procedur składania przez operatorów statków powietrznych deklaracji, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;

▼B

d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków operatorów statków powietrznych, którzy składają deklaracje, o których mowa w art. 30 ust. 1 lit. a);

e) dodatkowych wymogów niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29, mających zastosowanie do operatorów statków powietrznych mających siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, w przypadku zawierania przez tych operatorów umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii lub umów leasingu lub w przypadku eksploatacji przez nich statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim;

f) zasad i procedur dla operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 30 ust. 1, w odniesieniu do sporządzania MEL lub dokumentu równoważnego, oraz dotyczących sytuacji, w których jest to wymagane;

g) zasad i procedur, zgodnie z którymi statek powietrzny ma być wyposażony w niezbędne wyposażenie i przyrządy związane z bezpieczeństwem, w tym rejestratory parametrów lotu lub środki, o których mowa w art. 30 ust. 7, oraz zasad i procedur zachowania, ochrony, użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, bezpiecznego przekazywania odnośnych danych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. Przyjmując te akty wykonawcze Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej.

▼M5

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 32

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących:

a) warunków, które operatorzy, o których mowa w art. 30 ust. 1, oraz członkowie ich załóg mają spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, a także wymogów dotyczących wypoczynku członków załóg;

▼B

b) warunków i procedur niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 29, w odniesieniu do zatwierdzania przez właściwe organy krajowe indywidualnych programów określania czasu lotu oraz wydawania przez Agencję opinii dotyczących tych programów zgodnie z art. 76 ust. 7.

2. W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika V oraz, w stosownych przypadkach, załączników VII i VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące operacji lotniczych, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

▼M5

3. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

SEKCJA IV

Lotniska

Artykuł 33

Zasadnicze wymogi

Lotniska, wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, eksploatacja lotnisk oraz świadczenie usług obsługi naziemnej i zapewnianie AMS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e), muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VIII.

Artykuł 34

Certyfikacja lotnisk

1. W odniesieniu do lotnisk wymagany jest certyfikat. Certyfikat obejmuje lotnisko i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem, chyba że to wyposażenie związane z bezpieczeństwem objęte jest deklaracją lub certyfikatem, o których mowa odpowiednio w art. 35 ust. 1 lit. a) i b).

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że lotnisko:

a) spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 36, oraz jest zgodne z podstawą certyfikacji lotniska określoną w ust. 5 niniejszego artykułu; oraz

b) nie posiada żadnych cech lub charakterystyk, z powodu których jego eksploatacja nie byłaby bezpieczna.

▼B

3. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian na lotnisku lub w jego wyposażeniu związanym z bezpieczeństwem, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c).

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. c), jeżeli lotnisko lub jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem przestało być zgodne z zasadami i procedurami wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

5. Na podstawę certyfikacji lotniska składają się:

a) mające zastosowanie specyfikacje odnoszące się do certyfikacji dotyczącej danego typu lotniska;

b) te postanowienia mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, 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) niniejszego ustępu, są nieadekwatne lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.

Artykuł 35

Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem

1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, a w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, akty wykonawcze, o których mowa w art. 36, mogą wymagać od organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem użytkowanego lub przeznaczonego do użytkowania na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu, aby:

a) deklarowały zgodność tego wyposażenia ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36; lub

b) posiadały certyfikat tego wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że wyposażenie to jest zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, określa się funkcje tego wyposażenia. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian funkcji tego wyposażenia, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. d).

▼B

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 36 ust. 1 lit. d), jeżeli wyposażenie przestało być zgodne z zasadami i procedurami wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

Artykuł 36

Akty wykonawcze dotyczące lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 33, w odniesieniu do lotnisk i wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad i procedur ustanawiania, na podstawie art. 34 ust. 5, podstawy certyfikacji mającej zastosowanie do danego lotniska, do celów certyfikacji zgodnie z art. 34 ust. 1, i powiadamiania wnioskodawcy o tej podstawie;

b) zasad i procedur ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, do celów certyfikacji zgodnie z art. 35 ust. 1, i powiadamiania wnioskodawcy o tych podstawach;

c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów lotnisk, o których mowa w art. 34, w tym wprowadzania ograniczeń w eksploatacji odnoszących się do szczególnych cech projektowych lotniska;

d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów dla wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 35 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;

e) zasad i procedur ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które jest przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 35 ust. 1;

f) zasad i procedur składania deklaracji, zgodnie z art. 35 ust. 1, w odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;

g) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 34 i art. 35 ust. 1, oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 35 ust. 1;

h) zasad i procedur akceptowania oraz konwersji krajowych certyfikatów lotnisk wydanych na podstawie prawa krajowego na certyfikaty lotnisk, o których mowa w art. 34 niniejszego rozporządzenia, w tym środków już dopuszczonych przez dane państwo członkowskie w oparciu o zgłoszone różnice w odniesieniu do załącznika 14 do konwencji chicagowskiej.

▼B

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 14 do konwencji chicagowskiej.

▼M5

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 37

Organizacje

1. Organizacje odpowiedzialne za eksploatację lotnisk podlegają certyfikacji i wydaje się im certyfikat. Certyfikat wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów delegowanych, o których mowa w art. 39, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.

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

2. Organizacje odpowiedzialne za świadczenie usług obsługi naziemnej i zapewnianie AMS na lotniskach podlegających niniejszemu rozporządzeniu deklarują swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych ze świadczeniem tych usług lub zapewnianiem tych służb zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.

Artykuł 38

Ochrona otoczenia lotniska

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby lotniska znajdujące się na ich terytorium były chronione przed działaniami i rozbudową w otoczeniu tych lotnisk, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla statków powietrznych korzystających z danego lotniska.

2. Organizacje, o których mowa w art. 37 ust. 1, monitorują działania i rozbudowę, które mogą stwarzać niedopuszczalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w otoczeniu lotniska, za którego eksploatację są odpowiedzialne. Podejmują niezbędne środki w celu ograniczenia tego ryzyka w zakresie, w jakim pozostaje ono pod ich kontrolą, a w przypadku gdy pozostaje poza ich kontrolą, informują o tym ryzyku właściwe organy państwa członkowskiego, w którym znajduje się dane lotnisko.

▼B

3. W celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego artykułu Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Artykuł 39

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do lotnisk oraz świadczenia usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS na lotniskach Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące:

a) szczegółowych warunków dotyczących eksploatacji lotnisk zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33;

b) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 37 ust. 1;

c) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń i certyfikatów, o których mowa w art. 37 ust. 1;

d) warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje świadczących usługi obsługi naziemnej oraz organizacje zapewniające AMS zgodnie z art. 37 ust. 2, w tym uznawania tych deklaracji przez operatorów, bez dalszej weryfikacji;

e) przywilejów i obowiązków organizacji świadczących usługi obsługi naziemnej oraz organizacji zapewniających AMS, które złożyły deklaracje zgodnie z art. 37 ust. 2.

2. W odniesieniu do lotnisk, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, eksploatacji lotnisk oraz usług obsługi naziemnej i zapewniania AMS, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące lotnisk, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

▼M5

3. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

SEKCJA V

ATM/ANS

Artykuł 40

Zasadnicze wymogi

1. Zapewnianie ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), musi odbywać się zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku VIII oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku VII.

▼B

2. Statki powietrzne eksploatowane w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem statków powietrznych uczestniczących w działaniach, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VIII pkt 1.

Artykuł 41

Instytucje zapewniające ATM/ANS

1. Od instytucji zapewniających ATM/ANS wymaga się posiadania certyfikatu.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 43, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat ten może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. b).

▼M3

3a. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może podlegać obiektywnie uzasadnionym, niedyskryminującym, proporcjonalnym i przejrzystym warunkom. Te warunki mogą w stosownych przypadkach dotyczyć:

a) wyodrębnienia działań służb innych niż te związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej lub ograniczenia tych działań;

b) umów, porozumień lub innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą ATM/ANS a stroną trzecią dotyczących służb;

c) zapewniania informacji zasadnie wymaganych do weryfikacji wymogów certyfikatu, o którym mowa w niniejszym artykule; oraz

d) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.

▼B

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zezwoleniu instytucjom zapewniającym służby informacji powietrznej na deklarowanie ich zdolności i dostępności środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z zapewnianymi służbami zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40. W takim przypadku dane państwo członkowskie informuje o swojej decyzji Komisję, Agencję oraz pozostałe państwa członkowskie.

6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą przyznać instytucjom zapewniającym ATM/ANS zwolnienia z wymogu posiadania certyfikatu, w przypadku gdy spełnione zostały wszystkie poniższe warunki:

a) główne miejsce prowadzenia działalności instytucji znajduje się poza terytoriami, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej;

▼B

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, oraz w przypadku gdy ta część przestrzeni powietrznej graniczy z przestrzenią powietrzną, za którą jest odpowiedzialne państwo trzecie;

c) wymaganie od instytucji 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 oraz z uwagi na ryzyko związane z tą działalnością;

d) dane państwo członkowskie określiło zasady i procedury mające zastosowanie do zapewniania ATM/ANS przez instytucję, które zapewniają – zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania oraz z uwzględnieniem szczególnych okoliczności danego przypadku – akceptowalny poziom bezpieczeństwa oraz zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, a także ustanowiło odpowiednie i skuteczne środki i rozwiązania dotyczące nadzoru i egzekwowania przepisów w celu zapewniania przestrzegania tych zasad i procedur;

e) zakres zwolnienia jest wyraźnie określony i jest ono ograniczone do tego, co jest absolutnie niezbędne; w przypadku gdy okres jego obowiązywania przekracza pięć lat, zwolnienie podlega regularnemu przeglądowi w stosownych odstępach czasu; oraz zwolnienie jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyznać takie zwolnienie, powiadamia o swoim zamiarze Komisję i Agencję, przedstawiając wszystkie odpowiednie informacje.

Komisja, po konsultacji z Agencją, przyjmuje akty wykonawcze zawierające decyzję, czy warunki określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu zostały spełnione. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. Te akty wykonawcze są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i włączane przez Agencję do repozytorium, o którym mowa w art. 74.

Dane państwo członkowskie może przyznać zwolnienie, jeżeli akty wykonawcze, o których mowa w akapicie trzecim, zawierają pozytywną decyzję. Państwo członkowskie cofa zwolnienie w przypadku gdy dowie się, w szczególności w wyniku regularnych przeglądów, o których mowa w lit. e) akapitu pierwszego, że warunki określone w akapicie pierwszym przestały być spełniane. Niezwłocznie informuje Komisję i Agencję o wszelkich przyznanych zwolnieniach, a także, w stosownych przypadkach, o wyniku tych przeglądów oraz o wszelkich przypadkach cofnięcia zwolnień.

Artykuł 42

Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS

1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, od organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS można wymagać, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43, aby:

a) deklarowały swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z działalnością wykonywaną przez nie zgodnie z tymi aktami wykonawczymi; lub

b) posiadały certyfikat.

▼B

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że przestrzega zasad ustanowionych w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. d).

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 43 ust. 1 akapit pierwszy lit. d), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

▼M3

Artykuł 43

Akty wykonawcze dotyczące instytucji zapewniających ATM/ANS oraz organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) szczegółowych zasad i procedur zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, w tym ustanowienia i wdrożenia planu awaryjnego zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5.1 lit. f);

b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1;

bb) warunków, o których mowa w art. 41 ust. 3a;

c) zasad i procedur składania przez instytucje zapewniające służby informacji powietrznej deklaracji, o których mowa w art. 41 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których dopuszcza się takie deklaracje;

d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;

e) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje, o czym mowa w art. 42 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;

f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1 i art. 42 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 41 ust. 5 i art. 42 ust. 1 lit. a).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

▼M3

2. W zasadach, o których mowa w ust. 1, należycie uwzględnia się centralny plan ATM.

3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2–4, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.

▼M2

4. Przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 44

Akty wykonawcze dotyczące użytkowania przestrzeni powietrznej i projektowania struktur przestrzeni powietrznej

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), oraz projektowania struktur przestrzeni powietrznej, Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad eksploatacji dotyczących użytkowania przestrzeni powietrznej, wyposażenia statku powietrznego oraz systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS wymaganych do użytkowania przestrzeni powietrznej;

b) zasad i procedur dotyczących projektowania struktury przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z wymogami art. 46.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. W zasadach, o których mowa w ust. 1, należycie uwzględnia się założenia centralnego planu ATM.

3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2, 3, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 45

Systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS

1. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, od instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, wymaga się deklaracji, że systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS, które mają zostać wprowadzone do użytkowania przez te instytucje, są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40.

2. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS podlegają certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do nich certyfikat.

▼B

Certyfikat ten wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że te systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47, dopuszcza się, aby organizacja uczestnicząca w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS deklarowała, że te systemy i części składowe są zgodne ze szczegółowymi specyfikacjami ustanowionymi zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 47, przyjętymi w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, oraz że te systemy i części składowe są zdatne do użytku.

Artykuł 46

Projektowanie struktur przestrzeni powietrznej

Państwa członkowskie zapewniają, aby struktury przestrzeni powietrznej były odpowiednio projektowane, testowane i walidowane przed oddaniem ich do użytku i rozpoczęciem ich wykorzystywania przez statki powietrzne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami przyjętymi przez Komisję na podstawie art. 44 ust. 1 lit. b).

Artykuł 47

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące:

a) warunków ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, oraz powiadamiania o nich wnioskodawcy, do celów certyfikacji zgodnie z art. 45 ust. 2;

b) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 45 ust. 2, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się lub nie wymaga się takich certyfikatów lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku;

c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 45 ust. 2;

d) przywilejów i obowiązków organizacji wydających deklaracje zgodnie z art. 45 ust. 1 i 2;

e) warunków i procedur składania przez instytucje zapewniające ATM/ANS deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 1, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o osiągnięciu celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się składania takich deklaracji;

f) warunków ustanawiania szczegółowych specyfikacji mających zastosowanie do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 1 i 2;

▼B

2. W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VIII oraz, w stosownych przypadkach, załącznika VII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące ATM/ANS, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

▼M2

3. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 i 2 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

SEKCJA VI

Kontrolerzy ruchu lotniczego

Artykuł 48

Zasadnicze wymogi

Kontrolerzy ruchu lotniczego uczestniczący w zapewnianiu ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), oraz osoby, organizacje i szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą lub oceną lekarską tych kontrolerów ruchu lotniczego muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku VIII.

Artykuł 49

Kontrolerzy ruchu lotniczego

1. Od kontrolerów ruchu lotniczego wymaga się posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczenia lekarskiego kontrolera ruchu lotniczego odpowiednich do służby, jaką mają zapewniać.

2. Licencję kontrolera ruchu lotniczego, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 50, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48.

3. Orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli kontroler ruchu lotniczego wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 50, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48.

4. W licencji kontrolera ruchu lotniczego i w orzeczeniu lekarskim kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane kontrolerowi ruchu lotniczego. Ta licencja kontrolera ruchu lotniczego i to orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego mogą zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 50 ust. 1 akapit pierwszy lit. c).

5. Licencja kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenie lekarskie kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 50 ust. 1 akapit pierwszy lit. c), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania licencji lub orzeczenia lekarskiego.

▼B

Artykuł 50

Akty wykonawcze dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 48, w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) poszczególnych kategorii, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w art. 49;

b) przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 49;

c) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, uprawnień oraz uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz orzeczeń lekarskich, o których mowa w art. 49, w tym zasad i procedur konwersji krajowych licencji kontrolera ruchu lotniczego i krajowych orzeczeń lekarskich na licencje kontrolera ruchu lotniczego i orzeczenia lekarskie, o których mowa w art. 49;

d) zasad i procedur dla kontrolerów ruchu lotniczego w odniesieniu do ograniczenia czasu służby oraz wymogów dotyczących odpoczynku; takie zasady i procedury mają zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez ochronę przed skutkami zmęczenia, przy jednoczesnym umożliwieniu odpowiedniej elastyczności planowania.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

▼M5

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 51

Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego oraz centra medycyny lotniczej

1. Od organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego i centrów medycyny lotniczej wymaga się posiadania zatwierdzenia.

2. Zatwierdzenie, o którym ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 53, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48.

▼B

3. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przywileje przyznane organizacji. Zatwierdzenie może zostać zmienione w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

4. Zatwierdzenie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczone, zawieszone lub cofnięte zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego zatwierdzenia,.

Artykuł 52

Instruktorzy, osoby oceniające oraz lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

1. Od osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie szkolenia praktycznego, za ocenę praktycznych umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego oraz od lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wymaga się posiadania certyfikatu.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 53, przyjętych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się przyznane przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia przywilejów, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 53 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), jeżeli posiadacz przestał przestrzegać zasad i procedur wydawania i utrzymania takiego certyfikatu.

Artykuł 53

Akty wykonawcze dotyczące szkolenia, egzaminowania, kontroli i oceny lekarskiej

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 48, w odniesieniu do osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą i oceną lekarską kontrolerów ruchu lotniczego Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 51 i 52;

b) przywilejów i obowiązków posiadaczy zatwierdzeń i certyfikatów, o których mowa w art. 51 i 52.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

▼B

2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 48 niniejszego rozporządzenia, oraz należycie uwzględnia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej.

▼M5

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, przy przyjmowaniu aktów wykonawczych na podstawie ust. 1 dotyczących systemów AI, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 54

Przekazanie uprawnień

W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, osób i organizacji związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, kontrolą oraz oceną lekarską kontrolerów ruchu lotniczego, jak również w odniesieniu do szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika VIII, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące organizacji szkoleniowych i kontrolerów ruchu lotniczego, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

SEKCJA VII

Bezzałogowe statki powietrzne

Artykuł 55

Zasadnicze wymogi dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

Projektowanie, produkcja, obsługa techniczna i eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także personel, w tym piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacje uczestniczące w tych działaniach, muszą spełniać zasadnicze wymogi określone w załączniku IX oraz, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 57, zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V.

Artykuł 56

Spełnianie wymogów przez bezzałogowe statki powietrzne

1. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, cech eksploatacyjnych danego bezzałogowego statku powietrznego oraz charakterystyki obszaru eksploatacji, w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, może być wymagany certyfikat zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57.

▼B

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał, że spełnia wymogi aktów delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 57.

3. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, określa się ograniczenia związane z bezpieczeństwem, warunki eksploatacji i przywileje. Certyfikat może zostać zmieniony w celu dodania lub usunięcia ograniczeń, warunków i przywilejów, zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57.

4. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może zostać ograniczony, zawieszony lub cofnięty zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, jeżeli posiadacz przestał przestrzegać warunków, zasad i procedur wydawania i utrzymywania takiego certyfikatu.

5. Z uwzględnieniem celów i zasad określonych w art. 1 i 4, w szczególności charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, cech eksploatacyjnych danego bezzałogowego statku powietrznego oraz charakterystyki obszaru eksploatacji, akty delegowane, o których mowa w art. 58, oraz akty wykonawcze, o których mowa w art. 57, mogą przewidywać, w odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, wymóg złożenia deklaracji potwierdzającej zgodność z tymi aktami delegowanymi i wykonawczymi.

6. W przypadku gdy cele i zasady określone w art. 1 i 4 można zrealizować bez stosowania rozdziałów IV i V niniejszego rozporządzenia, akty delegowane, o których mowa w art. 58 ust. 1 lit. c), mogłyby przewidywać, że te rozdziały nie mają zastosowania do zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 55, ani do odpowiadających im szczegółowych zasad ustanowionych zgodnie z art. 58. W takich przypadkach te zasadnicze wymogi i te szczegółowe zasady stanowią „wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ([1]) oraz decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ([2]).

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o rejestracji bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów bezzałogowych statków powietrznych, którzy podlegają wymogowi rejestracji zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, oraz załącznika IX pkt 4, były przechowywane w cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemach rejestracji. Państwa członkowskie muszą mieć możliwość uzyskania dostępu do tych informacji oraz ich wymiany za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74.

8. Niniejsza sekcja pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu poddania eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych pewnym warunkom ze względów nieobjętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym względów bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

([2]) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

▼B

Artykuł 57

Akty wykonawcze dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 55, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

a) szczegółowych zasad i procedur eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, a także dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tej eksploatacji;

b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów lub zasad i procedur składania deklaracji w odniesieniu do eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, a także dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, a także dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów lub deklaracji; zasady i procedury wydawania takich certyfikatów lub składania takich deklaracji mogą opierać się na szczegółowych wymogach, o których mowa w sekcjach I, II i III, lub mogą być tożsame z tymi wymogami;

c) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz osób fizycznych i prawnych składających deklaracje;

d) zasad i procedur rejestracji oraz oznaczania bezzałogowych statków powietrznych, a także zasad i procedur rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w załączniku IX sekcja 4;

e) zasad i procedur tworzenia cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemów rejestracji, o których mowa w art. 56 ust. 7;

f) zasad i procedur konwersji certyfikatów krajowych na certyfikaty wymagane na mocy art. 56 ust. 1.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

▼M2

Przy przyjmowaniu tych aktów wykonawczych dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 58

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do projektowania, produkcji i obsługi technicznej statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące:

▼B

a) szczegółowych warunków dotyczących projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także szczegółowych warunków dotyczących personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 55, które mogą obejmować warunki, na jakich od bezzałogowych statków powietrznych wymaga się, aby były wyposażone w niezbędne cechy i funkcje dotyczące w szczególności maksymalnego ograniczenia odległości i wysokości eksploatacji, podawania pozycji, ograniczenia związanego ze strefami geograficznymi, zapobiegania kolizji, a także dotyczące stabilizacji lotu oraz automatycznego lądowania;

b) warunków i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, lub składania deklaracji, warunków i procedur w odniesieniu do projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także warunków i procedur w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, o których mowa w art. 56 ust. 1 i 5, oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów lub deklaracji; warunki i procedury wydawania tych certyfikatów i składania tych deklaracji mogą opierać się na szczegółowych wymogach, o których mowa w sekcjach I, II i III, lub mogą być tożsame z tymi wymogami;

c) warunków, na jakich wymogi dotyczące projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi nie podlegają rozdziałom IV i V, do celów art. 56 ust. 6;

d) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz osób fizycznych i prawnych składających deklaracje;

e) warunków konwersji certyfikatów krajowych na certyfikaty wymagane na mocy art. 56 ust. 1.

2. W odniesieniu do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy dotyczy to bezzałogowych statków powietrznych, oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi, a także w odniesieniu do personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji uczestniczących w tych działaniach, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu zmiany załącznika IX oraz, w stosownych przypadkach, załącznika III, w przypadku gdy jest to niezbędne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy bądź z uwagi na dowody z zakresu bezpieczeństwa operacji lotniczych, na potrzeby realizacji celów określonych w art. 1 oraz w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich realizacji.

▼M2

3. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 i 2 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2024/1689, uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

SEKCJA VIII

Statki powietrzne wykorzystywane przez operatora z państwa trzeciego w operacjach przylotu na terytorium Unii, lotu nad jej terytorium lub odlotu z niego

Artykuł 59

Zasady mające zastosowanie

Bez uszczerbku dla załącznika VIII pkt 1 oraz zasad przyjętych na podstawie art. 44 ust. 1 lit. a) statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załoga i ich operacje muszą spełniać mające zastosowanie normy ICAO.

W zakresie nieuregulowanym takimi normami statki powietrzne, ich załoga i ich operacje muszą spełniać:

a) w odniesieniu do statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne – zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V;

b) w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych – zasadnicze wymogi określone w załączniku IX oraz, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, zasadnicze wymogi określone w załącznikach II, IV i V.

Jednakże akapit drugi nie ma zastosowania w przypadku gdy te zasadnicze wymogi są sprzeczne z prawami państw trzecich wynikającymi z konwencji międzynarodowych.

Artykuł 60

Zgodność z wymogami

1. Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), w zarobkowym transporcie lotniczym podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niej zezwolenie.

Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 59. W zezwoleniu tym określa się przywileje przyznane operatorowi oraz zakres eksploatacji.

2. W przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), inna niż w zarobkowym transporcie lotniczym, podlega certyfikacji i wydaje się w odniesieniu do niej zezwolenie.

Zezwolenie to wydaje się na wniosek, jeżeli wnioskodawca wykazał swoją zdolność i dostępność środków umożliwiających mu wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 59.

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

▼B

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 61, dopuszcza się, aby operatorzy statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), uczestniczący w operacjach innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego, deklarowali posiadanie zdolności i dostępność środków umożliwiających im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tych statków powietrznych zgodnie z wymogami określonymi w art. 59.

3. Zezwolenia i deklaracje, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są wymagane w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych wykonujących tylko operację przelotu nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, z wyjątkiem eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych.

Artykuł 61

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), a także ich załóg oraz ich operacji, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące:

a) zezwoleń dla statków powietrznych, w odniesieniu do których nie wydano standardowego świadectwa zdatności 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 nad tym terytorium lub odlotu z niego;

b) szczególnych warunków eksploatacji statku powietrznego zgodnie z art. 59;

c) alternatywnych warunków w przypadkach, w których przestrzeganie norm i wymogów, o których mowa w art. 59, jest niemożliwe lub wiąże się z nieproporcjonalnym nakładem dla operatora statku powietrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu spełnienia celów danych norm i wymogów;

d) warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania zezwoleń, o których mowa w art. 60, oraz dotyczących sytuacji, w których, z myślą o realizacji celów określonych w art. 1 oraz z uwzględnieniem charakteru danej działalności i związanego z nią ryzyka, wymaga się takich zezwoleń lub dopuszcza się deklaracje, stosownie do przypadku. W warunkach tych uwzględnia się certyfikaty wydane przez państwo rejestracji, państwo operatora oraz – w przypadku bezzałogowych statków powietrznych – państwa, w którym znajduje się wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz warunki te pozostają bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

e) przywilejów i obowiązków posiadaczy zezwoleń, o których mowa w art. 60 ust. 1 i 2, oraz, w stosownych przypadkach, operatorów statków powietrznych, którzy złożyli deklaracje zgodnie z art. 60 ust. 2.

2. Komisja, przyjmując przepisy, o których mowa w ust. 1, zapewnia w szczególności, aby:

a) w stosownych przypadkach korzystano z zalecanych praktyk i dokumentów określających wytyczne sporządzanych przez ICAO;

▼B

b) żaden z wymogów nie wykraczał poza określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi, którym podlegają statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i), oraz załogi i operatorzy tych statków powietrznych;

c) procedura uzyskiwania zezwoleń, o których mowa w art. 60 ust. 1 i 2, była prosta, proporcjonalna, skuteczna i racjonalna pod względem kosztów oraz pozwalała na wykazanie zgodności z wymogami 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 delegowanymi, o których mowa w art. 62 ust. 13, oraz aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 62 ust. 14;

(iii) inne uznane informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do danego operatora;

(iv) certyfikaty wydane zgodnie z przepisami państwa trzeciego;

d) uwzględnione zostały aspekty związane z ATM/ANS.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓLNY SYSTEM CERTYFIKACJI, NADZORU I EGZEKWOWANIA PRZEPISÓW

Artykuł 62

Certyfikacja, nadzór i egzekwowanie przepisów

1. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie współpracują w ramach jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego w celu zapewnienia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

2. W celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie Agencja i właściwe organy krajowe:

a) przyjmują i oceniają przedłożone im wnioski oraz, w stosownych przypadkach, wydają certyfikaty lub odnawiają je, a także przyjmują złożone im deklaracje, zgodnie z rozdziałem III;

b) prowadzą nadzór nad posiadaczami certyfikatów, osobami fizycznymi i prawnymi, które złożyły deklaracje, oraz nad wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu;

▼B

c) prowadzą niezbędne dochodzenia, inspekcje, w tym inspekcje na płycie, audyty i inne działania monitorujące w celu stwierdzenia, czy ze strony osób prawnych lub fizycznych podlegających niniejszemu rozporządzeniu doszło do naruszeń wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i 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 usunięcia stwierdzonych naruszeń;

e) ze względów bezpieczeństwa zakazują działań, o których mowa w rozdziale III, ograniczają te działania lub uzależniają je od spełnienia określonych warunków;

f) zapewniają odpowiedni poziom kwalifikacji swojego personelu zaangażowanego w certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich szkoleń.

▼M3

2a. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2024/2803, do celów wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do zasadniczych wymogów wymienionych w pkt 7 załącznika VIII niniejszego rozporządzenia, podczas wykonywania zadań na podstawie art. 7 ust. 3 tego rozporządzenia właściwe organy opierają się na ocenach przeprowadzonych przez państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia.

▼B

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe organy krajowe były niezależne podczas podejmowania technicznych decyzji w sprawie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, aby wykonywały swoje zadania w sposób bezstronny i przejrzysty oraz aby były odpowiednio zorganizowane i zarządzane, a także aby dysponowały odpowiednim personelem. Państwa członkowskie zapewniają również, aby ich właściwe organy krajowe posiadały niezbędne zasoby i zdolności do skutecznego i terminowego wykonywania zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

4. Odpowiedzialność za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w ust. 2, określa się zgodnie z niniejszym ustępem.

Agencja jest odpowiedzialna w przypadku gdy zadania te zostały jej przydzielone na mocy art. 77–82 oraz w przypadku gdy zadania te zostały jej przydzielone na mocy art. 64 i 65.

Jednakże w przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie zgodnie z art. 41 ust. 6, art. 80 ust. 1 lit. a) przestaje mieć zastosowanie i wówczas to państwo członkowskie jest odpowiedzialne za nadzór i egzekwowanie przepisów w odniesieniu do danej instytucji zapewniającej ATM/ANS, jak przewidziano w tym zwolnieniu.

Właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, na terytorium którego znajduje się lotnisko, jest odpowiedzialny za te zadania w odniesieniu do certyfikatu lotniska, o którym mowa w art. 34 ust. 1, oraz certyfikatu operatora lotniska, o którym mowa w art. 37 ust. 1.

Ten właściwy organ krajowy jest również odpowiedzialny za zadania związane z nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnych za świadczenie usług obsługi naziemnej lub zapewnianie AMS na tym lotnisku.

▼B

We wszystkich pozostałych przypadkach za wykonywanie tych zadań odpowiedzialny jest właściwy organ krajowy państwa członkowskiego, w którym osoba fizyczna lub prawna składająca wniosek 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 przydzielenia tych zadań właściwemu organowi krajowemu innego państwa członkowskiego zgodnie ze szczegółowymi zasadami, o których mowa w ust. 14 lit. d).

Jednakże w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 15:

a) lekarze orzecznicy medycyny lotniczej, centra medycyny lotniczej i lekarze medycyny ogólnej są odpowiedzialni za wydawanie orzeczeń lekarskich dla pilotów, o których mowa w art. 21 ust. 1, oraz orzeczeń lekarskich dla kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 49 ust. 1;

b) organizacje szkolące personel pokładowy, którym wydano zatwierdzenie zgodnie z art. 24, oraz operatorzy statków powietrznych, którym wydano certyfikat zgodnie z art. 30, są odpowiedzialni za wydawanie świadectw personelu pokładowego, o których mowa w art. 22.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, że właściwe organy krajowe ponoszą wspólną odpowiedzialność za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do operatorów statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, w przypadku gdy spełnione są oba poniższe warunki:

a) taką wspólną odpowiedzialność przewidziano w umowie zawartej między tymi państwami członkowskimi przed dniem 1 stycznia 1992 r.;

b) te państwa członkowskie zapewniły, aby ich właściwe organy krajowe skutecznie wykonywały te zadania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Najpóźniej do dnia 12 marca 2019 r. dane państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Agencję o takiej decyzji dotyczącej wspólnej odpowiedzialności oraz przedstawiają im wszystkie odpowiednie informacje, w szczególności informacje o umowie, o której mowa w lit. a), oraz o środkach podjętych w celu zapewnienia, aby zadania te były skutecznie wykonywane zgodnie z lit. b).

W przypadku gdy Komisja, po konsultacji z Agencją, uzna, że warunki określone w akapicie pierwszym nie zostały spełnione, Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające decyzję w tym przedmiocie. Po powiadomieniu przez Komisję o takich aktach wykonawczych dane państwa członkowskie, te państwa członkowskie niezwłocznie zmieniają lub cofają swoją decyzję dotyczącą wspólnej odpowiedzialności oraz informują o tym odpowiednio Komisję i Agencję.

Agencja włącza do repozytorium, o którym mowa w art. 74, wszystkie decyzje Komisji i państw członkowskich, o których została powiadomiona na podstawie niniejszego ustępu.

6. Nadzór sprawowany przez Agencję oraz właściwe organy krajowe musi być ciągły i oparty na priorytetach określonych w świetle ryzyka dla lotnictwa cywilnego.

7. Prowadząc inspekcje na płycie, o których mowa w ust. 2 lit. c), Agencja współpracuje z właściwym organem krajowym państwa członkowskiego, na którego terytorium inspekcja ta ma miejsce.

▼B

8. Agencja zarządza narzędziami i procedurami oraz stosuje narzędzia i procedury niezbędne do gromadzenia, wymiany i analizy informacji dotyczących bezpieczeństwa uzyskanych w wyniku inspekcji na płycie, o których mowa w ust. 2 lit. c).

9. W celu ułatwienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe wymieniają się odpowiednimi informacjami, w tym na temat ewentualnych lub stwierdzonych naruszeń.

10. Agencja propaguje wspólne rozumienie i stosowanie wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, między innymi poprzez opracowywanie materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 76 ust. 3, w konsultacji z właściwymi organami krajowymi.

11. Każda osoba fizyczna lub prawna podlegająca niniejszemu rozporządzeniu może zgłosić Agencji wszelkie zarzucane różnice w stosowaniu przepisów przez poszczególne państwa członkowskie. W przypadku gdy różnice takie poważnie utrudniają działalność tych osób lub w inny sposób prowadzą do znacznych trudności, Agencja oraz krajowe właściwe organy danych państw członkowskich współpracują w celu rozwiązania problemu, a w razie konieczności w celu szybkiego wyeliminowania tych różnic. W przypadku gdy różnic tych nie można wyeliminować, Agencja przedstawia sprawę Komisji.

12. Agencja oraz właściwe organy krajowe podejmują niezbędne i skuteczne działania w celu podnoszenia poziomu i pobudzania świadomości na temat bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz upowszechniają informacje dotyczące bezpieczeństwa mające znaczenie dla zapobiegania wypadkom i incydentom.

13. W odniesieniu do zadań Agencji związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące:

a) warunków przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia skutecznego sprawowania nadzoru przez Agencję nad osobami fizycznymi i prawnymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu;

b) warunków prowadzenia przez Agencję inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

c) warunków, zgodnie z którymi można zakazać działań regulowanych rozdziałem III, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków ze względów bezpieczeństwa;

d) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji i zaleceń zgodnie z art. 76 ust. 6, do celów zapewnienia bezpieczeństwa działań regulowanych rozdziałem III;

▼B

e) warunków udostępniania i rozpowszechniania przez Agencję obowiązkowych informacji, zgodnie z art. 77, do celów zapewnienia ciągłej zdatności do lotu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz ich zgodności z wymogami ochrony środowiska, a także warunków zatwierdzania sposobów spełniania wymogów alternatywnych do tych informacji obowiązkowych;

f) warunków i procedur udzielania przez Agencję akredytacji kwalifikowanym jednostkom do celów art. 69.

14. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania ust. 2–9 niniejszego artykułu, w odniesieniu do wykonywanych przez właściwe organy krajowe zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

▼M3

a) zasad i procedur przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia sprawowania skutecznego nadzoru przez właściwy organ krajowy nad osobami fizycznymi i prawnymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu, a także zasad i procedur oceny i nadzoru w zakresie zachowywania przez instytucje zapewniające ATM/ANS zgodności z zasadniczymi wymogami wymienionymi w pkt 7 załącznika VIII niniejszego rozporządzenia, prowadzonych przez państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/2803, bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia;

▼B

b) zasad i procedur prowadzenia przez właściwy organ krajowy inspekcji na płycie oraz zatrzymania statku powietrznego, jeżeli statek powietrzny, jego operator lub jego załoga nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

c) zasad i procedur, zgodnie z którymi można zakazać działań regulowanych rozdziałem III, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków ze względów bezpieczeństwa;

d) w odniesieniu do ust. 4 – zasad i procedur przenoszenia obowiązków na inne właściwe organy krajowe do celów zapewnienia skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów;

e) zasad i procedur udzielania przez właściwy organ krajowy akredytacji kwalifikowanym jednostkom do celów art. 69.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

15. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania ust. 2–9 niniejszego artykułu, w odniesieniu do wykonywanych przez Agencję oraz właściwe organy krajowe zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

▼B

a) zasad i procedur gromadzenia, wymiany i rozpowszechniania odpowiednich informacji między Komisją, Agencją oraz właściwymi organami krajowymi do celów skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, w tym informacji o ewentualnych lub stwierdzonych naruszeniach;

b) zasad i procedur dotyczących kwalifikacji personelu Agencji oraz właściwych organów krajowych zaangażowanego w certyfikację, nadzór i egzekwowanie przepisów, a także kwalifikacji organizacji związanych ze szkoleniem tego personelu;

c) zasad i procedur dotyczących systemów administrowania i zarządzania w Agencji oraz właściwych organach krajowych w odniesieniu do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów;

d) w odniesieniu do ust. 4 niniejszego artykułu– zasad i procedur przenoszenia obowiązków na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej, do celów wydawania orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, a także warunków, na jakich obowiązki te przenoszone są na lekarzy medycyny ogólnej, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z wydawaniem orzeczeń lekarskich dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego;

e) w odniesieniu do ust. 4 niniejszego artykułu– zasad i procedur przenoszenia obowiązków na organizacje szkolące personel pokładowy i operatorów statków powietrznych, do celów wydawania świadectw personelu pokładowego, z myślą o zapewnieniu skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją personelu pokładowego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Artykuł 63

Pula europejskich inspektorów lotnictwa

1. Agencja ustanawia, we współpracy z właściwymi organami krajowymi, mechanizm dobrowolnego tworzenia puli i wspólnego korzystania z usług inspektorów i innego personelu posiadającego wiedzę specjalistyczną odpowiednią do wykonywania zadań związanych z certyfikacją i nadzorem na mocy niniejszego rozporządzenia.

W tym celu Agencja, we współpracy z krajowymi właściwymi organami, określa profile wymaganych kwalifikacji i doświadczenia, na podstawie których te organy oraz Agencja wyznaczają, w miarę dostępności, kandydatów do udziału – w roli europejskich inspektorów lotnictwa – w mechanizmie tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej.

2. Agencja i każdy właściwy organ krajowy mogą zwrócić się do puli europejskich inspektorów lotnictwa o pomoc w wykonywaniu działań w zakresie certyfikacji i nadzoru. Agencja koordynuje odpowiedzi na takie wnioski oraz opracowuje odpowiednie do tych celów procedury, w konsultacji z właściwymi organami krajowymi.

▼B

3. Europejscy inspektorzy lotnictwa wykonują swoje działania dotyczące nadzoru i certyfikacji pod kontrolą, zgodnie z instrukcjami i na odpowiedzialność Agencji lub właściwego organu krajowego, który zwrócił się o pomoc.

4. Koszty pomocy udzielanej przez europejskich inspektorów lotnictwa są pokrywane przez organ, który zwrócił się o pomoc.

Organ ten może podjąć decyzję o finansowaniu tej pomocy w drodze opłat fakturowanych i pobieranych na podstawie zasad ustanowionych zgodnie z ust. 6 lit. c), od osoby prawnej lub fizycznej, która była przedmiotem działań w zakresie certyfikacji i nadzoru wykonywanych przez europejskich inspektorów lotnictwa.

W takim przypadku organ ten przekazuje uzyskaną kwotę organowi, który udzielił pomocy.

5. Wszelkie oświadczenia, dokumentacje i sprawozdania europejskich inspektorów lotnictwa wykonujących działania zgodnie z niniejszym artykułem muszą być, we wszystkich aspektach, traktowane jako równoważne oświadczeniom, dokumentacjom i sprawozdaniom inspektorów krajowych oraz stanowią dopuszczalny dowód w postępowaniach administracyjnych lub sądowych.

6. W odniesieniu do mechanizmu tworzenia puli i wspólnego korzystania z niej, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące:

a) zasad i procedur, zgodnie z którymi Agencja oraz właściwe organy krajowe zwracają się o pomoc, otrzymują pomoc lub udzielają pomocy w ramach tego mechanizmu;

b) zasad i procedur dotyczących zezwoleń oraz szczegółowych zasad mających zastosowanie do europejskich inspektorów lotnictwa, którzy udzielają takiej pomocy;

c) zasad i procedur ustalania i pobierania opłat, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Artykuł 64

Przenoszenie obowiązków na wniosek państw członkowskich

1. Państwo członkowskie może zwrócić się z wnioskiem do Agencji, aby wykonywała ona zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich osób fizycznych i prawnych, statków powietrznych, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz lotnisk, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Z chwilą uwzględniania takiego wniosku Agencja staje się organem właściwym odpowiedzialnym za wykonywanie zadań objętych wnioskiem, a państwo członkowskie występujące z wnioskiem przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań.

▼B

W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie tych zadań zastosowanie mają rozdziały IV i V.

2. Państwo członkowskie może zwrócić się z wnioskiem do innego państwa członkowskiego, aby wykonywało ono zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których to zadaniach mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do którychkolwiek lub wszystkich osób fizycznych i prawnych, statków powietrznych, wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz lotnisk, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Z chwilą uwzględnienia takiego wniosku to państwo członkowskie staje się odpowiedzialne za wykonywanie zadań objętych wnioskiem, a państwo członkowskie zwracające się z wnioskiem przestaje być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań.

W odniesieniu do ponoszenia odpowiedzialności za wykonywanie zadań, które zostały przeniesione zgodnie z niniejszym ustępem, zastosowanie mają rozdziały II i IV oraz art. 131 i 132, jak również mające zastosowanie przepisy prawa krajowego państwa członkowskiego, które uwzględniło wniosek.

3. W odniesieniu do egzekwowania przepisów państwo członkowskie, które uwzględniło wniosek, lub Agencja, odpowiedzialne są jedynie za kwestie związane z procedurami prowadzącymi do przyjęcia decyzji przez właściwy organ tego państwa członkowskiego, lub Agencję, oraz odnoszące 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 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie pozostaje niezmienione.

4. Agencja lub państwo członkowskie, stosownie do przypadku, uwzględniają wniosek, o którym mowa w ust. 1 lub 2, wyłącznie wtedy gdy Agencja lub właściwy organ krajowy danego państwa członkowskiego uznają, że mają niezbędne zasoby i mogą skutecznie ponosić odpowiedzialność za wykonywanie odnośnych zadań.

5. Jeżeli państwo członkowskie chce zastosować ust. 1 lub 2, dokonuje szczegółowych uzgodnień z Agencją lub z innym państwem członkowskim, stosownie do przypadku, dotyczących przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie odnośnych zadań. Przed ich finalizacją konsultuje się te szczegółowe uzgodnienia z osobami fizycznymi i prawnymi, których dotyczy przeniesienie odpowiedzialności, a w przypadku przeniesienia odpowiedzialności, o którym mowa w ust. 2, z Agencją. Te szczegółowe uzgodnienia muszą co najmniej wyraźnie wskazywać zadania, które są przenoszone, oraz zawierać rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez dane osoby fizyczne i prawne. W szczegółowych uzgodnieniach zawiera się także postanowienia o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej.

Agencja oraz dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, aby przeniesienie odpowiedzialności za zadania odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi uzgodnieniami.

▼B

6. Agencja udostępnia – poprzez repozytorium utworzone na mocy art. 74 – wykaz państw członkowskich, które zastosowały ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. W wykazie tym jednoznacznie wskazuje się przeniesione zadania oraz właściwy organ odpowiedzialny za ich wykonanie po przeniesieniu.

Przeprowadzając inspekcje oraz inne działania monitorujące zgodnie z art. 85, Agencja uwzględnia przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie zadań.

7. Przenoszenie odpowiedzialności na mocy niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej.

W przypadku gdy państwo członkowskie przenosi zgodnie z niniejszym artykułem odpowiedzialność za wykonywanie zadań przydzielonych mu w konwencji chicagowskiej, powiadamia ICAO o tym, że Agencja lub inne państwo członkowskie pełni w jego imieniu funkcje i obowiązki przypisane mu w konwencji chicagowskiej.

8. Państwo członkowskie, które przeniosło odpowiedzialność za wykonywanie zadań na Agencję lub na inne państwo członkowskie na podstawie ust. 1 lub 2, może w każdym momencie podjąć decyzję o cofnięciu przeniesienia. W takim przypadku ust. 4, 5 i 6 oraz ust. 7 akapit drugi stosuje się odpowiednio.

Artykuł 65

Przenoszenie obowiązków na wniosek organizacji działających w więcej niż jednym państwie członkowskim

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 62 ust. 4 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, w przypadku gdy organizacja ta posiada certyfikat lub jest uprawniona do składania zgodnie z rozdziałem III wniosku o taki certyfikat do właściwego organu krajowego w jednym państwie członkowskim, ale dysponuje lub zamierza dysponować znaczną częścią obiektów i personelu objętych tym certyfikatem, znajdujących się w jednym lub większej liczbie innych państw członkowskich.

Z takim wnioskiem mogą również zwrócić się dwie lub większa liczba organizacji stanowiących część tej samej grupy biznesowej, z których to organizacji każda ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim i z których każda posiada certyfikat lub jest uprawniona do składania zgodnie z rozdziałem III wniosku o certyfikat dla tego samego rodzaju działalności lotniczej.

2. Dane organizacje wysyłają wniosek, o którym mowa w ust. 1, do Agencji oraz właściwych organów krajowych państw członkowskich, w których organizacje te mają swoje główne miejsca prowadzenia działalności.

Po otrzymaniu tego wniosku Agencja oraz dane właściwe organy krajowe bez nieuzasadnionej zwłoki konsultują się ze sobą i w razie konieczności zwracają się do organizacji, które zwróciły się z wnioskiem o dodatkowe uwagi. Podczas tych konsultacji Agencja i właściwe organy krajowe – w przypadku umowy dotyczącej przeniesienia– rozważają skorzystanie z usług inspektorów i innego personelu, którego usługi są dostępne dla tych organów.

▼B

Jeżeli w następstwie tych konsultacji Agencja lub dany właściwy organ krajowy uznają, że wniosek miałby niekorzystny wpływ na zdolności Agencji lub tego organu do skutecznego wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, lub w inny sposób niekorzystnie wpłynąłby na skuteczne funkcjonowanie organu, w terminie nieprzekraczającym 180 dni od daty otrzymania wniosku informują dane organizacje, że uważają, iż wniosek miałby taki niekorzystny wpływ oraz przedstawiają uzasadnienie. Takie pismo informacyjne przekazuje się również drugiej stronie. W takim przypadku wniosek uznaje się za odrzucony.

3. O ile wniosek nie zostanie odrzucony zgodnie z ust. 2, Agencja oraz właściwe organy krajowe dokonują szczegółowych uzgodnień dotyczących przeniesienia odpowiedzialności za odnośne zadania. Przed ich finalizacją konsultuje się te szczegółowe ustalenia z organizacjami, które zwróciły się do Agencji z wnioskiem o przyjęcie funkcji właściwego organu odpowiedzialnego. Te szczegółowe uzgodnienia muszą co najmniej wyraźnie wskazywać zadania, które są przenoszone, oraz zawierać rozwiązania prawne, praktyczne i administracyjne niezbędne do zapewnienia uporządkowanego przekazania oraz skutecznej i niezakłóconej kontynuacji wykonywania danych zadań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także sprawnej kontynuacji działań podejmowanych przez dane organizacje. W szczegółowych uzgodnieniach zawiera się także postanowienia o przekazywaniu odpowiedniej ewidencji i dokumentacji technicznej.

Agencja oraz dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie, stosownie do przypadku, zapewniają, aby przeniesienie obowiązków w zakresie zadań odbywało się zgodnie z tymi szczegółowymi uzgodnieniami. Wdrażając te uzgodnienia, Agencja w możliwie największym zakresie korzysta z usług inspektorów i innego personelu, którego usługi są dostępne w państwach członkowskich.

4. Po dokonaniu szczegółowych uzgodnień na podstawie ust. 3 Agencja staje się właściwym organem odpowiedzialnym za wykonywanie zadań objętych wnioskiem, a dane państwo członkowskie lub państwa członkowskie przestają być odpowiedzialne za wykonywanie tych zadań. W odniesieniu do ponoszenia przez Agencję odpowiedzialności za wykonywanie zadań, które zostały przeniesione, zastosowanie mają rozdziały IV i V.

5. Art. 64 ust. 3, 6 i 7 stosuje się odpowiednio do każdego przeniesienia odpowiedzialności za wykonywanie zadań na podstawie niniejszego artykułu.

6. Organizacje, w odniesieniu do których Agencja przyjęła funkcję właściwego organu na podstawie niniejszego artykułu, mogą wystąpić o to, aby państwa członkowskie, w których te organizacje mają główne miejsce prowadzenia działalności, ponownie przyjęły odpowiedzialność za zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do tych organizacji. W takim przypadku art. 64 ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.

Artykuł 66

Mechanizm wspierania nadzoru

1. W przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

▼B

a) wyniki inspekcji i innych działań monitorujących prowadzonych przez Agencję zgodnie z art. 85 wskazują na poważną i utrzymującą się niezdolność państwa członkowskiego do skutecznego wykonywania niektórych lub wszystkich zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia;

b) Komisja wezwała dane państwo członkowskie do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych zgodnie z lit. a);

c) państwo członkowskie nie usunęło nieprawidłowości w sposób satysfakcjonujący, a powstała sytuacja zagraża bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego,

dane państwo członkowskie oraz Agencja, na wniosek Komisji, wspólnie ustanawiają tymczasowy program pomocy technicznej w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz wsparcia danego państwa członkowskiego w przywróceniu jego zdolności do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia do zakończenia etapu wsparcia. Taki program pomocy technicznej obejmuje w szczególności harmonogram, planowanie i wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, szkolenie i zapewnianie kwalifikacji odpowiednich inspektorów i personelu oraz organizację prac właściwego organu krajowego danego państwa członkowskiego, jeżeli ma to bezpośredni wpływ na stwierdzone nieprawidłowości.

2. Dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne za realizację programu pomocy technicznej w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W tym celu dane państwo członkowskie współpracuje z Agencją podczas realizacji programu pomocy technicznej, w tym poprzez wydawanie wszelkich niezbędnych zaleceń właściwemu organowi krajowemu oraz zapewnianie wszelkich materialnych udogodnień niezbędnych do pomyślnej realizacji programu pomocy.

Podczas realizacji programu pomocy technicznej dane państwo członkowskie pozostaje odpowiedzialne za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2. Agencja pokrywa swoje koszty przy udzielaniu pomocy danemu państwu członkowskiemu.

Podczas realizacji programu pomocy technicznej dane państwo członkowskie, w stosownych przypadkach, zależnie od charakteru nieprawidłowości, korzysta z puli europejskich inspektorów lotnictwa ustanowionej na mocy art. 63, kwalifikowanych jednostek przewidzianych w art. 69 oraz możliwości szkoleniowych przewidzianych w art. 92.

3. Agencja przekazuje Komisji oraz pozostałym państwom członkowskim aktualne informacje o postępach w realizacji programu pomocy technicznej.

4. Dane państwo członkowskie dokłada wszelkich starań, aby przywrócić swoją zdolność do wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia. Jeżeli dane państwo członkowskie uzna, że program pomocy technicznej nie może być realizowany zgodnie z planem, informuje o tym Komisję i przenosi na inne państwo członkowskie lub Agencję swoje obowiązki w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów zgodnie z art. 64 albo podejmuje inne środki w celu usunięcia nieprawidłowości. Zakres przeniesienia obowiązków musi być ograniczony do tego, co jest absolutnie niezbędne do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Agencja włącza do repozytorium utworzonego na podstawie art. 74 informacje o przeniesionych zadaniach i podaje je do wiadomości publicznej.

▼B

5. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla stosowania innych środków, w tym art. 67 niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Artykuł 67

Ważność i uznawanie certyfikatów i deklaracji

1. Certyfikaty wydane przez Agencję lub właściwe organy krajowe, a także deklaracje złożone przez osoby fizyczne i prawne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie podlegają wyłącznie zasadom, warunkom i procedurom określonym w niniejszym rozporządzeniu oraz krajowym wymogom administracyjnym oraz są ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich bez konieczności spełnienia dodatkowych wymogów lub poddania dodatkowej ocenie.

2. Jeżeli Komisja uzna, że osoba prawna lub fizyczna, której wydano certyfikat lub która złożyła deklarację, przestała spełniać mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Komisja, w oparciu o zalecenie Agencji, zobowiązuje państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad tą osobą do podjęcia odpowiednich działań naprawczych i zastosowania środków zabezpieczających, w tym do ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające tę decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 127 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

Począwszy od dnia, w którym taki akt wykonawczy staje się skuteczny, dany certyfikat lub dana deklaracja, na zasadzie odstępstwa od ust. 1, przestają być ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich.

3. Jeżeli Komisja uzna, że państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 2, podjęło odpowiednie działania naprawcze i zastosowało środki zabezpieczające, podejmuje decyzję, w oparciu o zalecenie Agencji, że dany certyfikat lub dana deklaracja są ponownie ważne i uznawane we wszystkich państwach członkowskich, zgodnie z ust. 1.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające tę decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2. W należycie uzasadnionych, szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem lotnictwa Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 127 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

4. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

▼B

Artykuł 68

Akceptowanie certyfikatów wydanych przez państwo trzecie

1. Agencja oraz właściwe organy krajowe mogą na podstawie certyfikatów wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego wydawać certyfikaty przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie albo akceptować certyfikaty i inne odpowiednie dokumenty potwierdzające zgodność z zasadami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, które zostały wydane zgodnie z prawem państwa trzeciego, w przypadku gdy taka możliwość jest przewidziana w:

a) umowach międzynarodowych dotyczących uznawania certyfikatów, zawartych między Unią a państwem trzecim;

b) aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 3; lub

c) w przypadku braku umowy międzynarodowej oraz odpowiedniego aktu delegowanego, o których mowa, odpowiednio, w lit. a) i b) niniejszego ustępu, oraz bez uszczerbku dla art. 140 ust. 6 niniejszego rozporządzenia – w umowie dotyczącej uznawania certyfikatów, zawartej między państwem członkowskim a państwem trzecim przed wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, o której została powiadomiona Komisja i pozostałe państwa członkowskie zgodnie z art. 9 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 lub zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

2. Aby osiągnąć i utrzymać zaufanie do systemów prawnych państw trzecich, Agencja jest upoważniona do przeprowadzania niezbędnych technicznych ocen i ewaluacji przepisów państw trzecich oraz zagranicznych władz lotniczych. Do celów przeprowadzania takich ocen i ewaluacji Agencja może dokonywać ustaleń roboczych zgodnie z art. 90 ust. 2.

3. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, ustanawiających szczegółowe zasady dotyczące akceptowania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z zasadami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i zapewniających poziom bezpieczeństwa równoważny do poziomu przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu, w tym warunków i procedur osiągania i utrzymywania niezbędnego poziomu zaufania do systemów prawnych państw trzecich.

Artykuł 69

Kwalifikowane jednostki

1. Agencja oraz właściwe organy krajowe mogą przydzielać swoje zadania związane z certyfikacją i nadzorem na mocy niniejszego rozporządzenia kwalifikowanym jednostkom, które zostały akredytowane zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 62 ust. 13 lit. f), lub aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 62 ust. 14 akapit pierwszy lit. e), jako spełniające kryteria określone w załączniku VI.

Bez uszczerbku dla ust. 4 Agencja oraz właściwe organy krajowe korzystające z kwalifikowanych jednostek ustanawiają system akredytacji i oceny spełniania kryteriów przez kwalifikowane jednostki, zarówno w momencie akredytacji, jak i w sposób ciągły po jej udzieleniu.

▼B

Kwalifikowana jednostka jest akredytowana oddzielnie przez Agencję lub właściwy organ krajowy albo wspólnie przez dwa lub większą liczbę właściwych organów krajowych lub przez Agencję i jeden lub większą liczbę właściwych organów krajowych.

2. Agencja lub właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe, stosownie do przypadku, zmieniają, ograniczają, zawieszają lub cofają przyznaną przez siebie akredytację kwalifikowanej jednostki, jeżeli jednostka ta przestała 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 włączany jest do zakresu akredytacji.

4. Agencja oraz właściwe organy krajowe uznają, bez konieczności spełnienia dalszych wymogów technicznych czy poddania dodatkowej ocenie, akredytacje kwalifikowanych jednostek przyznane przez Agencję oraz inne właściwe organy krajowe zgodnie z ust. 1.

Agencja oraz właściwe organy krajowe nie są jednak 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 oraz właściwe organy krajowe wymieniają się informacjami o przyznanych, ograniczonych, zawieszonych i cofniętych akredytacjach, w tym informacjami dotyczącymi zakresu akredytacji i przyznanych przywilejów. Agencja udostępnia te informacje za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74.

Artykuł 70

Przepisy dotyczące środków zabezpieczających

1. Niniejsze rozporządzenie oraz akty delegowane i wykonawcze przyjęte na jego podstawie nie uniemożliwiają niezwłocznego podjęcia przez państwo członkowskie działań w odpowiedzi na problemy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:

a) problem wiąże się z poważnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego i jego rozwiązanie wymaga od państwa członkowskiego podjęcia niezwłocznych działań;

b) państwo członkowskie nie ma możliwości odpowiedniego rozwiązania problemu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie;

c) podjęte działania są proporcjonalne do wagi problemu.

W takim przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję oraz pozostałe państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o podjętych środkach, okresie ich obowiązywania oraz przyczynach ich podjęcia.

▼B

2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Agencja ocenia bez nieuzasadnionej zwłoki, czy warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu zostały spełnione. Wyniki tej oceny są włączane przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

Jeżeli Agencja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, ocenia bez nieuzasadnionej zwłoki, czy jest w stanie rozwiązać problem stwierdzony przez państwo członkowskie w drodze podjęcia decyzji, o których mowa w art. 76 ust. 4 akapit pierwszy, a tym samym wyeliminować konieczność podejmowania środków przez państwo członkowskie. Jeżeli Agencja uzna, że może rozwiązać problem w ten sposób, podejmuje odpowiednią decyzję w tym przedmiocie oraz informuje o tym państwa członkowskie za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74. Jeżeli uzna, że problemu nie można rozwiązać w ten sposób, zaleca Komisji dokonanie zmiany którychkolwiek aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia w sposób, który uzna za niezbędny w świetle zastosowania ust. 1 niniejszego artykułu.

Jeżeli Agencja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje Komisji zalecenie w sprawie wyniku tej oceny. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

3. Uwzględniając zalecenie Agencji, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci, Komisja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 zostały spełnione.

4. Jeżeli Komisja uzna, że warunki te nie zostały spełnione, lub nie zgodzi się z wynikiem oceny przeprowadzonej przez Agencję, Komisja przyjmuje, bez nieuzasadnionej zwłoki, akty wykonawcze zawierające decyzję oraz swoje ustalenia w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

Po powiadomieniu o akcie wykonawczym potwierdzającym, że te warunki nie zostały spełnione, dane państwo członkowskie niezwłocznie cofa środek podjęty zgodnie z ust. 1.

Artykuł 71

Przepisy dotyczące elastyczności

1. Państwa członkowskie mogą przyznawać wszelkim osobom fizycznym lub prawnym podlegającym niniejszemu rozporządzeniu zwolnienia z wymogów mających zastosowanie do danej osoby zgodnie z rozdziałem III, innych niż zasadnicze wymogi określone w tym rozdziale, lub zgodnie z aktami delegowanymi lub wykonawczymi przyjętymi na podstawie tego rozdziału, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku 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) bezpieczeństwo, ochrona środowiska oraz zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymogami są zapewnione, w razie konieczności poprzez zastosowanie środków łagodzących;

▼B

c) państwo członkowskie ograniczyło na tyle, na ile to możliwe, wszelkie możliwe zakłócenie warunków rynkowych wynikające z przyznania zwolnienia; oraz

d) zwolnienie jest ograniczone – pod względem zakresu i okresu obowiązywania – do tego, co jest absolutnie niezbędne, oraz jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

W takim przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję oraz inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o przyznanym zwolnieniu, okresie jego obowiązywania, przyczynie jego przyznania oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących.

2. Jeżeli zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, przyznano na okres przekraczający osiem kolejnych miesięcy lub jeżeli państwo członkowskie przyznało takie same zwolnienie wielokrotnie i jego łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Agencja ocenia, czy warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu zostały spełnione oraz wydaje Komisji zalecenie dotyczące wyników tej oceny w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania ostatniego powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Agencja włącza to zalecenie do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

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, Komisja przyjmuje, w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania tego zalecenia, akt wykonawczy zawierający decyzję w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

Po powiadomieniu o akcie wykonawczym potwierdzającym, że te warunki nie zostały spełnione, dane państwo członkowskie niezwłocznie cofa zwolnienie przyznane na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zgodność z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymogami określonymi w załącznikach można wykazać za pomocą środków innych niż środki określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz że środki te zapewniają osobom podlegającym niniejszemu rozporządzeniu lub danym organom znaczące korzyści w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub efektywności, może przedłożyć Komisji oraz Agencji, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, uzasadniony wniosek o zmianę aktu delegowanego lub wykonawczego, tak aby umożliwić korzystanie z 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 na skutek zastosowania przepisów niniejszego ustępu, Komisja, niezwłocznie oraz uwzględniając to zalecenie, rozważa możliwość zmiany danego aktu delegowanego lub wykonawczego.

▼B

Artykuł 72

Gromadzenie, wymiana i analiza informacji

1. Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe wymieniają się wszelkimi informacjami dostępnymi im w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają znaczenie dla pozostałych stron w wykonywaniu ich zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy państw członkowskich, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizę zdarzeń, również są uprawnione do dostępu do tych informacji do celów wykonywania ich zadań. Informacje te mogą być również przekazywane zainteresowanym stronom zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 5.

2. Bez uszczerbku dla rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014 Agencja koordynuje na poziomie unijnym gromadzenie, wymianę i analizę informacji o kwestiach wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym danych operacyjnych lotu. W tym celu Agencja może dokonywać uzgodnień dotyczących gromadzenia, wymiany i analizy informacji z osobami fizycznymi i prawnymi podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu lub ze stowarzyszeniami takich osób. Podczas gromadzenia, wymiany i analizy informacji oraz dokonywania i wdrażania takich uzgodnień Agencja ogranicza obciążenia administracyjne danych osób w możliwie największym zakresie oraz zapewnia odpowiednią ochronę informacji, w tym wszelkich zawartych tam danych osobowych, zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu oraz z art. 73 ust. 1, art. 123 i 132 niniejszego rozporządzenia.

3. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w zarządzaniu centralnym archiwum europejskim, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 376/2014.

4. Na wniosek Komisji Agencja analizuje pilne lub ważne kwestie wchodzące w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach właściwe organy krajowe współpracują z Agencją w celu przeprowadzenia takiej analizy.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące wymiany informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, między Komisją, Agencją oraz właściwymi organami krajowymi, a także przekazywania takich informacji zainteresowanym stronom. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

W szczegółowych zasadach, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, uwzględnia się potrzebę:

a) przekazywania osobom fizycznym i prawnym podlegającym niniejszemu rozporządzeniu informacji niezbędnych im do zapewnienia zgodności z wymogami oraz realizacji celów określonych w art. 1;

▼B

b) ograniczenia rozpowszechniania i wykorzystywania informacji do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów określonych w art. 1;

c) zapobiegania udostępnieniu lub wykorzystaniu informacji w celu przypisania winy lub odpowiedzialności, bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego.

6. Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe, a także osoby fizyczne i prawne oraz stowarzyszenia takich osób, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, podejmują, zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym, niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniej poufności informacji, które otrzymują na podstawie niniejszego artykułu. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich bardziej rygorystycznych wymogów poufności przewidzianych w rozporządzeniach (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014 lub w innych przepisach unijnych.

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

Artykuł 73

Ochrona źródła informacji

1. Gdy informacje, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 2, zostały przekazane właściwemu organowi krajowemu, źródło tych informacji chroni się zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii i prawem krajowym dotyczącym ochrony źródeł informacji odnoszących się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W przypadku gdy informacje takie przekazywane są Komisji lub Agencji przez osobę fizyczną, źródła tych informacji nie ujawnia się, a danych osobowych tego źródła nie zapisuje się wraz z przekazaną informacją.

2. Bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego, państwa członkowskie nie wszczynają postępowania w odniesieniu do nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się jedynie w wyniku przekazania informacji o tych naruszeniach zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego, ciężkiego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz rażącego 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 zwiększenia ochrony źródeł informacji, o których mowa w ust. 1.

4. Pracownicy i personel kontraktowy, którzy przekazują informacje w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, nie mogą na podstawie tych informacji doznawać jakiegokolwiek uszczerbku ze strony ich pracodawcy lub organizacji, dla której świadczą usługi.

▼B

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadkach, w których doszło do wyraźnego, ciężkiego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka oraz rażącego 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. Niniejszy artykuł nie uniemożliwia Komisji, Agencji ani państwom członkowskim podejmowania jakichkolwiek działań niezbędnych do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

6. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla zasad ochrony źródeł informacji określonych w rozporządzeniach (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014.

Artykuł 74

Repozytorium informacji

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

Repozytorium zawiera informacje o:

a) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez Agencję oraz właściwe organy krajowe zgodnie z rozdziałem III, oraz z art. 64, 65 i 77–82;

b) certyfikatach wydanych i deklaracjach otrzymanych przez kwalifikowane jednostki w imieniu Agencji oraz właściwych organów krajowych zgodnie z art. 69 ust. 3;

c) akredytacjach udzielonych kwalifikowanym jednostkom przez Agencję i właściwe organy krajowe zgodnie z art. 69, w tym o informacjach dotyczących zakresu akredytacji oraz przyznanych przywilejów;

d) środkach podjętych przez państwa członkowskie na podstawie art. 2 ust. 6 i 7, a także o odnoszących się do nich decyzjach Komisji;

e) decyzjach państw członkowskich podjętych na podstawie art. 2 ust. 8;

f) decyzjach państw członkowskich podjętych na podstawie art. 41 ust. 5;

g) przeniesieniu przez państwa członkowskie obowiązków w zakresie zadań na Agencję lub inne państwo członkowskie zgodnie z art. 64 i 65, w tym o szczegółowych informacjach na temat przeniesionych zadań;

h) decyzjach Komisji podjętych zgodnie z art. 67;

i) powiadomieniach od właściwych organów krajowych dotyczących indywidualnych programów określania czasu lotu przekazywanych Agencji na podstawie aktów delegowanych przyjętych zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. b) oraz o odnoszących się do nich opiniach Agencji wydanych zgodnie z art. 76 ust. 7;

▼B

j) powiadomieniach od państw członkowskich dotyczących środków podjętych w ramach natychmiastowej reakcji na problem dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i dotyczących przyznania zwolnień oraz o odnoszących się do nich zaleceniach Agencji i decyzjach Komisji, wydanych na podstawie art. 70 ust. 1 i art. 71 ust. 1;

k) wnioskach państw członkowskich dotyczących innych sposobów spełnienia zasadniczych wymogów oraz o odnoszących się do nich zaleceniach Agencji wydanych na podstawie art. 71 ust. 3;

l) powiadomieniach od Agencji oraz o odnoszących się do nich decyzjach Komisji wydanych na podstawie art. 76 ust. 4;

m) informacjach dostępnych właściwym organom krajowym i dotyczących działalności statku powietrznego uczestniczącego w operacjach innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego;

n) informacjach dotyczących wdrażania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, o których mowa w art. 90 ust. 4;

o) decyzjach państw członkowskich i Komisji, o których powiadomiono na podstawie art. 62 ust. 5, w tym o informacjach o zadaniach wykonywanych wspólnie;

p) zwolnieniach przyznanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 41 ust. 6 oraz o odnoszących się do nich decyzjach Komisji;

q) środkach Agencji dotyczących lotów nad strefami konfliktu, stosowanych zgodnie z art. 88 ust. 3;

r) innych informacjach, które mogą być niezbędne do zapewnienia skutecznej współpracy między Agencją oraz właściwymi organami krajowymi dotyczącej wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. Właściwe organy krajowe, lekarze orzecznicy medycyny lotniczej oraz centra medycyny lotniczej wymieniają się również 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. 21.

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 oraz Agencja zapewniają, aby osoby, których dane osobowe są przetwarzane w repozytorium, zostały o tym poinformowane *ex ante*.

5. Państwa członkowskie oraz Agencja mogą ograniczyć zakres praw osób, których dotyczą dane, do dostępu do danych osobowych zawartych w repozytorium oraz poprawiania i usuwania tych danych osobowych w zakresie, w jakim jest to absolutnie niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/679 i art. 20 rozporządzenia (WE) nr 45/2001.

▼B

6. Bez uszczerbku dla ust. 7, Komisji, Agencji, właściwym organom krajowym oraz 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 oraz Agencja mogą przekazywać zainteresowanym stronom niektóre informacje zawarte w repozytorium, inne niż informacje, o których mowa w ust. 2, lub udostępniać te informacje publicznie.

W każdym wypadku Agencja udostępnia publicznie informacje dotyczące:

a) wszelkich certyfikatów wydanych oraz wszelkich deklaracji otrzymanych zgodnie z art. 2 ust. 4;

b) każdej decyzji Komisji lub państwa członkowskiego, o której ją powiadomiono na podstawie art. 2 ust. 6 i 7;

c) każdej decyzji państwa członkowskiego, o której ją powiadomiono na podstawie art. 2 ust. 11 akapit drugi.

7. Informacje zawarte w repozytorium chroni się 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 pilotów i nadzór nad kondycją zdrowotną pilotów do celów wykonywania przez te osoby zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia. Ograniczony dostęp do tych informacji można przyznać również innym upoważnionym osobom w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania repozytorium, w szczególności jego obsługi technicznej. Osoby upoważnione do dostępu do informacji zawierających dane osobowe muszą odbyć wcześniej szkolenie dotyczące mających zastosowanie przepisów ochrony danych osobowych i związanych z nimi środków zabezpieczających.

8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające zasady niezbędne do funkcjonowania repozytorium i zarządzania nim oraz szczegółowe wymogi w odniesieniu do:

a) aspektów technicznych związanych z utworzeniem i utrzymaniem repozytorium;

b) klasyfikacji informacji, które mają być przekazywane przez Komisję, Agencję oraz 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) szczegółowych rozwiązań dotyczących rozpowszechniania i publikowania niektórych informacji zawartych w repozytorium zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu;

e) klasyfikacji informacji dotyczących kondycji zdrowotnej pilotów, które mają być przekazywane przez właściwe organy krajowe, lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej w celu umieszczenia ich w repozytorium, w tym formy i sposobu przekazywania tych informacji;

▼B

f) szczegółowych rozwiązań dotyczących ochrony informacji zawartych w repozytorium przed nieuprawnionym dostępem, ograniczenia dostępu do informacji i ochrony wszelkich danych osobowych zawartych w repozytorium zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii dotyczącym 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, zgodnie z którymi państwa członkowskie oraz Agencja mogą ograniczyć prawa osób, których dotyczą dane, do dostępu do danych osobowych oraz poprawiania i usuwania danych osobowych zawartych w repozytorium, do celów ust. 5 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

ROZDZIAŁ V

AGENCJA UNII EUROPEJSKIEJ DS. BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

SEKCJA I

Zadania

Artykuł 75

Ustanowienie 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 wydaje opinie dotyczące wszystkich kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia;

b) wspiera Komisję, przygotowując środki, które mają zostać podjęte na mocy niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te obejmują przepisy techniczne, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniej koordynacji z Agencją;

c) zapewnia Komisji wsparcie techniczne, naukowe i administracyjne niezbędne do wykonywania przez nią jej zadań;

d) podejmuje niezbędne środki w ramach uprawnień przyznanych jej na mocy niniejszego rozporządzenia lub innych przepisów unijnych;

e) prowadzi inspekcje, inne działania monitorujące oraz dochodzenia niezbędne do celów wykonywaniu jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub na wniosek Komisji;

▼B

f) w zakresie swoich kompetencji wykonuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania przydzielone jej na mocy mających zastosowanie konwencji międzynarodowych, w szczególności 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 oraz w odniesieniu do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w ustanawianiu, pomiarze, zgłaszaniu i analizie wskaźników skuteczności działania, w przypadku gdy prawo Unii ustanawia systemy skuteczności działania odnoszące się do lotnictwa cywilnego;

i) propaguje unijne normy i zasady w zakresie lotnictwa na poziomie międzynarodowym poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi;

j) współpracuje z innymi instytucjami, organami i jednostkami organizacyjnymi Unii w dziedzinach, w których ich działalność dotyczy aspektów technicznych lotnictwa cywilnego.

Artykuł 76

Środki Agencji

1. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w przygotowaniu wniosków dotyczących zmian do niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjmowanych na jego podstawie, zgodnie z zasadami określonymi w art. 4. Dokumenty, które Agencja przedkłada Komisji w tym celu, mają formę opinii.

2. Agencja wydaje zalecenia kierowane do Komisji w celu stosowania art. 70 i 71.

3. Agencja, zgodnie z art. 115 oraz mającymi zastosowanie aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia, wydaje specyfikacje certyfikacyjne oraz inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

4. Agencja podejmuje odpowiednie decyzje w odniesieniu do stosowania ust. 6 niniejszego artykułu, art. 77–83, 85 i 126 oraz w przypadku, gdy na podstawie art. 64 i 65 zostały jej przydzielone zadania.

Agencja może przyznawać zwolnienia wszelkim osobom fizycznym lub prawnym, którym wydała certyfikat, w sytuacjach i na warunkach określonych w art. 71 ust. 1.

W takim przypadku Agencja niezwłocznie powiadamia Komisję oraz państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74, o przyznanych zwolnieniach, uzasadnieniu ich przyznania oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących.

▼B

W przypadku gdy zwolnienie przyznano na okres przekraczający osiem kolejnych miesięcy lub gdy Agencja przyznała to samo zwolnienie wielokrotnie i jego łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Komisja ocenia, czy warunki określone w art. 71 ust. 1 zostały spełnione. W przypadku gdy Komisja uzna, że nie zostały one spełnione, przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję w tym przedmiocie. Te akty wykonawcze są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz włączane są przez Agencję do repozytorium utworzonego na mocy art. 74.

Niezwłocznie po otrzymaniu powiadomienia o tym akcie wykonawczym Agencja cofa zwolnienie.

5. Agencja wydaje sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z art. 85.

6. Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez:

a) określenie działań naprawczych, które mają zostać podjęte przez osoby fizyczne i prawne, w odniesieniu do których Agencja pełni funkcje właściwego organu, oraz przekazywanie tym osobom odpowiednich informacji, w tym wytycznych i zaleceń, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1. Agencja może także wydawać biuletyny bezpieczeństwa zawierające niewiążące informacje lub zalecenia skierowane do osób fizycznych i prawnych zaangażowanych w działalność lotniczą;

b) określenie celów w zakresie bezpieczeństwa, jakie mają zostać osiągnięte, oraz zalecenie działań naprawczych, jakie mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe, a także przekazanie tym właściwym organom krajowym odpowiednich informacji, jeżeli jest to konieczne do zagwarantowania realizacji celów określonych w art. 1.

W odniesieniu do lit. b), właściwe organy krajowe bez nieuzasadnionej zwłoki informują Agencję o środkach podjętych na potrzeby realizacji tych celów w zakresie bezpieczeństwa określonych przez Agencję. Ponadto, w przypadku gdy problem dotyczy więcej niż jednego państwa członkowskiego, właściwe organy krajowe współpracują z Agencją, aby zapewnić podjęcie w sposób skoordynowany środków niezbędnych do realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa.

7. Agencja wydaje opinie w sprawie indywidualnych programów określania czasu lotu proponowanych przez państwa członkowskie zgodnie z aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. b), odbiegających od specyfikacji certyfikacyjnych przyjętych przez Agencję.

Artykuł 77

Certyfikacja zdatności do lotu oraz zgodności z wymogami ochrony środowiska

1. W odniesieniu do wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, 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, pełni w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, produkcji lub rejestracji, jeżeli te funkcje i zadania wiążą się z certyfikacją projektu oraz obowiązkową informacją o ciągłej zdatności do lotu. W tym celu Agencja, w szczególności:

▼B

a) dla każdego projektu wyrobu i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, w odniesieniu do którego złożono zgodnie z art. 11 lub z art. 56 ust. 1 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 powiadamia o niej wnioskodawcę;

b) dla każdego projektu części lub wyposażenia nieinstalowanego, w odniesieniu do których złożono wniosek o certyfikat zgodnie z, odpowiednio, art. 12, 13 lub art. 56 ust. 1, określa podstawę certyfikacji oraz powiadamia o niej wnioskodawcę;

c) dla statku powietrznego, w odniesieniu do którego złożono wniosek o zezwolenie na lot zgodnie z art. 18 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) lub art. 56 ust. 1 wydaje zatwierdzenie dotyczące warunków lotu powiązane z projektem;

d) określa i udostępnia specyfikacje zdatności do lotu i zgodności z wymogami ochrony środowiska, mające zastosowanie do projektu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, które podlegają deklaracji zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) lub art. 56 ust. 5;

e) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 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, art. 18 ust. 1 lit. b) lub art. 56 ust. 1;

f) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów dla projektu części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, zgodnie z art. 12, 13 i art. 56 ust. 1;

g) wydaje odpowiednie arkusze danych środowiskowych dotyczące projektów wyrobów, które certyfikuje zgodnie z art. 11 i art. 56 ust. 1;

h) zapewnia funkcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu związane z projektem wyrobów oraz z projektem części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, które certyfikowała oraz w odniesieniu do których sprawuje nadzór, co obejmuje między innymi reagowanie bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy dotyczące bezpieczeństwa lub ochrony oraz wydawanie i rozpowszechnianie odpowiednich obowiązkowych informacji.

2. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do:

a) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za projektowanie wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z art. 15 ust. 1, art. 19 ust. 1 lit. g) oraz art. 56 ust. 1 i 5;

▼B

b) zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za produkcję, obsługę techniczną i zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym oraz organizacji związanych ze szkoleniem personelu odpowiedzialnego za oddanie do użytkowania po obsłudze technicznej wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, oraz w odniesieniu do składanych przez nie deklaracji, zgodnie z art. 15, art. 19 ust. 1 lit. g) oraz art. 56 ust. 1 i 5, w przypadku gdy 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 z egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do deklaracji składanych przez organizacje zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) i art. 56 ust. 5 oraz dotyczących zgodności projektu wyrobu, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

Artykuł 78

Certyfikacja załogi

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do zatwierdzeń organizacji szkolących pilotów, organizacji szkolących personel pokładowy oraz centrów medycyny lotniczej, o których mowa w art. 24 i art. 56 ust. 1 i 5, a także składanych przez nie deklaracji, w przypadku gdy 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. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów i deklaracji dotyczących szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z art. 25 i art. 56 ust. 1 i 5, w każdym z następujących przypadków:

a) urządzenie jest eksploatowane przez organizację mającą główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej;

b) urządzenie znajduje się poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej.

Artykuł 79

Certyfikacja wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem

W odniesieniu do wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 35, Agencja:

a) określa szczegółowe specyfikacje dotyczące wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które podlega certyfikacji zgodnie z art. 35, oraz powiadamia o tych specyfikacjach wnioskodawcę;

b) ustanawia i udostępnia szczegółowe specyfikacje dotyczące wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, które podlega deklaracji zgodnie z art. 35;

▼B

c) odpowiada za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem oraz deklaracji dotyczących tego wyposażenia złożonych zgodnie z art. 35.

Artykuł 80

ATM/ANS

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do:

a) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, w przypadku gdy instytucje te mają główne miejsca prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, i są odpowiedzialne za zapewnianie ATM/ANS w przestrzeni powietrznej nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;

b) certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 41, w przypadku gdy instytucje te zapewniają ATM/ANS o zasięgu ogólnoeuropejskim;

c) certyfikatów dla organizacji, o których mowa w art. 42, oraz deklaracji złożonych przez te organizacje, w przypadku gdy organizacje te uczestniczą w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS – w tym w przypadku gdy uczestniczą we wdrażaniu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) – wykorzystywanych do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu;

d) deklaracji złożonych przez instytucje zapewniające ATM/ANS, którym Agencja wydała certyfikat zgodnie z lit. a) i b) niniejszego ustępu, w odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które zostały wprowadzone do użytkowania przez te instytucje zgodnie z art. 45 ust. 1.

2. W odniesieniu do systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, o których mowa w art. 45 – w tym w przypadku gdy uczestniczą we wdrażaniu SESAR – Agencja, w przypadku gdy jest to przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w art. 47:

a) określa szczegółowe specyfikacje dotyczące systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które podlegają certyfikacji zgodnie z art. 45 ust. 2, oraz powiadamia o tych specyfikacjach wnioskodawcę;

b) ustanawia i udostępnia szczegółowe specyfikacje dotyczące systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS, które są przedmiotem deklaracji zgodnie z art. 45 ust. 2;

c) jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, o których mowa w art. 62 ust. 2, w odniesieniu do certyfikatów i deklaracji dotyczących systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS zgodnie z art. 45 ust. 2.

▼B

Artykuł 81

Certyfikacja organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego

Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do certyfikatów dla organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 51, w przypadku gdy organizacje te mają główne miejsce prowadzenia działalności poza terytoriami, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, oraz, w stosownych przypadkach, dla ich personelu.

Artykuł 82

Operatorzy statków powietrznych z państw trzecich oraz międzynarodowy nadzór nad bezpieczeństwem

1. Agencja jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z art. 62 ust. 2 w odniesieniu do zezwoleń i deklaracji dla operacji statków powietrznych oraz operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 60, 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. 62 ust. 2 w odniesieniu do zezwoleń dla statków powietrznych i pilotów, o których mowa w art. 61 ust. 1 lit. a).

3. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w wykonywaniu rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, przeprowadzając wszelkie niezbędne oceny – w tym wizyty na miejscu – w zakresie bezpieczeństwa, których przedmiotem są operatorzy statków powietrznych z państw trzecich oraz organy odpowiedzialne za nadzór nad nimi. Przedkłada ona Komisji wyniki tych ocen wraz z odpowiednimi zaleceniami.

Artykuł 83

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. 62 ust. 2.

2. Do celów prowadzenia dochodzeń, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do:

a) żądania przedłożenia jej wszystkich niezbędnych informacji od osób prawnych lub fizycznych, którym Agencja wydała certyfikat lub które złożyły Agencji deklarację;

b) żądania od tych osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedur lub innych kwestii mających znaczenie dla ustalenia, czy dana osoba spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

▼B

c) wstępu do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu należących do tych osób;

d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich odpowiednich dokumentów, ewidencji lub danych przechowywanych przez te osoby lub im dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane.

W przypadku gdy jest to niezbędne do ustalenia, czy osoba, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła Agencji deklarację, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje mające znaczenie dla tych celów lub mają dostęp do takich informacji. Uprawnienia określone w niniejszym ustępie wykonuje się zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w którym odbywa się dochodzenie, z należytym poszanowaniem praw i uzasadnionych interesów danych osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności.

W przypadku gdy zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego zezwolenia od organu sądowego lub administracyjnego danego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, aby uzyskać wstęp do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu, o których mowa w lit. c) akapit pierwszy, uprawnienia te wykonuje się dopiero po uzyskaniu takiego zezwolenia.

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. W przypadku gdy 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 84

Grzywny i okresowe kary pieniężne

1. Na wniosek Agencji Komisja może nałożyć na osobę prawną lub fizyczną, której Agencja wydała certyfikat lub która złożyła Agencji deklarację, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jedno lub oba z poniższych:

a) grzywnę, jeżeli osoba ta, umyślnie lub nieumyślnie, naruszyła jeden z przepisów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i 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.

▼B

2. Grzywny oraz okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Ich wysokość ustala się, biorąc pod uwagę wagę danej sprawy, w szczególności stopień, w jakim zagrożone zostało bezpieczeństwo lub ochrona środowiska, działanie, którego naruszenie dotyczy, oraz zdolność gospodarczą danej osoby prawnej lub fizycznej.

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

3. Komisja nakłada grzywny i okresowe kary pieniężne na podstawie ust. 1 wyłącznie wtedy, gdy inne środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych 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 niniejszym artykułem Komisja przyjmuje akty delegowane, zgodnie z art. 128, ustanawiające:

a) szczegółowe kryteria oraz szczegółową metodologię ustalania wysokości grzywien i okresowych kar pieniężnych;

b) szczegółowe zasady dotyczące postępowań, środków towarzyszących i sprawozdawczości, a także procedury podejmowania decyzji, w tym przepisy w zakresie prawa do obrony, dostępu do akt, reprezentacji prawnej, poufności i przepisy tymczasowe; oraz

c) procedury dotyczące pobierania grzywien i okresowych kar pieniężnych.

5. Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczoną jurysdykcję w zakresie rozpatrywania odwołań od decyzji Komisji podjętych na podstawie ust. 1. Może on uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną.

6. Decyzje Komisji podejmowane na podstawie ust. 1 nie mają charakteru karnoprawnego.

Artykuł 85

Monitorowanie państw członkowskich

1. Agencja wspiera Komisję w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie poprzez przeprowadzanie inspekcji i innych działań monitorujących. Celem tych inspekcji i innych działań monitorujących jest również pomoc państwom członkowskim w zapewnieniu jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, a także w wymianie najlepszych praktyk.

Agencja przedkłada Komisji sprawozdania z inspekcji i innych działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z niniejszym ustępem.

▼B

2. Do celów przeprowadzania inspekcji i innych działań monitorujących, o których mowa w ust. 1, Agencja jest uprawniona do:

a) żądania od właściwych organów krajowych oraz od wszelkich osób fizycznych i prawnych podlegających niniejszemu rozporządzeniu przedłożenia Agencji wszystkich niezbędnych informacji;

b) żądania od tych organów i osób złożenia ustnych wyjaśnień dotyczących wszelkich faktów, dokumentów, przedmiotów, procedur lub innych kwestii mających znaczenie dla ustalenia, czy dane państwo członkowskie spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

c) wstępu do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu należących do tych organów i osób;

d) badania, kopiowania lub pobierania wyciągów z wszelkich odpowiednich dokumentów, ewidencji lub danych przechowywanych przez te organy i osoby lub im dostępnych, bez względu na rodzaj nośnika, na którym informacje te są przechowywane.

W przypadku gdy jest to niezbędne do ustalenia, czy państwo członkowskie spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja jest również upoważniona do wykonywania uprawnień określonych w akapicie pierwszym w odniesieniu do wszystkich innych osób prawnych lub fizycznych, co do których można zasadnie oczekiwać, że posiadają informacje mające znaczenie dla tych celów lub mają dostęp do takich informacji.

Uprawnienia określone 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 odpowiednich organów i osób oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności. W przypadku gdy zgodnie z właściwym prawem krajowym istnieje wymóg uzyskania uprzedniego upoważnienia od organu sądowego lub administracyjnego danego państwa członkowskiego, aby uzyskać wstęp do odpowiednich pomieszczeń, na odpowiedni teren i do odpowiednich środków transportu, o których mowa w lit. c) akapit pierwszy, 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 oraz odpowiednio poinstruowani. W przypadku inspekcji osoby te wykonują swoje uprawnienia po przedłożeniu pisemnego upoważnienia.

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

4. Dane państwo członkowskie ułatwia inspekcję lub inne działania monitorujące. Zapewnia ono, aby odpowiednie 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.

▼B

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 ma art. 83 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 obowiązujących w państwie członkowskim, w którym inspekcja miała miejsce.

7. Agencja publikuje zestawienie informacji o stosowaniu przez każde państwo członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Agencja umieszcza te informacje w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 72 ust. 7.

8. Agencja uczestniczy w ocenie wpływu wdrażania niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, bez uszczerbku dla oceny przeprowadzonej przez Komisję zgodnie z art. 124, uwzględniając cele określone w art. 1.

9. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące metod pracy Agencji stosowanych przy wykonywaniu zadań na mocy niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

Artykuł 86

Badania naukowe i innowacje

1. Agencja wspomaga Komisję oraz państwa członkowskie w określeniu najważniejszych tematów badawczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu przyczynienia się do spójności oraz koordynacji działań badawczo-rozwojowych finansowanych ze środków publicznych oraz polityk wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Agencja wspiera Komisję w określaniu 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.

W przypadku przekazania Agencji odpowiednich uprawnień przez Komisję, Agencja realizuje części programu ramowego w dziedzinie badań i innowacji, które dotyczą lotnictwa cywilnego.

3. Agencja może prowadzić i finansować badania w zakresie, 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. 123.

▼B

5. Oprócz zadań określonych w ust. 1–4 niniejszego artykułu i w art. 75 Agencja może również angażować się w doraźne działania badawcze, pod warunkiem że działania te są zgodne z zadaniami Agencji oraz celami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 87

Ochrona środowiska

1. Środki podejmowane przez Agencję w odniesieniu do emisji i hałasu, do celów certyfikacji projektu wyrobów zgodnie z art. 11, muszą zmierzać do zapobiegania znaczącym szkodliwym skutkom dla klimatu, środowiska i zdrowia człowieka powodowanym przez dane wyroby związane z lotnictwem cywilnym oraz w należyty sposób uwzględniać międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, korzyści środowiskowe, wykonalność pod względem technicznym oraz skutki gospodarcze.

2. Komisja, Agencja, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii oraz państwa członkowskie współpracują, w zakresie swoich kompetencji, w kwestiach dotyczących środowiska, w tym w kwestiach objętych dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1907/2006 w celu zapewnienia uwzględnienia współzależności między klimatem a ochroną środowiska, zdrowiem człowieka i innymi dziedzinami, technicznymi, w lotnictwie cywilnym, oraz w należyty sposób uwzględniają międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, korzyści środowiskowe, wykonalność pod względem technicznym oraz skutki gospodarcze.

3. W dziedzinach, w których Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową, wspiera ona Komisję w określaniu i koordynacji polityki oraz działań w zakresie ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym, w szczególności poprzez prowadzenie badań i symulacji oraz udzielanie doradztwa technicznego z uwzględnieniem współzależności między klimatem a ochroną środowiska, zdrowiem człowieka i innymi dziedzinami, technicznymi, w lotnictwie cywilnym.

4. W celu informowania zainteresowanych stron oraz społeczeństwa Agencja publikuje co najmniej co trzy lata przegląd środowiskowy, który zawiera obiektywną analizę stanu ochrony środowiska w odniesieniu do lotnictwa cywilnego w Unii.

Opracowując ten przegląd, Agencja opiera się głównie na informacjach, którymi dysponują już instytucje i organy Unii, a także na informacjach dostępnych publicznie.

Przy opracowywaniu tego przeglądu Agencja współpracuje z państwami członkowskimi oraz zasięga opinii odpowiednich zainteresowanych stron i organizacji.

Przegląd ten zawiera także zalecenia mające na celu podniesienie poziomu ochrony środowiska w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Unii.

([1]) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

▼B

Artykuł 88

Współzależność między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a ochroną lotnictwa cywilnego

1. Komisja, Agencja oraz państwa członkowskie współpracują w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, w przypadku gdy zachodzą współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego.

2. W przypadku gdy zachodzą współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego, Agencja, na wniosek, udziela Komisji pomocy technicznej, w przypadkach gdy Agencja posiada odpowiednią wiedzą fachową w zakresie bezpieczeństwa, we wdrażaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ([1]) i innych odpowiednich przepisów unijnych.

3. Aby przyczynić się do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w przypadku gdy zachodzą współzależności pomiędzy bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego i ochroną lotnictwa cywilnego, Agencja, w razie konieczności, reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilny problem, który jest przedmiotem wspólnego zainteresowania państw członkowskich i który wchodzi w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, poprzez:

a) podjęcie środków na mocy art. 77 ust. 1 lit. h) w celu wyeliminowania słabych punktów w projekcie statku powietrznego;

b) zalecenie działań naprawczych, które mają zostać podjęte przez właściwe organy krajowe lub osoby fizyczne i prawne podlegające niniejszemu rozporządzeniu lub rozpowszechnianie odpowiednich informacji wśród tych organów i osób, w przypadku gdy problem ma wpływ na operacje statku powietrznego, w tym gdy wiąże się z ryzykiem dla lotnictwa cywilnego, którego źródłem są strefy konfliktu.

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 awaryjnych.

Artykuł 89

Współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi

1. Komisja, Agencja, inne instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii oraz państwa członkowskie współpracują, w zakresie swoich kompetencji, w celu zapewnienia, aby w procedurach regulacji, nadzorze i wdrażaniu zasady just culture zdefiniowanej w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 uwzględniane były współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a powiązanymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi, w celu wyeliminowania ryzyka społeczno-ekonomicznego dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

2. Zajmując się takimi współzależnościami, Agencja konsultuje się z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.

([1]) 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).

▼B

3. Agencja publikuje co trzy lata przegląd, który zawiera obiektywną analizę podjętych działań i środków, w szczególności tych, które odnoszą się do współzależności między bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego a czynnikami społeczno-ekonomicznymi.

Artykuł 90

Współpraca międzynarodowa

1. Agencja, na wniosek, wspiera Komisję w utrzymywaniu relacji z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi w odniesieniu do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. Takie wsparcie musi przyczyniać się w szczególności do harmonizacji zasad i wzajemnego uznawania certyfikatów, w interesie europejskiego sektora lotniczego, oraz do propagowania europejskich norm bezpieczeństwa lotnictwa.

2. Agencja może współpracować z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu Agencja może, po uprzedniej konsultacji z Komisją, dokonać ustaleń roboczych z tymi organami i organizacjami międzynarodowymi. Te ustalenia robocze nie tworzą zobowiązań prawnych dla Unii i jej państw członkowskich.

3. Agencja wspiera państwa członkowskie w wykonywaniu ich praw oraz w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych odnoszących się do kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności ich praw i zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej.

Agencja może działać w charakterze Regionalnej Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem w ramach ICAO.

4. Agencja, we współpracy z Komisją oraz państwami członkowskimi, włącza – a w razie konieczności aktualizuje – następujące informacje do repozytorium, o którym mowa w art. 74:

a) informacje na temat zgodności niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz środków podejmowanych przez Agencję na mocy niniejszego rozporządzenia z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania;

b) inne informacje związane z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia, wspólne dla wszystkich państw członkowskich oraz istotne z punktu widzenia monitorowania przez ICAO przestrzegania przez państwa członkowskie konwencji chicagowskiej oraz międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania.

Państwa członkowskie korzystają z tych informacji przy wypełnianiu swoich zobowiązań wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz przekazywaniu ICAO informacji w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO.

5. Bez uszczerbku dla odpowiednich postanowień Traktatów, Komisja, Agencja oraz właściwe organy krajowe uczestniczące w działaniach ICAO współpracują w ramach sieci ekspertów w kwestiach technicznych wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia i związanych z działalnością ICAO. Agencja zapewnia tej sieci ekspertów niezbędne wsparcie administracyjne, w tym pomoc w przygotowaniu i organizacji posiedzeń.

▼B

6. Oprócz zadań określonych w ust. 1–5 niniejszego artykułu i w art. 75 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 oraz celami określonymi w art. 1.

Artykuł 91

Zarządzanie kryzysowe w lotnictwie

1. Agencja w zakresie swoich kompetencji przyczynia się – w koordynacji z innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami – do szybkiego reagowania na sytuacje kryzysowe w lotnictwie i do łagodzenia skutków tych sytuacji.

2. Agencja uczestniczy w Europejskiej Komórce Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (zwanej dalej „EACCC”), utworzonej zgodnie z art. 18 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 ([1]).

Artykuł 92

Szkolenie lotnicze

1. Aby promować najlepsze praktyki i jednolite wdrażanie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, Agencja może – na wniosek podmiotu zapewniającego szkolenia lotnicze – ocenić, czy podmiot ten i oferowane przez niego kursy szkoleniowe spełniają wymogi ustanowione przez Agencję oraz opublikowane w jej oficjalnej publikacji. Po ustaleniu spełnienia tych wymogów podmiot jest uprawniony do przeprowadzania zatwierdzonych przez Agencję kursów szkoleniowych.

2. Agencja może prowadzić szkolenie adresowane w pierwszej kolejności do swojego personelu oraz personelu właściwych organów krajowych, ale także właściwych organów państw trzecich, organizacji międzynarodowych, osób fizycznych i prawnych podlegających niniejszemu rozporządzeniu oraz innych zainteresowanych stron, w ramach swoich wewnętrznych zasobów szkoleniowych albo – w razie konieczności – za pośrednictwem zewnętrznych podmiotów zapewniających szkolenia.

▼M3

Artykuł 93

Wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

W przypadku gdy Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą 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 – w kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz we współpracy z Radą ds. Weryfikacji Skuteczności Działania (PRB), o której mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) 2024/2803 – we wdrażaniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;

([1]) 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).

▼M3

c) udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym w opracowaniu i wdrożeniu projektu SESAR.

▼B

SEKCJA II

Struktura wewnętrzna

Artykuł 94

Status prawny, siedziba i biura terenowe

1. Agencja jest organem Unii. Agencja 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 umieszczać swój personel w delegaturach Unii w państwach trzecich, zgodnie z art. 104 ust. 4.

5. Przedstawicielem prawnym Agencji jest jej dyrektor wykonawczy.

Artykuł 95

Personel

1. Do personelu zatrudnianego przez Agencję zastosowanie mają regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej ([1]) oraz przepisy przyjęte w drodze porozumienia między instytucjami Unii w celu nadania skuteczności temu regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia.

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

Artykuł 96

Przywileje i immunitety

Do Agencji i jej personelu zastosowanie ma Protokół nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, załączony do TUE i TFUE.

([1]) 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).

▼B

Artykuł 97

Odpowiedzialność

1. Odpowiedzialność umowna Agencji podlega prawu właściwemu dla danej umowy.

2. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do wydawania orzeczeń 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 wszelkie szkody wyrządzone przez nią lub jej personel w ramach wykonywania swoich obowiązków.

4. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do orzekania w sporach dotyczących odszkodowania za szkody, o których mowa w ust. 3.

5. Odpowiedzialność osobistą personelu wobec Agencji regulują przepisy określone w regulaminie pracowniczym lub warunkach zatrudnienia mające do niego zastosowanie.

Artykuł 98

Funkcje zarządu

1. Agencja ma 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. 103;

b) przyjmuje roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności Agencji oraz przesyła je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu do dnia 1 lipca każdego roku. Roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności podawane jest do wiadomości publicznej;

c) przyjmuje corocznie dokument programowy Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 117;

d) przyjmuje roczny budżet Agencji większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 120 ust. 11;

e) ustanawia procedury podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, o których mowa w art. 115 i 116;

f) wykonuje funkcje dotyczące budżetu Agencji zgodnie z art. 120, 121 i 125;

g) powołuje członków komisji odwoławczej zgodnie z art. 106;

h) sprawuje władzę dyscyplinarną wobec dyrektora wykonawczego;

i) opiniuje przepisy dotyczące opłat i honorariów, o których mowa w art. 126;

j) przyjmuje swój regulamin wewnętrzny;

k) decyduje o systemie językowym Agencji;

▼B

l) podejmuje decyzje w sprawie utworzenia oraz, w stosownych przypadkach, zmian struktur wewnętrznych Agencji na szczeblu dyrektorów;

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 (zwane dalej „uprawnieniami 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) przyjmuje przepisy dotyczące zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do swoich członków, a także członków komisji odwoławczej;

p) zapewnia odpowiednie działania następcze w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, a także uzyskanych w rezultacie dochodzeń przeprowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (zwany dalej „OLAF”) ([1]);

q) przyjmuje regulamin finansowy mający zastosowanie do Agencji zgodnie z art. 125;

r) mianuje księgowego podlegającego regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników, który musi być całkowicie niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków;

s) przyjmuje strategię zwalczania nadużyć finansowych, proporcjonalną w stosunku do ryzyka takich nadużyć, uwzględniającą koszty i korzyści związane ze środkami, które mają być wdrażane;

t) opiniuje projekt europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 5;

u) przyjmuje europejski plan bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 6;

v) podejmuje należycie uzasadnione decyzje dotyczące uchylania immunitetu zgodnie z art. 17 Protokołu nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, załączonego do TUE i do TFUE;

w) ustanawia procedury skutecznej współpracy Agencji z krajowymi organami sądowniczymi, bez uszczerbku dla rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) nr 376/2014.

3. Zarząd może doradzać dyrektorowi wykonawczemu w każdej kwestii związanej z dziedzinami objętymi zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.

([1]) 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).

▼B

4. Zarząd powołuje organ doradczy reprezentujący pełne spektrum zainteresowanych stron, na które ma wpływ praca Agencji, oraz zasięga jego opinii przed podjęciem decyzji w obszarach, o których mowa w ust. 2 lit. c), e), f) oraz 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 powoływać organy robocze, których zadaniem będzie udzielanie pomocy zarządowi w realizacji jego zadań, w tym w przygotowywaniu decyzji i monitorowaniu ich wdrażania.

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 członkowi personelu innemu niż dyrektor wykonawczy.

Artykuł 99

Skład zarządu

1. W skład zarządu wchodzą przedstawiciele państw członkowskich oraz Komisji, z których każdy ma prawo głosu. Każde państwo członkowskie mianuje po jednym członku zarządu oraz po dwóch zastępców. Zastępca reprezentuje członka jedynie w przypadku jego nieobecności. Komisja mianuje dwóch przedstawicieli i ich zastępców. Kadencja członków oraz ich zastępców trwa cztery lata. Kadencja ta może zostać przedłużona.

2. Członkowie zarządu i ich zastępcy są mianowani z uwagi na ich wiedzę, uznane doświadczenie oraz zaangażowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem ich wiedzy fachowej w kwestiach zarządczych, administracyjnych i budżetowych, przydatnych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Członkowie muszą być ogólnie odpowiedzialni przynajmniej za politykę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w swoich 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, aby proporcja kobiet i mężczyzn w składzie zarządu była wyważona.

4. W stosownych przypadkach w umowach, o których mowa w art. 129, określa się udział przedstawicieli europejskich państw trzecich w zarządzie w charakterze obserwatora oraz warunki takiego udziału.

▼B

5. Organ doradczy, o którym mowa w art. 98 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 pierwsza kadencja trwa 48 miesięcy i może zostać przedłużona.

Artykuł 100

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 101

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.

4. Członkowie zarządu mogą być, zgodnie z jego regulaminem wewnętrznym, wspomagani przez swoich doradców lub ekspertów.

5. Zarząd może zaprosić każdą osobę, której opinia może być przedmiotem zainteresowania, do udziału w jego posiedzeniach w charakterze obserwatora.

6. Agencja zapewnia zarządowi obsługę sekretariatu.

Artykuł 102

Zasady głosowania zarządu

1. Bez uszczerbku dla art. 98 ust. 2 lit. c) i d) oraz art. 103 ust. 7, zarząd podejmuje decyzje większością głosów swoich członków z prawem głosu. Na wniosek jednego z członków zarządu decyzję, o której mowa w art. 98 ust. 2 lit. k), podejmuje się jednomyślnie.

2. Każdy członek mianowany zgodnie z art. 99 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.

▼B

3. W regulaminie wewnętrznym zarządu określa się szczegółową procedurę głosowania, a w szczególności warunki, na jakich jeden z członków może działać w imieniu innego członka, a także, w stosownych przypadkach, wszelkie wymogi dotyczące kworum.

4. Do przyjęcia decyzji w sprawach budżetowych lub zasobów ludzkich, w szczególności w kwestiach, o których mowa w art. 98 ust. 2 lit. d), f), h), m), n), o) oraz q), wymagany jest głos Komisji za jej przyjęciem.

Artykuł 103

Dyrektor wykonawczy

1. Dyrektor wykonawczy zostaje zatrudniony jako członek personelu Agencji zatrudnionego 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 otwartej i przejrzystej procedury wyboru.

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

Przed mianowaniem kandydat wybrany przez zarząd zostaje wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz 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. W połowie kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji dotyczące wyników pracy dyrektora wykonawczego.

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 ciągu miesiąca poprzedzającego przedłużenie jego kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz 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.

▼B

7. Zarząd podejmuje decyzje w sprawie mianowania, przedłużenia kadencji lub odwołania ze stanowiska dyrektora wykonawczego większością dwóch trzecich głosów swoich 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 104

Obowiązki dyrektora wykonawczego

1. Dyrektor wykonawczy zarządza Agencją. Dyrektor wykonawczy odpowiada przed zarządem. Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji i zarządu, dyrektor wykonawczy musi być niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków i nie może zwracać się o instrukcje do jakiegokolwiek rządu lub innego organu ani nie może przyjmować instrukcji od jakiegokolwiek rządu lub 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 tych obowiązków.

3. Dyrektor wykonawczy odpowiada za realizację zadań powierzonych Agencji na mocy niniejszego rozporządzenia lub innych aktów Unii. W szczególności dyrektor wykonawczy jest odpowiedzialny za:

a) zatwierdzanie środków Agencji zdefiniowanych w art. 76, w granicach określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie;

b) podejmowanie decyzji w sprawie dochodzeń, inspekcji i innych działań monitorujących przewidzianych w art. 83 i 85;

c) podejmowanie decyzji w sprawie przydziału zadań kwalifikowanym jednostkom zgodnie z art. 69 ust. 1 oraz przeprowadzania dochodzeń w imieniu Agencji przez właściwe organy krajowe lub kwalifikowane jednostki zgodnie z art. 83 ust. 1;

d) podejmowanie niezbędnych środków dotyczących działalności Agencji związanych ze współpracą międzynarodową zgodnie z art. 90;

e) podejmowanie wszelkich niezbędnych działań, w tym przyjmowanie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikowanie ogłoszeń, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

f) wdrażanie decyzji przyjętych przez zarząd;

g) opracowywanie rocznego skonsolidowanego sprawozdania z działalności Agencji oraz przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi;

▼B

h) opracowywanie projektu preliminarza dochodów i wydatków Agencji zgodnie z art. 120 oraz wykonywanie jej budżetu zgodnie z art. 121;

i) przekazywanie swoich uprawnień innym członkom personelu Agencji. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające zasady mające zastosowanie do takiego przekazywania uprawnień. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 127 ust. 2;

j) opracowywanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 117 ust. 1, oraz przedkładanie go do zatwierdzenia zarządowi, po otrzymaniu opinii Komisji;

k) wdrażanie dokumentu programowego, o którym mowa w art. 117 ust. 1, oraz składanie zarządowi sprawozdań z jego wykonania;

l) opracowywanie planu działania w następstwie wniosków z wewnętrznych lub zewnętrznych sprawozdań z kontroli i ocen, a także z dochodzeń przeprowadzanych przez OLAF, oraz przedstawianie sprawozdań z postępu prac – dwa razy w roku dla Komisji oraz 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 odstraszających kar administracyjnych i finansowych;

n) przygotowanie strategii Agencji w zakresie przeciwdziałania nadużyciom oraz przedkładanie jej do przyjęcia zarządowi;

o) przygotowanie projektu regulaminu finansowego mającego zastosowanie do Agencji;

p) przygotowanie europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego i jego kolejnych aktualizacji oraz 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 przenoszenia obowiązków na Agencję zgodnie z art. 64 i 65;

t) bieżące kierowanie Agencją;

u) podejmowanie wszystkich decyzji w sprawie utworzenia struktur wewnętrznych Agencji oraz, w razie konieczności, wszelkich ich zmian, z wyjątkiem struktur na szczeblu dyrektorów, które zostaną zatwierdzone przez zarząd;

▼B

v) przyjmowanie zasad zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do członków grup roboczych i grup ekspertów oraz innych członków personelu nieobjętych zakresem stosowania regulaminu pracowniczego, które to zasady obejmują przepisy dotyczące deklaracji o braku konfliktu interesów oraz, w stosownych przypadkach, działalności zawodowej po okresie zatrudnienia.

4. Dyrektor wykonawczy odpowiada również za podejmowanie decyzji, czy do celów realizacji zadań Agencji w sposób efektywny i skuteczny niezbędne jest utworzenie biura terenowego lub biur terenowych w jednym lub większej liczbie państw członkowskich lub państw trzecich lub umieszczenie personelu w delegaturach Unii w państwach trzecich, z zastrzeżeniem odpowiednich umów z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych. Decyzja ta wymaga uprzedniej zgody Komisji, zarządu oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskiego, w którym utworzone ma być biuro terenowe. W decyzjach tych określa się zakres działalności wykonywanej w tym biurze terenowym lub przez personel umieszczony w delegaturach w sposób pozwalający uniknąć niepotrzebnych kosztów i powielania funkcji administracyjnych Agencji.

Artykuł 105

Uprawnienia komisji odwoławczej

1. W strukturze administracyjnej Agencji tworzy się komisję odwoławczą. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu określenia organizacji i składu komisji odwoławczej.

2. Komisja odwoławcza jest odpowiedzialna za rozpatrywanie odwołań od decyzji, o których mowa w art. 108. Komisja odwoławcza zbiera się w miarę konieczności.

Artykuł 106

Członkowie komisji odwoławczej

1. Członkowie oraz ich zastępcy mianowani są przez zarząd z listy zakwalifikowanych kandydatów ustalonej przez Komisję.

2. Kadencja członków komisji odwoławczej, w tym przewodniczącego i wszystkich zastępców, wynosi pięć lat i można ją przedłużyć o kolejne pięć lat.

3. Członkowie komisji odwoławczej muszą być niezależni. Podejmując decyzje, nie mogą zwracać się o instrukcje do jakiegokolwiek rządu lub innego organu ani nie mogą przyjmować instrukcji od jakiegokolwiek rządu lub innego organu.

4. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą pełnić żadnych innych funkcji w Agencji. Członkowie komisji odwoławczej mogą być zatrudnieni na niepełnym etacie.

5. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą zostać 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, podjęła decyzję w tym celu.

▼B

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu określenia kwalifikacji wymaganych od członków komisji odwoławczej, ich statusu i stosunku umownego z Agencją, uprawnień poszczególnych członków w fazie przygotowawczej przed podjęciem decyzji oraz zasad i procedur głosowania.

Artykuł 107

Wyłączenie i sprzeciw

1. Członkowie komisji odwoławczej nie mogą brać udziału w jakimkolwiek postępowaniu odwoławczym, jeżeli mają w nim interes osobisty lub jeżeli wcześniej byli zaangażowani jako przedstawiciele jednej ze stron postępowania, lub jeżeli uczestniczyli w przyjmowaniu decyzji stanowiącej przedmiot postępowania odwoławczego.

2. Jeżeli z powodu wymienionego w ust. 1 lub jakiegokolwiek innego powodu członek komisji odwoławczej uzna, że nie powinien brać udziału w postępowaniu odwoławczym, informuje o tym komisję odwoławczą.

3. Każda ze stron postępowania odwoławczego może zgłosić sprzeciw wobec któregokolwiek członka komisji odwoławczej z powodów określonych w ust. 1 lub jeżeli wobec danego członka zachodzi podejrzenie o stronniczość. Sprzeciw taki nie jest dopuszczalny, jeżeli, mając świadomość istnienia powodu do sprzeciwu, taka strona postępowania odwoławczego dokonała czynności proceduralnej. Sprzeciw nie może dotyczyć obywatelstwa członka.

4. W przypadkach określonych w ust. 2 i 3 komisja odwoławcza decyduje bez udziału danego członka o środkach, które należy zastosować. Do celów podjęcia takiej decyzji dany członek zastępowany jest w komisji odwoławczej przez jego zastępcę.

Artykuł 108

Decyzje, od których przysługuje odwołanie

1. Odwołać można się od decyzji Agencji przyjętych na podstawie art. 64, 65, art. 76 ust. 6, art. 77–83, 85 lub 126.

2. Odwołanie wniesione zgodnie z ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. W przypadku gdy dyrektor wykonawczy uzna to za dopuszczalne w danych okolicznościach, może on zawiesić wykonanie decyzji, której dotyczy odwołanie.

3. Odwołanie od decyzji, która nie kończy postępowania w odniesieniu do jednej ze stron, może być złożone tylko wraz z odwołaniem od decyzji ostatecznej, chyba że decyzja ta przewiduje możliwość odrębnego odwołania.

Artykuł 109

Osoby uprawnione do wniesienia odwołania

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

▼B

Artykuł 110

Termin i forma

Odwołanie wraz ze szczegółowym uzasadnieniem składane jest do sekretariatu komisji odwoławczej w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia osoby zainteresowanej o danym środku lub, w razie braku takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o tym środku, w zależności od przypadku.

Artykuł 111

Rewizja wstępna

1. Przed rozpatrzeniem odwołania komisja odwoławcza daje Agencji możliwość zmiany jej decyzji. Jeżeli dyrektor wykonawczy uzna, że odwołanie jest zasadne, może zmienić 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 zmieniona, Agencja bezzwłocznie decyduje, czy należy zawiesić wykonanie decyzji zgodnie z art. 108 ust. 2.

Artykuł 112

Rozpatrywanie odwołań

1. Komisja odwoławcza ocenia, czy odwołanie jest dopuszczalne i zasadne.

2. Komisja odwoławcza, rozpatrując odwołanie zgodnie z ust. 1, działa niezwłocznie. 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 zadecydować o przeprowadzeniu spotkania wyjaśniającego, z urzędu albo na uzasadniony wniosek jednej ze stron w postępowaniu odwoławczym.

Artykuł 113

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 114

Skargi wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości

1. Do Trybunału Sprawiedliwości można wnieść skargi o unieważnienie aktów Agencji, które mają wywierać skutek prawny względem stron trzecich, skargi na bezczynność oraz, zgodnie z art. 97, skargi dotyczące odpowiedzialności pozaumownej, a także, na podstawie klauzuli arbitrażowej, skargi dotyczące odpowiedzialności umownej za szkody wyrządzone na skutek działań Agencji.

▼B

2. Skargi o unieważnienie decyzji Agencji przyjętych na mocy art. 64, 65, art. 76 ust. 6, art. 77–83, 85 lub 126 można wnosić do Trybunału Sprawiedliwości wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych w Agencji.

3. Instytucje Unii oraz państwa członkowskie mogą wnosić skargi przeciwko decyzjom Agencji bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości, bez konieczności wyczerpania procedur odwoławczych w Agencji.

4. Agencja podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości.

SEKCJA III

Metody pracy

Artykuł 115

Procedury przygotowywania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów zapewniania zgodności oraz materiałów zawierających wytyczne

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i innych szczegółowych specyfikacji, akceptowalnych sposobów zapewniania zgodności oraz materiałów zawierających wytyczne, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 3. Procedury te:

a) wykorzystują wiedzę fachową cywilnych, a w stosownych przypadkach – wojskowych organów lotniczych państw członkowskich;

b) w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów reprezentujących odpowiednie zainteresowane strony lub opierają się na wiedzy fachowej odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych lub innych wyspecjalizowanych organów;

c) zapewniają publikowanie dokumentów przez Agencję oraz szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, zgodnie z harmonogramem i procedurą, która zobowiązuje Agencję do sporządzenia pisemnej odpowiedzi w procesie konsultacji.

2. Gdy Agencja przygotowuje na podstawie art. 76 ust. 1 i 3 opinie, specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby zapewniania zgodności oraz materiały zawierające wytyczne, ustanawia 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 zasięga opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji Obrony oraz innych właściwych ekspertów wojskowych wyznaczonych przez państwa członkowskie. Jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca możliwego oddziaływania społecznego środków zastosowanych przez Agencję, Agencja włącza do konsultacji unijnych partnerów społecznych oraz inne odpowiednie zainteresowane strony.

3. Agencja publikuje w swojej oficjalnej publikacji opinie, specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, akceptowalne sposoby zapewniania zgodności oraz materiały zawierające wytyczne, przygotowane zgodnie z art. 76 ust. 1 i 3, oraz procedury ustanowione zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

▼B

Artykuł 116

Procedury podejmowania decyzji

1. Zarząd ustanawia przejrzyste procedury podejmowania decyzji, zgodnie z art. 76 ust. 4.

Procedury te w szczególności:

a) zapewniają wysłuchanie osób fizycznych lub prawnych, do których decyzja jest skierowana, oraz wszelkich innych stron, których dotyczy ona w sposób bezpośredni i indywidualny;

b) zapewniają powiadomienie o decyzji osób fizycznych lub prawnych oraz jej publikację, z zastrzeżeniem wymogów art. 123 i art. 132 ust. 2;

c) zapewniają poinformowanie osoby fizycznej lub prawnej, do której decyzja jest skierowana, 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 zainteresowane osoby powiadamiane są o decyzjach, w tym informacje o dostępnych procedurach odwoławczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 117

Programowanie roczne i wieloletnie

1. Do dnia 31 grudnia każdego roku, zgodnie z art. 98 ust. 2 lit. c), zarząd przyjmuje dokument programowy zawierający założenia programowania wieloletniego i rocznego, w oparciu o projekt przedstawiony sześć miesięcy przed jego przyjęciem przez dyrektora wykonawczego, przy uwzględnieniu opinii Komisji oraz w odniesieniu do wieloletniego programowania – po konsultacji z Parlamentem Europejskim. Zarząd przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Dokument programowy staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego, a w razie konieczności jest odpowiednio dostosowywany.

2. Roczny program prac zawiera szczegółowe cele oraz oczekiwane rezultaty, w tym wskaźniki skuteczności działania, oraz 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 i honorariów otrzymywanych przez Agencję. Roczny program prac musi być spójny z wieloletnim programem prac, o którym mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Wyraźnie 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. 90 oraz działania Agencji związane z tą strategią.

▼B

3. Zarząd dokonuje zmiany przyjętego rocznego programu prac w przypadku przydzielenia Agencji 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 skuteczności działania. Obejmuje on również programowanie w zakresie zasobów, w tym wieloletnie planowanie budżetu i zasobów kadrowych.

Programowanie w zakresie zasobów jest aktualizowane co roku. Programowanie strategiczne jest aktualizowane w stosownych przypadkach, a w szczególności w celu uwzględnienia wyników oceny, o której mowa w art. 124.

Artykuł 118

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 oraz dokonuje oceny ich wyników w odniesieniu do ustalonych celów, wskaźników skuteczności działania i harmonogramu, do ryzyka związanego z wykonanymi działaniami, jak również do wykorzystania zasobów i ogólnego funkcjonowania Agencji oraz efektywności i skuteczności wewnętrznych systemów kontroli. Wskazuje się w nim również, które działania były finansowane z budżetu regulacyjnego, a które z opłat i honorariów otrzymywanych przez Agencję.

Artykuł 119

Przejrzystość i informowanie

1. Do dokumentów będących w posiadaniu Agencji zastosowane ma rozporządzenie (WE) nr 1049/2001. Pozostaje to bez uszczerbku dla zasad dostępu do danych i informacji określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie art. 72 ust. 5 oraz art. 74 ust. 8 niniejszego rozporządzenia.

2. Agencja może uczestniczyć z własnej inicjatywy w działaniach komunikacyjnych w zakresie swoich kompetencji. Agencja zapewnia w szczególności, aby poza publikacjami określonymi w art. 115 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. 75.

▼B

3. W stosownych przypadkach Agencja tłumaczy na języki urzędowe Unii materiały propagujące bezpieczeństwo.

4. Właściwe organy krajowe udzielają Agencji pomocy poprzez skuteczne przekazywanie istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w obszarach ich odpowiednich jurysdykcji.

5. Każda osoba fizyczna lub prawna jest uprawniona do zwracania się do Agencji na piśmie w jakimkolwiek języku urzędowym Unii oraz ma prawo do otrzymania odpowiedzi w tym samym języku.

6. Usługi tłumaczeniowe niezbędne do funkcjonowania Agencji świadczy Centrum Tłumaczeń dla Organów Unii Europejskiej.

SEKCJA IV

Wymogi finansowe

Artykuł 120

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. 129;

c) opłaty wnoszone przez osoby składające wnioski o certyfikaty, które wydaje Agencja, oraz przez posiadaczy takich certyfikatów, a także 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, pod warunkiem że wkład taki nie zagraża niezależności i bezstronności Agencji;

f) dotacje.

2. Na wydatki Agencji składają się wydatki na personel, wydatki administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne. W odniesieniu do wydatków operacyjnych, 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 muszą się bilansować.

4. Budżety regulacyjne, opłaty nakładane i pobierane za działania certyfikacyjne oraz honoraria pobierane przez Agencję ujmuje się oddzielnie w sprawozdaniach finansowych Agencji.

5. W trakcie roku budżetowego Agencja dostosowuje swoje plany kadrowe i zarządzanie działaniami finansowanymi z zasobów związanych z opłatami i honorariami, tak aby umożliwiać szybkie reagowanie na obciążenie pracą i wahania tych dochodów.

▼B

6. Co roku dyrektor wykonawczy sporządza projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji na kolejny rok budżetowy, w tym projekt planu zatrudnienia, oraz przesyła go zarządowi wraz z materiałami wyjaśniającymi sytuację budżetową. W odniesieniu do stanowisk finansowanych z opłat i honorariów ten projekt planu zatrudnienia opiera się na zestawie wskaźników zatwierdzonych przez Komisję w celu pomiaru obciążenia pracą i skuteczności 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 obowiązków zgodnie z art. 64 i 65.

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. 129, ostateczny projekt preliminarza dochodów i wydatków Agencji, który zawiera projekt planu zatrudnienia wraz z tymczasowym programem prac.

8. Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie 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 niezbędne w odniesieniu do planu zatrudnienia, oraz kwotę wkładu z budżetu ogólnego, który przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z art. 313 i 314 TFUE.

10. Parlament Europejski i Rada zatwierdzają przydział środków na wkład na rzecz Agencji oraz przyjmują plan zatrudnienia Agencji, uwzględniając wskaźniki odnoszące się do obciążenia pracą Agencji oraz jej skuteczności, o których mowa w ust. 6.

11. Budżet jest przyjmowany przez zarząd. Budżet staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego Unii. W stosownych przypadkach zostaje on odpowiednio dostosowany.

12. Zarząd jak najszybciej informuje Parlament Europejski i Radę o zamiarze realizacji każdego projektu, który może mieć znaczące skutki finansowe dla finansowania z budżetu, w szczególności o zamiarze realizacji projektów dotyczących nieruchomości, takich jak na przykład wynajem lub zakup budynków, oraz informuje o tym Komisję. W przypadku wszelkich projektów, które dotyczą budynków i które mogą mieć znaczące skutki dla budżetu Agencji, zastosowanie ma rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1271/2013 ([1]).

([1]) 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).

▼B

W przypadku gdy Parlament Europejski lub Rada zgłosi zamiar wydania opinii, przekazuje swoją opinię zarządowi w terminie sześciu tygodni od daty powiadomienia o projekcie.

Artykuł 121

Wykonywanie i kontrola budżetu

1. Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji.

2. 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 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 966/2012 ([1]).

3. Do dnia 31 marca każdego kolejnego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji oraz Trybunału Obrachunkowego.

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. Do dnia 1 lipca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy Agencji przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji oraz Trybunałowi Obrachunkowemu końcowe sprawozdanie rachunkowe wraz z opinią zarządu.

7. Końcowe sprawozdanie rachunkowe publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* do dnia 15 listopada każdego kolejnego roku budżetowego.

8. Do dnia 30 września każdego kolejnego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła do Trybunału Obrachunkowego odpowiedź na uwagi. Odpowiedź tę przesyła on również zarządowi i Komisji.

([1]) 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 oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 (Dz.U. L 298 z 26.10.2012, s. 1).

▼B

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, podejmuje decyzję w sprawie udzielenia dyrektorowi wykonawczemu absolutorium z wykonania budżetu na rok n.

Artykuł 122

Zwalczanie nadużyć finansowych

1. Do celów zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 ([1]).

2. Agencja przystąpi 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) ([2]) w ciągu sześciu miesięcy od dnia 11 września 2018 r. oraz przyjmuje odpowiednie przepisy mające zastosowanie do jej personelu, wykorzystując wzór zawarty w załączniku do tego porozumienia.

3. Trybunał Obrachunkowy jest uprawniony do przeprowadzania kontroli, na podstawie dokumentacji oraz inspekcji przeprowadzanych 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, zgodnie z przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 883/2013 i rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 ([3]), w celu ustalenia, czy miało miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiekolwiek inne działanie niezgodne z prawem, wpływające na interesy finansowe Unii w związku z dotacją lub zamówieniem finansowanym przez Agencję.

5. Bez uszczerbku dla ust. 1-4, umowy o współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, zamówienia, umowy o udzielenie dotacji i decyzje o udzieleniu dotacji przez Agencję muszą zawierać przepisy wyraźnie uprawniające Trybunał Obrachunkowy i OLAF do przeprowadzania takich kontroli i dochodzeń, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami.

([1]) 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]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 15.

([3]) 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).

▼B

Artykuł 123

Przepisy bezpieczeństwa dotyczące ochrony informacji niejawnych oraz wrażliwych informacji jawnych

Agencja przyjmuje własne przepisy bezpieczeństwa równoważne przepisom Komisji w zakresie bezpieczeństwa dotyczącym ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz wrażliwych informacji jawnych, określonym w decyzjach Komisji (UE, Euratom) 2015/443 ([1]) i (UE, Euratom) 2015/444 ([2]). Przepisy Agencji w zakresie bezpieczeństwa muszą obejmować, między innymi, przepisy dotyczące wymiany, przetwarzania i przechowywania takich informacji.

Artykuł 124

Ocena

1. Nie później niż w dniu 12 września 2023 r., 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 także ewentualną potrzebę zmiany mandatu Agencji oraz skutki finansowe jakiejkolwiek zmiany w tym zakresie. W ocenie uwzględnia się opinie zarządu oraz zainteresowanych stron na poziomie zarówno unijnym, jak i krajowym.

2. Jeśli Komisja uzna, że dalsze funkcjonowanie Agencji w odniesieniu do powierzonych jej celów, mandatu i zadań nie jest już uzasadnione, może zaproponować odpowiednią zmianę lub uchylenie niniejszego rozporządzenia.

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

Artykuł 125

Regulamin finansowy

Po konsultacjach z Komisją zarząd przyjmuje regulamin finansowy Agencji. Regulamin finansowy nie może odbiegać od rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1271/2013, chyba że rozbieżności są szczególnie konieczne do celów funkcjonowania Agencji, a Komisja wcześniej wyraziła na nie zgodę.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼B

Artykuł 126

Opłaty i honoraria

1. Opłaty i honoraria pobiera się za:

a) wydawanie i odnawianie certyfikatów oraz rejestrację deklaracji przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także działania w zakresie nadzoru dotyczące działań, do których takie certyfikaty i deklaracje się odnoszą;

b) publikacje, szkolenia oraz świadczenie innych usług przez Agencję, przy czym muszą odzwierciedlać rzeczywisty koszt każdej z tych usług;

c) rozpatrywanie odwołań.

Wszelkie opłaty i honoraria są wyrażane i pobierane w euro.

2. Kwotę opłat i honorariów ustala się na takim poziomie, aby uzyskane z nich dochody pokrywały całkowite koszty działań związanych ze świadczonymi usługami oraz aby uniknąć nagromadzenia znaczących nadwyżek. W kosztach tych uwzględnia się wszystkie wydatki Agencji związane z personelem uczestniczącym w działaniach, o których mowa w ust. 1, w tym przypadającą na pracodawcę część składki emerytalnej. Opłaty i honoraria są dochodami Agencji przeznaczonymi na określony cel w odniesieniu do działań związanych z usługami, za które pobiera się opłaty i honoraria.

3. Nadwyżki budżetowe z tytułu opłat i honorariów przeznacza się na finansowanie przyszłych działań związanych z opłatami i honorariami lub na wyrównanie strat. W przypadku gdy znacząco pozytywny lub negatywny wynik budżetowy powtarza się, poziom opłat i honorariów poddaje się przeglądowi.

4. Po konsultacji z Agencją zgodnie z art. 98 ust. 2 lit. i), Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące opłat i honorariów pobieranych przez Agencję, określające w szczególności, za co na podstawie art. 120 ust. 1 lit. c) i d) pobiera się opłaty i honoraria, wysokość opłat i honorariów oraz sposób ich pobierania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 127

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.

▼B

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

Artykuł 128

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 11 września 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. 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 zakończeniem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany, o którym mowa w art. 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, art. 62 ust. 13, art. 68 ust. 3, art. 84 ust. 4, art. 105 i 106, 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 129

Uczestnictwo europejskich państw trzecich

Agencja jest otwarta na uczestnictwo europejskich państw trzecich, które są umawiającymi się stronami konwencji chicagowskiej i które zawarły umowy międzynarodowe z Unią oraz na ich podstawie przyjęły i stosują prawo Unii w dziedzinach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼B

Te umowy międzynarodowe mogą zawierać postanowienia określające w szczególności charakter i zakres udziału danego europejskiego państwa trzeciego w pracy Agencji, w tym postanowienia dotyczące wkładu finansowego i personelu. Agencja może, zgodnie z art. 90 ust. 2, dokonywać ustaleń roboczych z właściwym organem danego europejskiego państwa trzeciego w celu nadania skuteczności tym postanowieniom.

Artykuł 130

Umowa w sprawie siedziby i warunki działania

1. Niezbędne uzgodnienia dotyczące pomieszczeń, jakie należy zapewnić Agencji w przyjmującym państwie członkowskim, oraz obiektów udostępnianych przez to państwo członkowskie, a także przepisy szczególne mające zastosowanie w przyjmującym państwie członkowskim do dyrektora wykonawczego, członków zarządu, personelu agencji oraz członków ich rodzin, określa się w umowie w sprawie siedziby zawartej między Agencją a państwem członkowskim, w którym znajduje się jej siedziba.

2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia warunki niezbędne dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania Agencji, w tym wielojęzyczne placówki szkolne na odpowiednim poziomie oraz odpowiednie połączenia transportowe.

Artykuł 131

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania tych sankcji. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 132

Przetwarzanie danych osobowych

1. W odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie wykonują swoje zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.

2. W odniesieniu do 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 133

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005

W art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Komisję wspomaga komitet (zwany dalej »Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE«). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼B

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 134

Zmiany w rozporządzeniu (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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) przez organ krajowy jednego z państw członkowskich, przez kilka organów państw członkowskich działających wspólnie zgodnie z art. 62 ust. 5 tego rozporządzenia albo przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”;

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 tą koncesją.

2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego odzwierciedla się, w stosownych przypadkach, w koncesji.

Właściwy organ odpowiedzialny za AOC jak najszybciej informuje właściwy organ przyznający koncesje o wszelkich odnośnych proponowanych zmianach w AOC.

3. Właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ przyznający koncesje uzgadniają środki proaktywnej wymiany informacji istotnych dla oceny i zachowania AOC i koncesji.

▼B

Wymiana ta może obejmować, między innymi, informacje dotyczące rozwiązań finansowych, własnościowych lub organizacyjnych wspólnotowego przewoźnika lotniczego, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub płynność finansową jego operacji lub które mogą pomóc właściwemu organowi odpowiedzialnemu za AOC w wykonywaniu jego działań w zakresie nadzoru w odniesieniu do bezpieczeństwa. W przypadku gdy 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 oraz właściwy organ wydający koncesje konsultują się wzajemnie jak najszybciej przed podjęciem takich działań oraz współpracują, poszukując rozwiązania problemu przed podjęciem działań. W przypadku podjęcia działań właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ wydający koncesje jak najszybciej powiadamiają się o tym nawzajem.”;

3) art. 12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego rejestruje się – według uznania państwa członkowskiego, którego właściwy organ wydaje koncesję – w jego własnym rejestrze krajowym albo w rejestrze krajowym innego państwa członkowskiego. Jednakże jeżeli statek powietrzny użytkowany jest w ramach umowy leasingu bez załogi lub umowy leasingu z załogą zgodnie z art. 13, może on zostać zarejestrowany w rejestrze krajowym któregokolwiek państwa członkowskiego albo państwa trzeciego.”.

Artykuł 135

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010

Art. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia badania

1. Każdy wypadek lub poważny incydent z udziałem statku powietrznego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*), podlega badaniu zdarzenia lotniczego w państwie członkowskim, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent.

2. W przypadku gdy statek powietrzny, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2018/1139, i który jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, 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 danego wypadku lub poważnego incydentu oraz spodziewanych wniosków z tego badania mogących mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

▼B

4. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą postanowić 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 mogą wyciągnąć z tego badania wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 2 niniejszego artykułu właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych może postanowić, biorąc pod uwagę spodziewane wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego, o niewszczynaniu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzałogowego statku powietrznego, w odniesieniu do którego nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, lub dotyczy załogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg, i w którym nikt nie odniósł poważnych ani śmiertelnych obrażeń.

6. Badania zdarzeń lotniczych, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, w żadnym razie nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Muszą być niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności oraz pozostawać bez uszczerbku dla nich.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.

Artykuł 136

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014

Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących cywilnych statków powietrznych, do których zastosowanie ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*).

Jednakże niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, w odniesieniu do których nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, chyba że zdarzenie lub inne informacje związane z bezpieczeństwem dotyczące bezzałogowych statków powietrznych doprowadziło do śmierci lub poważnych urazów osób lub jeżeli uczestniczył w nim statek powietrzny inny niż bezzałogowy statek powietrzny.

▼B

Państwa członkowskie mogą postanowić o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących statku powietrznego, do których nie ma zastosowania rozporządzenie (UE) 2018/1139.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.

Artykuł 137

Zmiany w dyrektywie 2014/30/UE

W dyrektywie 2014/30/UE art. 2 ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) poniższego wyposażenia lotniczego, w przypadku gdy wyposażenie to wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) i jest przeznaczone jedynie do użytkowania w powietrzu:

(i) statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane;

(ii) bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane, których projekt jest certyfikowany zgodnie z art. 56 ust. 1 tego rozporządzenia i które są przeznaczone jedynie do działania na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.

▼B

Artykuł 138

Zmiany w dyrektywie 2014/53/UE

Punkt 3 załącznika I do dyrektywy 2014/53/UE otrzymuje brzmienie:

„3. Poniższe wyposażenie lotnicze, w przypadku gdy wyposażenie to wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*) i jest przeznaczone jedynie do użytkowania w powietrzu:

a) statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane;

b) bezzałogowe statki powietrzne, a także związane z nimi silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane, których projekt jest certyfikowany zgodnie z art. 56 ust. 1 tego rozporządzenia i które są przeznaczone jedynie do działania na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”.

Artykuł 139

Uchylenie

1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 traci moc ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r.

2. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 traci moc ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. Jednakże art. 4, 5, 6, 6a i 7 tego rozporządzenia oraz załączniki III i IV do tego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do dnia rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 47 niniejszego rozporządzenia, w zakresie, w jakim akty te dotyczą przedmiotu odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004, a w każdym wypadku nie później niż w dniu 12 września 2023 r.

3. Rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 traci moc z dniem rozpoczęcia stosowania szczegółowych zasad przyjętych na podstawie art. 32 ust. 1 lit. a) dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących odpoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przez jednego pilota przy użyciu samolotów.

▼B

4. Odesłania do uchylonych rozporządzeń, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, odczytuje zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.

Artykuł 140

Przepisy przejściowe

1. Certyfikaty oraz 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. 67.

2. Nie później niż w dniu 12 września 2023 r. przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzeń (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 552/2004 dostosowuje się do niniejszego rozporządzenia. Do czasu dostosowania wszelkie odesłania w tych przepisach wykonawczych do:

a) „użytkowania komercyjnego” traktuje się jako odesłanie do art. 3 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

b) „skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym” traktuje się jako odesłanie do art. 3 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

c) „akcesoriów” traktuje się jako odesłanie do art. 3 pkt 29 niniejszego rozporządzenia;

d) „licencji pilota samolotowego rekreacyjnego” traktuje się jako odesłanie do art. 7 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

3. Najpóźniej dwa lata po dniu 11 września 2018 r. Agencja wydaje zgodnie z art. 76 ust. 1 i 3 niniejszego rozporządzenia opinie na temat propozycji zmian do rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 ([1]), (UE) nr 1321/2014 ([2]), (UE) nr 1178/2011 ([3]) i (UE) nr 965/2012 ([4]) oraz mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, aby dostosować te przepisy do niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do statków powietrznych przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego.

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

([3]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

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

▼B

4. Do dnia 12 września 2021 r. Agencja może wydać materiały zawierające wytyczne do dobrowolnego stosowania przez państwa członkowskie, aby wesprzeć opracowywanie proporcjonalnych zasad krajowych dotyczących projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych wymienionych w załączniku I.

5. Na zasadzie odstępstwa od art. 55 i 56 odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nadal mają zastosowanie do czasu wejścia w życie aktów delegowanych, o których mowa w art. 58, oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 57 niniejszego rozporządzenia.

6. Państwa członkowskie rozwiązują lub dostosowują istniejące umowy dwustronne zawarte przez nie z państwami trzecimi w dziedzinach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia jak najszybciej po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a w każdym razie nie później niż w dniu 12 września 2021 r.

Artykuł 141

Wejście w życie

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

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)

1. Kategorie statków powietrznych załogowych, do których niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania:

a) historyczne statki powietrzne spełniające następujące kryteria:

(i) statki powietrzne, których:

— pierwotny projekt powstał przed dniem 1 stycznia 1955 r., oraz

— produkcja zakończyła się przed dniem 1 stycznia 1975 r.;

lub

(ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z:

— udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym,

— istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub

— istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;

lub

b) statki powietrzne specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;

c) statki powietrzne, w tym dostarczane w postaci zestawów do samodzielnego montażu, w przypadku gdy co najmniej 51 % zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem ma być wykonanych przez amatora, lub nienastawione na zysk stowarzyszenie amatorów, na ich własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych;

▼C1

d) statki powietrzne, które były wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że jest to typ statku powietrznego, którego norma projektowa została przyjęta przez Agencję;

▼B

e) samoloty posiadające mierzalną prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej, śmigłowce, motoparalotnie, szybowce i motoszybowce mające nie więcej niż dwa miejsca, których maksymalna masa startowa (zwana dalej „MTOM”) – zgodnie z rejestracją dokonaną przez państwa członkowskie – jest nie większa niż:

	samolot/śmigłowiec/motoparalotnia/motoszybowce	szybowce	amfibia lub wodnosamolot/śmigłowiec	spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca
jednomiejscowy	300 kg MTOM	250 kg MTOM	dodatkowo 30 kg MTOM	dodatkowo 15 kg MTOM
dwumiejscowy	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatkowo 45 kg MTOM	dodatkowo 25 kg MTOM

W przypadku użytkowania amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca zarówno jako wodnosamolotu/śmigłowca, jak i jako samolotu lądowego/śmigłowca, muszą się one zmieścić w mającym zastosowanie limicie MTOM.

f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o MTOM nieprzekraczającej 600 kg;

▼B

g) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d), których projekt konstrukcyjny jest podobny do projektu konstrukcyjnego oryginalnego statku powietrznego;

h) jednoosobowe lub dwuosobowe balony i sterowce o maksymalnej nominalnej objętości nieprzekraczającej, w przypadku gorącego powietrza, 1 200 m^3, a w przypadku innych gazów nośnych – 400 m^3;

i) wszelkie inne statki powietrzne załogowe o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

▼C1

a) statków powietrznych na uwięzi bez układu napędowego, w przypadku gdy maksymalna długość uwięzi wynosi 50 m, i gdzie:

▼B

(i) MTOM statku powietrznego, łącznie z ładunkiem, jest mniejsza niż 25 kg; lub

(ii) w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza, ich maksymalna nominalna objętość jest mniejsza niż 40 m^3;

b) statków powietrznych na uwięzi, których MTOM jest nie większa niż 1 kg.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Zasadnicze wymogi dotyczące zdatności do lotu

1. INTEGRALNOŚĆ WYROBU

Integralność wyrobu, w tym ochrona przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa informacji, musi być zapewniona we wszystkich przewidywanych warunkach lotu przez cały okres eksploatacji statku powietrznego. Zgodność ze wszystkimi wymogami musi być wykazywana za pomocą ocen lub analiz, popartych, w razie konieczności, próbami.

1.1. Struktura i materiały

1.1.1. Integralność struktury musi być zapewniona dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, włącznie z jego układem napędowym, i musi być utrzymana przez cały okres eksploatacji statku powietrznego.

1.1.2. Wszystkie części statku powietrznego, których uszkodzenie mogłoby obniżyć integralność struktury, muszą spełniać poniższe warunki bez szkodliwego odkształcenia lub uszkodzenia. Dotyczy to wszystkich elementów o znaczącej masie i ich urządzeń mocujących.

a) Muszą zostać uwzględnione wszystkie kombinacje obciążeń, których wystąpienia można zasadnie oczekiwać, w zakresie oraz wystarczająco ponad zakres zmian masy, położenia środka ciężkości, eksploatacyjnej obwiedni obciążeń oraz całego okresu eksploatacji statku powietrznego. Obejmuje to obciążenia od podmuchów, manewrów, hermetyzacji, powierzchni ruchomych, układów sterowania i napędowych zarówno w locie, jak i na ziemi.

b) Muszą zostać uwzględnione obciążenia i prawdopodobne uszkodzenia wywołane awaryjnym lądowaniem na lądzie albo na wodzie.

c) Stosownie do danego rodzaju operacji, muszą zostać uwzględnione efekty dynamiczne w odniesieniu do reakcji konstrukcji na te obciążenia, przy wzięciu pod uwagę rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego.

1.1.3. Statek powietrzny musi być wolny od wszelkiej niestateczności aeroelastycznej i nadmiernych drgań.

1.1.4. Procesy produkcyjne i materiały zastosowane w budowie statku powietrznego muszą skutkować znanymi i powtarzalnymi własnościami strukturalnymi. Muszą zostać uwzględnione wszelkie zmiany właściwości materiałów wynikające z oddziaływania środowiska eksploatacyjnego.

1.1.5. Musi zostać zapewnione, aby w możliwym zakresie wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji w wyniku oddziaływania środowiska oraz uszkodzeń przypadkowych i pojedynczych nie obniżał poziomu integralności strukturalnej poniżej akceptowalnego poziomu wytrzymałości szczątkowej. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą zostać opublikowane.

1.2. Napęd

1.2.1. Integralność układu napędowego (tj. silnika oraz, w stosownych przypadkach, śmigła) musi być wykazana dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń układu napędowego i wystarczająco ponad nią oraz utrzymana przez cały okres eksploatacji układu napędowego, z uwzględnieniem roli układu napędowego w ogólnym bezpieczeństwie statku powietrznego.

1.2.2. Układ napędowy musi wytwarzać, bez przekraczania ustanowionych ograniczeń, ciąg lub moc niezbędne we wszystkich wymaganych warunkach lotu, z uwzględnieniem warunków i oddziaływań środowiska.

▼B

1.2.3. Proces produkcyjny i materiały zastosowane w budowie układu napędowego muszą skutkować znanymi i powtarzalnymi właściwościami konstrukcji. Muszą zostać uwzględnione wszelkie zmiany właściwości materiałów wynikające z oddziaływania środowiska eksploatacyjnego.

1.2.4. Wpływ obciążeń okresowo zmiennych, degradacji na skutek oddziaływania środowiska i eksploatacji oraz wynikających z tego możliwych uszkodzeń części nie może obniżać poziomu integralności układu napędowego poniżej akceptowanego poziomu. Wszelkie niezbędne pod tym względem instrukcje dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą zostać opublikowane.

1.2.5. Wszelkie niezbędne instrukcje, informacje oraz wymogi z zakresu bezpieczeństwa i prawidłowego współdziałania pomiędzy układem napędowym a statkiem powietrznym muszą zostać opublikowane.

1.3. Układy i wyposażenie (inne niż wyposażenie nieinstalowane):

1.3.1. Statek powietrzny nie może mieć cech ani szczegółów konstrukcyjnych, co do których z doświadczenia wiadomo, że są niebezpieczne.

1.3.2. Statek powietrzny, w tym jego układy i wyposażenie wymagane do oceny projektu typu lub wymagane przez zasady eksploatacji, musi funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszelkich przewidywalnych warunkach dla całej eksploatacyjnej obwiedni obciążeń statku powietrznego i wystarczająco ponad nią, przy należytym uwzględnieniu wpływu otaczającego środowiska na układy lub wyposażenie. Inne układy lub wyposażenie, których certyfikacja typu nie jest wymagana lub nie wymagają ich zasady eksploatacji, działające prawidłowo lub nieprawidłowo, nie mogą powodować zmniejszenia bezpieczeństwa ani wpływać negatywnie na właściwe funkcjonowanie jakichkolwiek innych układów ani wyposażenia. Układy i wyposażenie muszą nadawać się do użycia bez potrzeby stosowania wyjątkowych umiejętności lub wyjątkowej siły.

1.3.3. Układy i wyposażenie statku powietrznego, rozważane oddzielnie i w powiązaniu ze sobą, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby żaden katastrofalny stan uszkodzenia nie wynikał z pojedynczego uszkodzenia, co do którego nie zostało wykazane, że jest skrajnie nieprawdopodobne, a prawdopodobieństwo zajścia uszkodzenia musi być odwrotnie proporcjonalne do dotkliwości jego skutków dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie. W odniesieniu do powyższego kryterium pojedynczego uszkodzenia przyjmuje się, że konieczne jest należyte uwzględnienie wielkości i ogólnej konfiguracji statku powietrznego i że może to uniemożliwić spełnienie kryterium pojedynczego uszkodzenia przez niektóre części i układy śmigłowców i małych samolotów.

1.3.4. Informacje potrzebne do bezpiecznego wykonania lotu oraz informacje dotyczące stanów niebezpiecznych muszą zostać przekazane załodze lub personelowi obsługi technicznej, stosownie do przypadku, w sposób jasny, zwięzły i jednoznaczny. Układy, wyposażenie i przyrządy sterownicze, w tym oznaczenia i komunikaty, muszą być zaprojektowane i rozmieszczone w taki sposób, aby zminimalizować błędy, które mogłyby przyczynić się do spowodowania zagrożeń.

1.3.5. W projekcie muszą zostać uwzględnione środki ostrożności w celu zminimalizowania zagrożeń dla statku powietrznego i osób na jego pokładzie, wynikającego z niebezpieczeństw, których prawdopodobieństwo wystąpienia jest uzasadnione, w tym zagrożeń dla bezpieczeństwa informacji, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz statku powietrznego, łącznie z ochroną przed możliwością znaczącego uszkodzenia lub zakłócenia funkcjonowania jakiegokolwiek wyposażenia nieinstalowanego.

1.4. Wyposażenie nieinstalowane

1.4.1. Wyposażenie nieinstalowane musi spełniać przypisaną mu funkcję bezpieczeństwa lub funkcję mającą znaczenie dla bezpieczeństwa zgodnie z przeznaczeniem we wszelkich przewidywalnych warunkach eksploatacji, chyba że funkcja ta może być wypełniona w inny sposób.

▼B

1.4.2. Wyposażenie nieinstalowane musi nadawać się do użycia bez potrzeby stosowania wyjątkowych umiejętności lub wyjątkowej siły.

1.4.3. Wyposażenie nieinstalowane, działające prawidłowo lub nieprawidłowo, nie może powodować zmniejszenia bezpieczeństwa i nie może wpływać negatywnie na właściwe funkcjonowanie jakiegokolwiek innego wyposażenia, układów lub urządzeń.

1.5. Ciągła zdatność do lotu

1.5.1. Muszą zostać sporządzone i udostępnione wszystkie niezbędne dokumenty, w tym instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu, służące zapewnieniu utrzymania normy zdatności do lotu dla danego typu statku powietrznego i każdej związanej z nim części przez cały okres eksploatacji statku powietrznego.

1.5.2. Muszą zostać zapewnione środki umożliwiające przeglądy, regulacje, smarowanie, usunięcie lub wymianę części i wyposażenia nieinstalowanego, niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.

1.5.3. Wskazówki dotyczące ciągłej zdatności do lotu muszą mieć formę jednej lub większej liczby instrukcji, w zależności od ilości danych, które mają zawierać. Instrukcje muszą zawierać wskazówki dotyczące obsługi technicznej i naprawy, serwisowania, procedur usuwania usterek i przeglądów w formacie, który zapewnia ich przejrzysty układ.

1.5.4. Instrukcje dotyczące ciągłej zdatności do lotu muszą zawierać ograniczenia zdatności do lotu, ustalające z góry każdy obowiązkowy termin wymiany, odstępy między przeglądami oraz związaną z nimi procedurę przeglądów.

2. ASPEKTY UŻYTKOWANIA WYROBU ZWIĄZANE ZE ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

2.1. Musi zostać wykazane, że elementy, o których mowa poniżej, zostały uwzględnione w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób znajdujących się na pokładzie i na ziemi w trakcie użytkowania wyrobu:

a) Muszą zostać określone rodzaje operacji, do których statek powietrzny jest zatwierdzony, oraz ograniczenia i informacje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji, w tym ograniczenia środowiskowe i osiągi.

b) Statek powietrzny musi być w bezpieczny sposób sterowny i umożliwiać wykonanie manewrów we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym po awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów napędowych, z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego. Muszą zostać uwzględnione: siła pilota, środowisko kabiny pilota, obciążenie pracą pilota oraz inne względy związane z czynnikiem ludzkim, a także fazy lotu i czas jego trwania.

c) Musi zostać umożliwione łagodne przejście z jednej fazy lotu do drugiej bez wyjątkowych umiejętności pilotażowych, czujności, siły lub obciążenia pracą we wszelkich prawdopodobnych warunkach eksploatacji.

d) Statek powietrzny musi wykazywać taką stateczność, która zapewnia, aby pilot nie musiał sprostać nadmiernym wymaganiom, przy uwzględnieniu fazy lotu i czasu jej trwania.

e) Muszą zostać ustanowione procedury dotyczące zwykłej eksploatacji, wystąpienia awarii i sytuacji awaryjnych.

f) Muszą zostać zapewnione sygnały ostrzegawcze lub inne środki zapobiegawcze, służące zapobieganiu przekraczaniu normalnej obwiedni warunków lotu właściwej dla danego typu statku powietrznego.

g) Cechy statku powietrznego i jego układów muszą umożliwiać bezpieczny powrót z wartości granicznych obwiedni warunków lotu, w których statek może się znaleźć.

▼B

2.2. Członkom załogi muszą zostać udostępnione ograniczenia eksploatacji oraz inne informacje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji.

2.3. Użytkowanie wyrobu musi być chronione przed zagrożeniami wynikającymi z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym z warunków środowiska.

a) W szczególności, stosownie do danego rodzaju użytkowania oraz z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego, nie można dopuścić do wystąpienia stanów niebezpiecznych w wyniku zetknięcia się z takimi zjawiskami jak między innymi: niesprzyjające warunki atmosferyczne, wyładowanie atmosferyczne, zderzenie z ptakiem, strefy promieniowania wysokiej częstotliwości, ozon, a także z innymi zjawiskami, których wystąpienia można zasadnie oczekiwać podczas użytkowania wyrobu.

b) Przedział pasażerski, stosownie do danego rodzaju użytkowania, musi zapewniać pasażerom stosowne warunki przewozu i odpowiednią ochronę przed wszelkimi przewidywalnymi zagrożeniami, wynikającymi z operacji lotniczych lub powstającymi w sytuacjach awaryjnych, w tym przed zagrożeniem pożarem, dymem, toksycznym gazem i gwałtowną dekompresją, z uwzględnieniem rozmiaru i konfiguracji statku powietrznego. Muszą zostać wprowadzone środki dające pasażerowi wszelkie racjonalne szanse uniknięcia poważnych urazów i zapewniające szybką ewakuację ze statku powietrznego oraz dające ochronę przed skutkiem sił bezwładności w przypadku lądowania awaryjnego na ziemi lub na wodzie. W razie konieczności muszą zostać zapewnione wyraźne i jednoznaczne oznaczenia lub komunikaty w celu poinstruowania pasażerów o odpowiednim bezpiecznym zachowaniu oraz o umiejscowieniu i właściwym użyciu wyposażenia bezpieczeństwa. Wymagane wyposażenie bezpieczeństwa musi być łatwo dostępne.

c) Przedział załogi, stosownie do danego rodzaju użytkowania, musi być rozplanowany tak, aby ułatwiać operacje lotnicze, w tym zapewniać środki orientacji sytuacyjnej, oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach awaryjnych. Środowisko przedziału załogi nie może zagrażać zdolności załogi do wypełniania obowiązków i musi być tak zaprojektowane, aby możliwe było uniknięcie zarówno wzajemnego przeszkadzania sobie podczas eksploatacji, jak i nieprawidłowego użycia przyrządów sterowniczych.

3. ORGANIZACJE (W TYM OSOBY FIZYCZNE UCZESTNICZĄCE W PROJEKTOWANIU, PRODUKCJI, ZARZĄDZANIU CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU LUB OBSŁUDZE TECHNICZNEJ)

3.1. Zatwierdzenie dla organizacji musi zostać wydane po spełnieniu następujących warunków, stosownie do rodzaju działalności:

a) organizacja musi posiadać wszystkie środki niezbędne do wykonania należących do niej zadań. Do środków tych należą między innymi: obiekty, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz stale dążyć do doskonalenia tego systemu;

c) organizacja w razie potrzeby zawiera porozumienia z innymi odpowiednimi organizacjami w celu zapewnienia ciągłej zgodności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu określonymi w niniejszym załączniku;

▼B

d) organizacja ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania określonego w lit. b) oraz porozumień w lit. c), aby przyczyniać się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z mającym zastosowanie prawem Unii.

3.2. W przypadku organizacji prowadzących szkolenia w zakresie obsługi technicznej nie mają zastosowania warunki określone w pkt 3.1 lit. c) i d).

3.3. Osoby fizyczne uczestniczące w obsłudze technicznej muszą nabyć i utrzymywać odpowiedni do rodzaju działalności poziom wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych oraz doświadczenia.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Zasadnicze wymogi dotyczące zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska

1. Wyroby muszą być zaprojektowane tak, aby zminimalizować hałas w możliwie największym zakresie, z uwzględnieniem pkt 4.

2. Wyroby muszą być zaprojektowane tak, aby zminimalizować emisje w możliwie największym zakresie, z uwzględnieniem pkt 4.

3. Wyroby muszą być zaprojektowane tak, aby zminimalizować emisje pochodzące z odparowania lub wydzielania płynów, z uwzględnieniem pkt 4.

4. Wszelkie kompromisy pomiędzy środkami projektowymi dotyczącymi zminimalizowania hałasu, różnego rodzaju emisji oraz wydzielania płynów muszą zostać wzięte pod uwagę.

5. Przy minimalizowaniu hałasu i emisji uwzględnia się pełen zakres normalnych warunków eksploatacji oraz wszystkie obszary geograficzne, w których hałas i emisje lotnicze mogą być problemem.

6. Układy i wyposażenie statków powietrznych wymagane ze względów ochrony środowiska muszą być zaprojektowane, wyprodukowane i utrzymywane tak, aby funkcjonowały zgodnie z ich przeznaczeniem w każdych przewidywalnych warunkach eksploatacji. Ich niezawodność musi być odpowiednia do ich zakładanego wpływu na zgodność wyrobu z wymogami ochrony środowiska.

7. Wszelkie wskazówki, procedury, środki, instrukcje, ograniczenia i inspekcje niezbędne do zapewnienia ciągłej zgodności wyrobu lotniczego z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku muszą zostać przygotowane i udostępnione użytkownikom w wyraźny sposób.

8. Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej wyrobów lotniczych muszą:

   a) dysponować wszystkimi środkami niezbędnymi do zapewnienia zgodności wyrobów lotniczych z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku; oraz

   b) w razie konieczności zawrzeć porozumienia z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić zgodność wyrobu lotniczego z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

Zasadnicze wymogi dotyczące załogi

1. SZKOLENIE PILOTÓW

1.1. Wymogi ogólne

Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być wystarczająco wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, utrzymać i wykazać odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

1.2. Wiedza teoretyczna

Pilot musi zdobyć i utrzymywać poziom wiedzy odpowiedni do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego oraz proporcjonalny do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:

a) prawo lotnicze;

b) wiedza ogólna o statkach powietrznych;

c) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;

d) wykonywanie i planowanie lotu;

e) możliwości i ograniczenia człowieka;

f) meteorologia;

g) nawigacja;

h) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;

i) zasady lotu;

j) łączność; oraz

k) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi.

1.3. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej

1.3.1. Zdobywanie i utrzymywanie wiedzy teoretycznej musi być wykazywane podczas szkolenia przez ciągłe oceny oraz, w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.

1.3.2. Musi być utrzymywany odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Spełnienie wymogów musi być wykazywane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów lub kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

1.4. Umiejętności praktyczne

Pilot musi nabywać i utrzymywać umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności oraz – jeżeli wymagają tego funkcje pełnione na pokładzie statku powietrznego – muszą obejmować:

a) czynności wykonywane przed lotem i w trakcie lotu, w tym w odniesieniu do osiągów, masy i wyważenia statku powietrznego, kontroli i obsługi technicznej statku powietrznego, planowania zapotrzebowania na paliwo/energię, oceny warunków pogodowych, planowania trasy, ograniczeń korzystania z przestrzeni powietrznej oraz dostępności dróg startowych;

▼B

b) operacje na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;

c) środki i procedury zapobiegania kolizjom;

d) pilotowanie statku powietrznego według zewnętrznych punktów odniesienia;

e) manewry w locie, w tym manewry w sytuacjach krytycznych, oraz związane z tym manewry wyprowadzania z tych sytuacji, w miarę technicznych możliwości;

f) starty i lądowania normalne oraz z wiatrem bocznym;

g) lot wyłącznie według wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;

h) procedury operacyjne, w tym umiejętność pracy w zespole i zarządzania zasobami stosownie do rodzaju operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;

i) nawigację i stosowanie przepisów ruchu lotniczego oraz pokrewnych procedur, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku, punktów odniesienia lub pomocy nawigacyjnych;

j) postępowanie w sytuacjach anormalnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;

k) przestrzeganie procedur służb ruchu lotniczego i łączności;

l) aspekty specyficzne dla danego typu lub klasy statku powietrznego;

m) dodatkowe szkolenie praktyczne, które może być wymagane w celu ograniczenia ryzyka związanego z określonym rodzajem działalności; oraz

n) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodologii oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.5. Wykazywanie i utrzymywanie umiejętności praktycznych

1.5.1. Pilot musi wykazać się zdolnością do przeprowadzania procedur i wykonywania manewrów z poziomem kompetencji odpowiednim dla funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego poprzez:

a) pilotowanie statku powietrznego w granicach jego ograniczeń;

b) właściwą ocenę sytuacji i wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych;

c) stosowanie wiedzy lotniczej;

d) zachowywanie ciągłej kontroli nad statkiem powietrznym w taki sposób, że zapewniony jest pozytywny wynik wykonywanej procedury lub manewru; oraz

e) umiejętności pozatechniczne, w tym rozpoznawanie zagrożeń i błędów oraz zarządzanie nimi – przy zastosowaniu odpowiedniej metodologii oceny połączonej z oceną umiejętności technicznych.

1.5.2. Musi być utrzymywany odpowiedni poziom umiejętności praktycznych. Spełnienie tego wymogu musi być wykazywane w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów lub kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z daną działalnością.

▼B

1.6. Biegłość językowa

Pilot musi mieć biegłość językową w stopniu odpowiednim do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego. Taka biegłość językowa obejmuje:

a) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;

b) umiejętność posługiwania się lotniczymi mapami tras, odlotów i podejść oraz związanymi z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; oraz

c) umiejętność porozumiewania się z innymi członkami załogi i służbami żeglugi powietrznej we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu, w języku używanym do łączności radiowej w odniesieniu do danego lotu.

1.7. Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

W przypadku wykorzystywania szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (zwanego dalej „FSTD”) do szkolenia lub do wykazania, że zdobyto lub utrzymano umiejętności praktyczne, ten FSTD musi spełniać warunki wymagane dla danego poziomu osiągów w tych obszarach, które mają znaczenie dla wykonania określonego zadania. W szczególności odtworzenie konfiguracji, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie układów muszą odpowiednio odwzorowywać cechy danego statku powietrznego.

1.8. Kurs szkoleniowy

1.8.1. Szkolenie musi być prowadzone w formie kursu szkoleniowego.

1.8.2. Kurs szkoleniowy musi spełniać następujące warunki:

a) dla każdego rodzaju kursu musi zostać opracowany program szkolenia; oraz

b) kurs szkoleniowy musi obejmować zarówno szczegółową wiedzę teoretyczną, jak i – w stosownych przypadkach – praktyczne szkolenie w locie (w tym szkolenie na urządzeniach symulacji lotu).

1.9. Instruktorzy

1.9.1. Instruktaż teoretyczny

Instruktaż teoretyczny muszą prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Muszą oni:

a) posiadać odpowiednią wiedzę w dziedzinie stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz

b) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe.

1.9.2. Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu

Szkolenie w powietrzu i szkolenie na symulatorze lotu muszą być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy posiadają następujące kwalifikacje:

a) spełniają wymogi dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;

b) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe;

c) przećwiczyli techniki szkoleniowe w zakresie manewrów w locie i procedur lotu, będących przedmiotem planowanego szkolenia w locie;

▼B

d) wykazali się umiejętnością nauczania w dziedzinach, których ma dotyczyć planowane szkolenie w locie, w tym w zakresie szkolenia dotyczącego czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotu, po jego zakończeniu oraz na ziemi; oraz

e) przechodzą regularne szkolenia odświeżające w celu zapewnienia aktualności standardów szkolenia.

Instruktorzy szkolenia ogólnego prowadzący szkolenie w statku powietrznym muszą również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji pilota dowódcy na statku powietrznym, którego dotyczy prowadzone szkolenie, z wyjątkiem szkolenia na nowy typ statku powietrznego.

1.10. Egzaminatorzy

Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności pilotów muszą:

a) spełniać wymogi obowiązujące instruktorów szkolenia ogólnego lub na symulatorach lotu; oraz

b) potrafić oceniać wyniki pilota oraz przeprowadzać testy i kontrole w locie.

2. WYMOGI DOTYCZĄCE DOŚWIADCZENIA – PILOCI

Osoba wykonująca czynności członka załogi lotniczej, instruktora lub egzaminatora musi zdobyć i utrzymać odpowiednie doświadczenie w zakresie pełnionych funkcji, chyba że w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przewidziano, że kompetencje wykazuje się zgodnie z pkt 1.5.

3. KONDYCJA ZDROWOTNA – PILOCI

3.1. Kryteria zdrowotne

3.1.1. Aby należycie wypełniać swoje funkcje, wszyscy piloci muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie ich zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Spełnienie wymogów musi zostać wykazane w drodze odpowiedniej oceny opartej na najlepszych praktykach w zakresie medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Odpowiednia kondycja zdrowotna obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby pilotowi:

a) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego;

b) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań; lub

c) właściwe postrzeganie otoczenia.

3.1.2. W przypadku niewykazania w pełni odpowiedniej kondycji zdrowotnej możliwe jest zastosowanie środków łagodzących, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

3.2. Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

Lekarz orzecznik medycyny lotniczej musi:

a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza;

▼B

b) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej oraz przechodzić regularne szkolenia odświeżające w celu zapewnienia aktualności standardów oceny; oraz

c) posiadać praktyczną wiedzę i doświadczenie w odniesieniu do warunków, w jakich piloci wykonują swoje zadania.

3.3. Centra medycyny lotniczej

Centra medycyny lotniczej muszą spełniać następujące warunki:

a) dysponować wszystkimi środkami niezbędnymi do wypełniania w pełnym zakresie obowiązków związanych z ich przywilejami. Do środków tych należą między innymi: obiekty, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji wdrażać i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i stale dążyć do doskonalenia tego systemu; oraz

c) w razie konieczności zawierać porozumienia z innymi odpowiednimi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z tymi wymogami.

4. CZŁONKOWIE PERSONELU POKŁADOWEGO

4.1. Wymogi ogólne

Członkowie personelu pokładowego muszą:

a) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągania i utrzymywania odpowiedniego poziomu kompetencji w celu wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; oraz

b) przechodzić okresowe badania do celów określenia, czy mają odpowiednią kondycję zdrowotną, aby bezpiecznie wykonywać przydzielone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Spełnienie tego wymogu musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.

4.2. Kurs szkoleniowy

4.2.1. Stosownie do danego rodzaju operacji lub przywilejów, szkolenie musi być prowadzone w formie kursu szkoleniowego.

4.2.2. Kurs szkoleniowy musi spełniać następujące warunki:

a) dla każdego rodzaju kursu musi zostać opracowany program szkolenia; oraz

b) kurs szkoleniowy musi obejmować zarówno szczegółową wiedzę teoretyczną, jak i – w stosownych przypadkach – instruktaż praktyczny (w tym szkolenie na urządzeniach symulacji lotu).

4.3. Instruktorzy personelu pokładowego

Instruktaż musi być prowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów. Instruktorzy ci muszą:

a) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia;

b) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki szkoleniowe; oraz

c) przechodzić regularne szkolenia odświeżające w celu zapewnienia aktualności standardów szkolenia.

▼B

4.4. Egzaminatorzy personelu pokładowego

Osoby odpowiedzialne za egzaminowanie personelu pokładowego muszą:

a) spełniać wymogi dotyczące instruktorów personelu pokładowego; oraz

b) potrafić oceniać wyniki personelu pokładowego i przeprowadzać egzaminy.

5. ORGANIZACJE SZKOLENIOWE

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów lub personelu pokładowego musi spełniać następujące wymogi:

a) dysponować wszystkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia w pełnym zakresie obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Do środków tych należą między innymi: obiekty, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) stosownie do rodzaju prowadzonych szkoleń i wielkości organizacji, organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, w tym ryzykiem związanym z pogorszeniem standardu szkolenia, oraz stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; oraz

c) w razie konieczności zawrzeć porozumienia z innymi odpowiednimi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z tymi wymogami.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

Zasadnicze wymogi dotyczące operacji lotniczych

1. WYMOGI OGÓLNE

1.1. Lot nie może być wykonywany, jeżeli członkowie załogi oraz, w stosownych przypadkach, wszelki pozostały personel operacyjny uczestniczący przygotowaniu i wykonaniu lotu nie są zaznajomieni z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi ma się odbywać lot, dla lotnisk, które planuje się wykorzystać, oraz dla związanych z nimi urządzeń nawigacyjnych.

1.2. Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej.

1.3. Przed każdym lotem muszą zostać określone role i zadania każdego członka załogi. Pilot dowódca musi być odpowiedzialny za operację i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i towarów znajdujących się na pokładzie.

1.4. Nie można przewozić w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stwarzać znaczące zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, takich jak materiały niebezpieczne, broń i amunicja, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu ograniczenia związanego z tym ryzyka.

1.5. Wszelkie niezbędne dane, dokumenty, zapisy oraz informacje do celów udokumentowania przestrzegania warunków wyszczególnionych w pkt 5.3 muszą być zachowane dla każdego lotu, przechowywane i dostępne oraz chronione przed nieuprawnionymi zmianami przez pewien minimalny okres, odpowiedni do rodzaju użytkowania.

2. PRZYGOTOWANIE LOTU

Lot nie może się rozpocząć, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą rozsądnych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

a) Odpowiednie urządzenia bezpośrednio wymagane do wykonania lotu i bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym urządzenia łączności i przyrządy nawigacyjne, są dostępne do celów wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji służby informacji lotniczej.

b) Załoga musi znać umiejscowienie odpowiedniego wyposażenia awaryjnego i sposób korzystania z niego, a pasażerowie muszą zostać o nich poinformowani. Członkom załogi i pasażerom muszą być udostępnione wystarczające informacje, dotyczące operacji i specyficzne dla zainstalowanego wyposażenia, odnoszące się do procedur awaryjnych i użycia wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie.

c) Pilot dowódca musi upewnić się, że:

(i) statek powietrzny jest zdatny do lotu zgodnie z pkt 6;

(ii) jeżeli jest to wymagane, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie certyfikaty dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;

(iii) przyrządy i wyposażenie wyszczególnione w pkt 5 wymagane do wykonania danego lotu są zainstalowane w statku powietrznym i funkcjonują, chyba że statek został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie mającego zastosowanie MEL lub dokumentu równoważnego;

▼B

(iv) masa i położenie środka ciężkości statku powietrznego pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w dokumentacji zdatności do lotu;

(v) cały bagaż podręczny, bagaż rejestrowany oraz towary zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone; oraz

(vi) w żadnym momencie podczas lotu nie zostaną przekroczone ograniczenia eksploatacji statku powietrznego wyszczególnione w pkt 4.

d) Załoga musi mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotniskach: wylotu, docelowym oraz, w stosownych przypadkach, lotniskach zapasowych, a także na trasie przelotu. Szczególna uwaga musi być zwrócona na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.

e) Muszą zostać zapewnione odpowiednie środki zaradcze lub plany awaryjne na okoliczność potencjalnie niebezpiecznych warunków atmosferycznych, których wystąpienia w locie jest spodziewane.

f) W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta, muszą umożliwiać spełnianie wymogów wynikających z tych przepisów wykonywania lotu. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, musi być wybrane lotnisko docelowe, a w stosownych przypadkach także lotnisko (lotniska) zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, z uwzględnieniem w szczególności prognozowanych warunków meteorologicznych, dostępności służb żeglugi powietrznej i urządzeń naziemnych oraz procedur dla lotów według wskazań przyrządów zatwierdzonych przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe lub zapasowe.

g) Ilość paliwa/energii na potrzeby napędu oraz materiałów eksploatacyjnych na pokładzie musi być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągi statku powietrznego i wszelkich przewidywanych opóźnień podczas lotu. Ponadto statek powietrzny musi dysponować rezerwą paliwa/energii na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach muszą zostać określone procedury zarządzania paliwem/energią w locie.

3. OPERACJE LOTNICZE

W odniesieniu do operacji lotniczych muszą być spełnione wszystkie następujące warunki:

a) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego, podczas startu i lądowania oraz wówczas, gdy pilot dowódca uzna to za niezbędne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi musi zająć miejsce siedzące na swoim stanowisku i musi używać znajdującego się tam systemu ograniczania ruchu;

b) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego wszyscy członkowie załogi zobowiązani do pełnienia służby na pokładzie muszą być stale obecni na swoich stanowiskach i mieć zapięte pasy bezpieczeństwa, z wyjątkiem przerw podczas lotu na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne;

c) w zakresie wymaganym w odniesieniu do danego typu statku powietrznego i rodzaju operacji pilot dowódca musi zapewnić, aby przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i zawsze, gdy zostanie to uznane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer w prawidłowy sposób zajmował miejsce siedzące i był odpowiednio zabezpieczony;

▼B

d) lot musi być wykonywany w taki sposób, aby we wszystkich fazach lotu utrzymane były: odpowiednia separacja od innych statków powietrznych i właściwe przewyższenie nad przeszkodami. Separacja taka musi wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują mające zastosowanie przepisy ruchu lotniczego w odniesieniu do danego rodzaju operacji;

e) lot nie może być kontynuowany, chyba że znane warunki są nadal przynajmniej równorzędne z warunkami określonymi w pkt 2. Ponadto w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów podejście w kierunku lotniska nie może być kontynuowane poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeżeli nie są spełnione określone kryteria widoczności;

f) w sytuacji awaryjnej pilot dowódca musi zapewnić, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje odpowiednie do okoliczności postępowania w takiej sytuacji awaryjnej;

g) pilot dowódca musi podjąć wszelkie niezbędne środki, aby zminimalizować negatywny wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na przebieg lotu;

h) nie jest dozwolone kołowanie statku powietrznego w polu ruchu naziemnego lotniska ani uruchamianie jego wirnika, chyba że za sterami znajduje się osoba o odpowiednich kompetencjach;

i) w stosownych przypadkach muszą być stosowane mające zastosowanie procedury zarządzania paliwem/energią w locie.

4. OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO I OGRANICZENIA EKSPLOATACJI

4.1. Statek powietrzny musi być eksploatowany zgodnie z jego dokumentacją zdatności do lotu oraz ze wszystkimi odpowiednimi procedurami i ograniczeniami eksploatacji ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji, w zależności od przypadku. Instrukcja użytkowania w locie lub równoważna dokumentacja musi być dostępna dla załogi i utrzymywana w stanie aktualnym w odniesieniu do każdego statku powietrznego.

4.2. Niezależnie od pkt 4.1., w przypadku operacji śmigłowców dopuszczalne jest chwilowe przekroczenie obwiedni strefy wysokość-prędkość pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa.

4.3. Statek powietrzny musi być eksploatowany zgodnie z mającą zastosowanie dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.

4.4. Lot nie może być rozpoczynany ani kontynuowany, jeżeli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na poziom osiągów, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i z zachowaniem odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami przy planowanej masie operacyjnej. Czynnikami, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania, są w szczególności:

a) procedury operacyjne;

b) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;

c) warunki pogodowe (temperatura, wiatr, opady i widzialność);

d) wielkość, nachylenie i stan pola startu/wzlotów; oraz

e) stan płatowca, zespołu napędowego lub układów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.

▼B

4.5. Takie czynniki muszą być uwzględnione bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio poprzez stosowanie zapasów lub marginesów, które można uwzględnić, planując osiągi, stosownie do danego rodzaju operacji.

5. PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

5.1. Statek powietrzny musi być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, łącznościowe i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem przepisów i zasad ruchu lotniczego oraz przepisów ruchu powietrznego mających zastosowanie w każdej fazie lotu.

5.2. W stosownych przypadkach statek powietrzny musi być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny oraz wyposażenie umożliwiające przetrwanie, z uwzględnieniem ryzyka związanego z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.

5.3. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę muszą być uaktualniane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem mających zastosowanie przepisów i zasad ruchu lotniczego, wysokości lotu i obszarów operacji.

6. CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU I ZGODNOŚĆ WYROBÓW Z WYMOGAMI OCHRONY ŚRODOWISKA

6.1. Statek powietrzny nie może być eksploatowany, chyba że:

a) statek powietrzny jest zdatny do lotu i w stanie odpowiednim do bezpiecznej i zgodnej z wymogami ochrony środowiska eksploatacji;

b) wyposażenie operacyjne i awaryjne niezbędne podczas zamierzonego lotu jest sprawne;

c) dokument stwierdzający zdatność statku powietrznego do lotu, oraz – w stosownych przypadkach – świadectwo zdatności w zakresie hałasu są ważne; oraz

d) obsługa techniczna statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami.

6.2. Przed każdym lotem lub serią następujących po sobie lotów musi być przeprowadzony przegląd statku powietrznego, poprzez zastosowanie procedury kontrolnej przed lotem w celu ustalenia, czy jest on zdatny do zamierzonego lotu.

6.3. Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli nie został dopuszczony do eksploatacji po obsłudze technicznej przez kwalifikowane osoby lub uprawnione organizacje. Podpisane poświadczenie obsługi musi zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi technicznej.

6.4. Dokumentacja niezbędna do wykazania zdatności statku powietrznego do lotu i jego zgodności z wymogami ochrony środowiska musi być przechowywana, oraz chroniona przed nieuprawnionymi zmianami, przez okres odpowiadający mającym zastosowanie wymogom dotyczącym ciągłej zdatności do lotu, dopóki informacje w niej zawarte nie zostaną zastąpione nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, lecz w każdym razie nie krócej niż przez 24 miesiące.

6.5. Wszelkie modyfikacje i naprawy muszą być zgodne z zasadniczymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, zgodności wyrobów z wymogami ochrony środowiska. Dane potwierdzające zgodność z wymogami dotyczącymi zdatności do lotu i zgodność wyrobów z wymogami ochrony środowiska muszą być zachowywane i chronione przed nieuprawnionymi zmianami.

▼B

6.6. Operator statku powietrznego jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby osoba trzecia przeprowadzająca obsługę techniczną przestrzegała wymogów operatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

7. CZŁONKOWIE ZAŁOGI

7.1. Liczba członków i skład załogi muszą być ustalane z uwzględnieniem:

a) ograniczeń certyfikacyjnych statku powietrznego, w tym, w stosownych przypadkach, demonstracji ewakuacji w sytuacjach awaryjnych;

b) konfiguracji statku powietrznego; oraz

c) rodzaju i czasu trwania operacji.

7.2. Pilot dowódca musi mieć prawo do wydawania wszelkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia operacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub mienia przewożonych na jego pokładzie.

7.3. W sytuacji awaryjnej, zagrażającej operacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie, pilot dowódca musi podjąć wszelkie działania, które uzna za niezbędne ze względów bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, pilot dowódca musi odpowiadać za bezzwłoczne powiadomienie odpowiedniego lokalnego organu.

7.4. Bez uszczerbku dla pkt 8.12, gdy na pokładzie przewożone są inne osoby, sytuacje awaryjne lub anormalne mogą być symulowane wyłącznie, jeżeli osoby te zostały przed wejściem na pokład samolotu należycie poinformowane i są świadome ryzyka związanego z taką symulacją.

7.5. Żaden członek załogi nie może dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się w stopniu zagrażającym bezpieczeństwu lotu z powodu zmęczenia, z uwzględnieniem między innymi przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby wykonanych odcinków, służby w nocy lub zmiany strefy czasowej. Okresy odpoczynku muszą zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na zniwelowanie skutków pełnienia wcześniejszych obowiązków i na odzyskanie sił przed rozpoczęciem następnego okresu pełnienia czynności lotniczych.

7.6. Członek załogi nie może wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.

8. DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE OPERACJI ZAROBKOWEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO I INNYCH OPERACJI, PODLEGAJĄCYCH CERTYFIKACJI LUB DEKLARACJI ORAZ PRZEPROWADZANYCH Z UŻYCIEM SAMOLOTÓW, ŚMIGŁOWCÓW LUB ZMIENNOPŁATÓW

8.1. Operacja nie może być podjęta, chyba że spełnia następujące warunki:

a) operator statku powietrznego musi dysponować, bezpośrednio lub poprzez umowy ze stronami trzecimi, środkami niezbędnymi do wykonywania operacji w danej skali i w danym zakresie. Do środków tych należą między innymi: statek powietrzny, urządzenia, struktura zarządzania, personel, wyposażenie, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

▼B

b) operator statku powietrznego musi korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrażać i realizować programy szkoleniowe i egzaminacyjne dla członków załogi oraz innego odpowiedniego personelu, które są niezbędne, aby zapewnić aktualność ich certyfikatów, uprawnień i kwalifikacji;

c) odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji, operator statku powietrznego musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz stale dążyć do doskonalenia takiego systemu;

d) operator statku powietrznego ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania, o którym mowa w lit. c), w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z mającym zastosowanie prawem Unii.

8.2. Operacja może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora statku powietrznego. Taka instrukcja musi zawierać wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące wszystkich eksploatowanych statków powietrznych oraz personelu operacyjnego, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków. W odniesieniu do członków załogi muszą istnieć ograniczenia mające zastosowanie do czasu lotu, okresów pełnienia czynności lotniczych i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje muszą być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie i muszą być zmieniane w razie konieczności.

8.3. Operator statku powietrznego ustanawia w stosownych przypadkach procedury, aby zminimalizować negatywny wpływ zakłócającego porządek zachowania pasażerów na bezpieczny przebieg lotu.

8.4. Operator statku powietrznego musi opracować i utrzymywać programy w zakresie ochrony dostosowane do statku powietrznego i rodzaju operacji, obejmujące w szczególności:

a) ochronę przedziału załogi;

b) listę kontrolną wykorzystywaną w procedurze przeszukania statku powietrznego;

c) programy szkoleniowe; oraz

d) ochronę układów elektronicznych i komputerowych przed umyślnym lub nieumyślnym zakłóceniem ich pracy lub uszkodzeniem.

8.5. W przypadku gdy środki ochrony mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, stopień ryzyka musi zostać poddany ocenie i muszą zostać opracowane odpowiednie procedury w celu ograniczenia ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa; może to wymagać użycia specjalistycznego sprzętu.

8.6. Operator statku powietrznego musi wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na pilota dowódcę.

8.7. W celu zapobiegania zmęczeniu musi być stosowany system zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia. Taki system obowiązujący w danym locie lub serii lotów musi uwzględniać czas lotu, okres pełnienia czynności lotniczych, okres służby i dostosowane okresy odpoczynku. Ograniczenia wprowadzone do systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia muszą uwzględniać wszystkie odpowiednie czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie jak: liczba wykonanych odcinków, przekraczanie stref czasowych, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, przebazowanie, sumaryczny czas służby w danych okresach, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także zapewnienie załogi w poszerzonym składzie.

▼B

8.8. Operator statku powietrznego musi zapewnić, aby zadania wyszczególnione w pkt 6.1 oraz opisane w pkt 6.4 i 6.5 były kontrolowane przez organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, która musi spełniać wymogi załącznika II pkt 3.1 i załącznika III pkt 7 i 8.

8.9. Operator statku powietrznego musi zapewnić, aby poświadczenie obsługi wymagane w pkt 6.3 zostało wydane przez organizację uprawnioną do obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia nieinstalowanego. Organizacja ta musi spełniać wymogi załącznika II pkt 3.1.

8.10. Organizacja, o której mowa w pkt 8.8, opracowuje swój przewodnik – do stosowania przez personel i stanowiący dla niego wytyczne – zawierający opis wszystkich procedur dotyczących ciągłej zdatności do lotu organizacji.

8.11. Musi być dostępny system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi we wszystkich fazach eksploatacji statku powietrznego w warunkach i sytuacjach normalnych, anormalnych i awaryjnych. Muszą zostać ustanowione procedury obowiązujące we wszelkich sytuacjach awaryjnych, które można rozsądnie przewidzieć.

8.12. Nie można symulować sytuacji awaryjnych i anormalnych podczas przewożenia pasażerów lub towarów.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

Zasadnicze wymogi dotyczące kwalifikowanych jednostek

1. Kwalifikowana jednostka, jej dyrektor i personel odpowiedzialny za wykonywanie zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru nie mogą uczestniczyć – ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele – w projektowaniu, produkcji, wprowadzaniu do obrotu ani obsłudze technicznej wyrobów, części, wyposażenia nieinstalowanego, części składowych lub układów, ani w czynnościach związanych z ich eksploatacją, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi organizacjami a kwalifikowaną jednostką.

   Akapit pierwszy nie uniemożliwia organizacji utworzonej w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego ubiegania się o akredytację jako kwalifikowana jednostka, pod warunkiem że wykaże ona w sposób zadowalający dla organu akredytującego, że wprowadziła odpowiednie rozwiązania zapobiegające konfliktowi interesów.

2. Kwalifikowana jednostka i personel odpowiedzialne za zadania związane z certyfikacją i nadzorem muszą wykonywać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej z wykorzystaniem najlepszej możliwej wiedzy technicznej i nie mogą podlegać jakimkolwiek naciskom i zachętom jakiejkolwiek natury, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd i decyzje lub wyniki wykonywanych przez nich zadań związanych z certyfikacją i nadzorem, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których te wyniki będą dotyczyć.

3. Kwalifikowana jednostka musi zatrudniać personel i posiadać środki niezbędne do odpowiedniego wykonywania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji i nadzoru; musi również mieć dostęp do wyposażenia niezbędnego do realizacji kontroli nadzwyczajnych.

4. Kwalifikowana jednostka i personel odpowiedzialne za dochodzenia muszą:

   a) przejść solidne przeszkolenie techniczne i zawodowe lub mieć dostateczną wiedzę fachową zdobytą podczas odpowiednich działań;

   b) posiadać zadowalającą znajomość wymogów dotyczących zadań związanych z certyfikacją i nadzorem, które wykonują, oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie takich procesów;

   c) posiadać umiejętności wymagane do sporządzania oświadczeń, dokumentacji i sprawozdań, aby wykazać wykonanie zadań związanych z certyfikacją i nadzorem.

5. Zagwarantowana musi być bezstronność personelu odpowiedzialnego za zadania związane z certyfikacją i nadzorem. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych dochodzeń lub ich wyników.

6. Kwalifikowana jednostka musi zawrzeć umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, chyba że odpowiedzialność taką przejmie na siebie państwo członkowskie zgodnie ze swoim prawem krajowym.

7. Personel kwalifikowanej jednostki musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

Zasadnicze wymogi dotyczące lotnisk

1. CHARAKTERYSTYKA FIZYCZNA, INFRASTRUKTURA I WYPOSAŻENIE

1.1. Pole ruchu naziemnego

1.1.1. Lotniska muszą mieć wyznaczoną strefę dla startu i lądowania statków powietrznych, które spełniają następujące warunki:

a) strefa startu i lądowania ma wymiary i właściwości odpowiednie dla statków powietrznych, które mają z niej korzystać;

b) strefa startu i lądowania, w stosownych przypadkach, charakteryzuje się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska. Strefy nieprzeznaczone do powtarzających się operacji muszą jedynie wytrzymać ciężar statków powietrznych;

c) strefa startu i lądowania jest zaprojektowana w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda staje się niedopuszczalnym ryzykiem dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

d) nachylenie i zmiana nachylenia strefy startu i lądowania nie stwarzają niedopuszczalnego ryzyka dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

e) charakterystyka nawierzchni strefy startu i lądowania jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z niej korzystać; oraz

f) strefa startu i lądowania jest wolna od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne ryzyko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

1.1.2. W przypadku występowania większej liczby wyznaczonych stref startu i lądowania projektuje się je tak, aby nie stwarzały niedopuszczalnego ryzyka dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

1.1.3. Wyznaczona strefa startu i lądowania musi być otoczona określonymi obszarami. Obszary te mają na celu ochronę przelatujących nad nimi statków powietrznych podczas startu lub lądowania lub zminimalizowanie skutków zbyt wczesnego przyziemienia przed drogą startową, zjechania na bok poza strefę startu i lądowania lub jej przejechania oraz muszą spełniać następujące warunki:

a) obszary te mają wymiary odpowiednie do przewidywanych operacji statków powietrznych;

b) nachylenie i zmiany nachylenia tych obszarów nie stwarzają niedopuszczalnego ryzyka dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

c) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne ryzyko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne. Nie wyklucza to jednak możliwości umieszczenia na tych obszarach urządzeń łamliwych niezbędnych do zabezpieczenia operacji wykonywanych przez statki powietrzne; oraz

d) każdy z tych obszarów ma nośność wystarczającą do jego przeznaczenia.

▼B

1.1.4. Obszary lotniska, wraz z ich bezpośrednim otoczeniem, które mają być wykorzystywane przez statki powietrzne do kołowania lub postoju, projektuje się tak, aby umożliwić bezpieczną eksploatację statku powietrznego we wszystkich planowanych warunkach, i muszą one spełniać następujące warunki:

a) obszary te charakteryzują się odpowiednią nośnością, aby wytrzymać powtarzające się operacje wykonywane przez statki powietrzne, które mają korzystać z lotniska, z wyjątkiem obszarów, których wykorzystanie, zgodnie z przewidywaniami, będzie miało charakter sporadyczny, i które muszą jedynie wytrzymać ciężar statków powietrznych;

b) obszary te projektuje się w taki sposób, aby odprowadzać wodę i zapobiegać przypadkom, gdy stojąca woda staje się niedopuszczalnym ryzykiem dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

c) nachylenie i zmiany nachylenia tych obszarów nie stwarzają niedopuszczalnego ryzyka dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne;

d) charakterystyka nawierzchni tych obszarów jest odpowiednia dla statków powietrznych, które mają z nich korzystać; oraz

e) obszary te są wolne od wszelkich przedmiotów, które mogłyby stworzyć niedopuszczalne ryzyko dla statków powietrznych. Nie uniemożliwia to jednak postoju urządzeń niezbędnych dla tego obszaru w specjalnie do tego celu wyznaczonych miejscach lub strefach.

1.1.5. Pozostałą infrastrukturę przeznaczoną do użytku przez statki powietrzne projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzała niedopuszczalnego ryzyka dla statków powietrznych z niej korzystających.

1.1.6. Konstrukcje, budynki, urządzenia lub powierzchnie magazynowe lokalizuje i projektuje się w taki sposób, aby nie stwarzały niedopuszczalnego ryzyka dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne.

1.1.7. Zapewnia się odpowiednie środki, aby zapobiec przedostaniu się do pola ruchu naziemnego nieuprawnionych osób, nieuprawnionych pojazdów lub zwierząt na tyle dużych, aby mogły stworzyć niedopuszczalne ryzyko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, bez uszczerbku dla krajowych i międzynarodowych przepisów o ochronie zwierząt.

1.2. Przewyższenie nad przeszkodami

1.2.1. W celu ochrony statków powietrznych podchodzących do lądowania na lotnisku lub odlatujących z lotniska ustala się trasy lub obszary dolotowe i obszary odlotowe. Na trasach tych lub obszarach zapewnia się statkom powietrznym wymagane przewyższenie nad przeszkodami znajdującymi się na obszarze otaczającym lotnisko, z uwzględnieniem miejscowych charakterystyk fizycznych.

1.2.2. Przewyższenie takie musi być odpowiednie do fazy lotu i rodzaju prowadzonej operacji. Musi ono także uwzględniać wyposażenie wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego.

1.3. Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem, w tym pomoce wzrokowe i niewzrokowe

1.3.1. Pomoce muszą być odpowiednie do ich przeznaczenia i zapewniać jednoznaczną informację użytkownikom we wszystkich planowanych warunkach eksploatacji.

1.3.2. Wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem musi działać zgodnie z przeznaczeniem w przewidywanych warunkach eksploatacji. W warunkach eksploatacji lub w razie awarii wyposażenie lotniska związane z bezpieczeństwem nie może powodować niedopuszczalnego ryzyka dla bezpieczeństwa lotniczego.

▼B

1.3.3. Pomoce oraz układ ich elektrycznego zasilania projektuje się w taki sposób, aby awarie nie skutkowały przekazywaniem użytkownikom nieprawidłowych, błędnych lub niewystarczających informacji lub przerwaniem zasadniczej usługi.

1.3.4. Zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć pomoce przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w ich działaniu.

1.3.5. Źródła promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów nie mogą zakłócać działania systemów łączności, nawigacji i dozorowania ani wpływać na nie negatywnie.

1.3.6. Informacje o działaniu i korzystaniu z wyposażenia lotniska związanego z bezpieczeństwem, w tym wyraźne informacje na temat warunków, w jakich może powstać niedopuszczalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego, udostępnia się odpowiedniemu personelowi.

1.4. Dane lotniskowe

1.4.1. Dane dotyczące lotniska i dostępnych służb muszą być określone i aktualizowane.

1.4.2. Dane te muszą być dokładne, czytelne, kompletne i jednoznaczne. Muszą być utrzymane odpowiednie poziomy autentyczności i integralności.

1.4.3. Dane te muszą być udostępnione w odpowiednim czasie użytkownikom i odpowiednim instytucjom zapewniającym ANS przy użyciu wystarczająco zabezpieczonych i sprawnych metod komunikacji.

2. OPERACJE I ZARZĄDZANIE

2.1. Obowiązki operatora lotniska

Operator lotniska odpowiada za eksploatację lotniska. Na operatorze lotniska spoczywają następujące obowiązki:

a) operator lotniska musi mieć do dyspozycji, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych na lotnisku. Środki te obejmują między innymi urządzenia, personel, wyposażenie i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) operator lotniska sprawdza ciągłą zgodność z wymogami pkt 1 lub podejmuje odpowiednie środki mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z brakiem zgodności z wymogami. Ustanawia się i stosuje procedury zapewniające zaznajomienie w odpowiednim czasie wszystkich użytkowników z takimi środkami;

c) operator lotniska, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, ustanawia i wdraża dla lotniska odpowiedni program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami;

d) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, aby ruch pojazdów i osób w polu ruchu naziemnego i w pozostałych strefach operacyjnych był skoordynowany z ruchem statków powietrznych w celu uniknięcia kolizji i uszkodzenia statków powietrznych;

e) operator lotniska zapewnia, aby w stosownych przypadkach ustanowione i wdrożone były procedury ograniczające ryzyko związane z działalnością lotniska w czasie zimy, w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, przy ograniczonej widoczności lub w nocy;

f) operator lotniska dokonuje uzgodnień z innymi odpowiednimi organizacjami w celu zapewnienia ciągłej zgodności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi lotnisk określonymi w niniejszym załączniku. Organizacje te obejmują, między innymi, operatorów statków powietrznych, instytucje zapewniające ANS, podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, instytucje zapewniające AMS oraz inne organizacje, których działalność lub wyroby mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych;

▼B

g) operator lotniska sprawdza, czy organizacje zajmujące się magazynowaniem paliwa/nośników energii napędowej i zaopatrywaniem w nie statków powietrznych mają procedury zapewniające, aby paliwo/nośniki energii napędowej dostarczane statkom powietrznym były wolne od zanieczyszczeń i miały prawidłowe właściwości;

h) instrukcje użytkowania i obsługi technicznej wyposażenia lotniska muszą być dostępne, stosowane w praktyce i obejmować zasady dotyczące obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury kontrolne;

i) operator lotniska ustanawia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, oraz wdraża plan awaryjny dla lotniska, obejmujący scenariusze sytuacji awaryjnych, jakie mogą wystąpić na lotnisku lub w jego otoczeniu. Plan ten, w stosownych przypadkach, musi być skoordynowany z lokalnym planem działania w sytuacjach zagrożenia;

j) operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, odpowiednie funkcjonowanie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Takie służby muszą odpowiednio szybko reagować na incydent lub wypadek i posiadać przynajmniej sprzęt, materiały gaśnicze i wystarczającą liczbę pracowników;

k) w zakresie funkcjonowania i utrzymania lotniska jego operator musi korzystać wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, wdrażać i realizować programy szkoleniowe i egzaminacyjne w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji wszystkich odpowiednich pracowników;

l) operator lotniska zapewnia, aby wszelkie osoby, którym zezwolono na dostęp bez eskorty do pola ruchu naziemnego lub pozostałych stref operacyjnych, zostały w tym celu odpowiednio przeszkolone i posiadały odpowiednie kwalifikacje;

m) pracownicy lotniczych służb ratowniczo-gaśniczych muszą być właściwie przeszkoleni i posiadać kwalifikacje do pracy na lotnisku. Operator lotniska wdraża i realizuje programy szkoleniowe oraz egzaminacyjne, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji tych pracowników; oraz

n) wszyscy pracownicy służb ratowniczo-gaśniczych, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie, podlegają okresowym badaniom potwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. W tym kontekście, odpowiednia kondycja zdrowotna, obejmująca zarówno zdrowie psychiczne, jak i fizyczne, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby tym pracownikom:

— wykonywanie zadań niezbędnych do prowadzenia akcji ratunkowej w lotnictwie,

— wykonywanie w każdym czasie przydzielonych im zadań, lub

— właściwe postrzeganie otoczenia.

2.2. Systemy zarządzania

2.2.1. Odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji, operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz dąży do stałego doskonalenia takiego systemu.

▼B

2.2.2. Operator lotniska ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania w pkt 2.2.1 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Analiza informacji z tego systemu zgłaszania zdarzeń obejmuje podmioty wymienione w pkt 2.1 lit. f), w zależności od sytuacji. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z mającym zastosowanie prawem Unii.

2.2.3. Operator lotniska opracowuje instrukcję operacyjną lotniska i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury dotyczące lotniska i systemu zarządzania oraz personelu operacyjnego i zajmującego się obsługą techniczną, w celu wykonywania przez nich ich obowiązków.

3. OTOCZENIE LOTNISKA

3.1.1. Przestrzeń powietrzną wokół pola ruchu naziemnego lotniska zabezpiecza się przed wszelkimi przeszkodami, tak aby umożliwić operacje statków powietrznych na lotnisku bez stwarzania niedopuszczalnego ryzyka spowodowanego pojawieniem się przeszkód wokół lotniska. Określa się zatem powierzchnie monitorowania przeszkód, wdraża się je i stale kontroluje w celu wykrycia wszelkiego wtargnięcia stanowiącego naruszenie.

3.1.2. Każde naruszenie tych powierzchni wymagać będzie przeprowadzenia oceny w celu stwierdzenia, czy obiekt stwarza niedopuszczalne ryzyko. Usuwa się każdy obiekt stanowiący niedopuszczalne ryzyko lub podejmuje się odpowiednie działania służące ograniczeniu jego negatywnych skutków, aby chronić statki powietrzne korzystające z lotniska.

3.1.3. Informacje o wszelkich pozostałych przeszkodach publikuje się i w zależności od sytuacji, oznacza się je, a w razie konieczności instaluje się na nich światła.

3.2. Zagrożenia związane z działalnością ludzką i użytkowaniem gruntów, takie jak, między innymi, wymienione poniżej, monitoruje się. W stosownych przypadkach spowodowane nimi ryzyko podlega ocenie i ograniczeniu:

a) każde zagospodarowanie gruntów lub zmiana ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;

b) możliwość powstania turbulencji w związku z przeszkodami;

c) użycie niebezpiecznych, dezorientujących lub wprowadzających w błąd świateł;

d) efekt oślepiający spowodowany dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;

e) utworzenie stref, które mogłyby sprzyjać pojawieniu się zwierząt w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska; lub

f) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych obiektów, które mogą zakłócać działanie systemów łączności, nawigacji i dozorowania lub negatywnie na nie wpływać.

3.3. Państwa członkowskie zapewniają ustanowienie planu awaryjnego w sytuacjach zagrożenia dotyczących lotnictwa w strefie otaczającej lotnisko.

4. OBSŁUGA NAZIEMNA

4.1. Obowiązki podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej

Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej jest odpowiedzialny za bezpieczne wykonywanie swoich zadań na lotnisku. Na podmiocie tym spoczywają następujące obowiązki:

a) podmiot musi posiadać wszelkie środki niezbędne do bezpiecznego świadczenia usług na lotnisku. Środki te obejmują, między innymi, urządzenia, personel, wyposażenie i materiały;

▼B

b) podmiot musi przestrzegać procedur zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska, w tym dotyczących ruchu jego pojazdów, wyposażenia i personelu oraz ryzyka związanego z działalnością lotniska w zimie, w nocy i w niekorzystnych warunkach pogodowych;

c) podmiot świadczy usługi obsługi naziemnej zgodnie z procedurami i instrukcjami operatora obsługiwanego statku powietrznego;

d) podmiot zapewnia, aby instrukcje użytkowania i obsługi technicznej wyposażenia do obsługi naziemnej były dostępne, stosowane w praktyce i obejmowały zasady dotyczące użytkowania, obsługi technicznej i naprawy, informacje na temat serwisowania i usuwania usterek oraz procedury inspekcji;

e) podmiot korzysta wyłącznie z przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu oraz zapewnia wdrożenie i realizację programów szkoleniowych i egzaminacyjnych w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji wszystkich odpowiednich pracowników;

f) podmiot zapewnia, aby jego personel był w odpowiedniej kondycji zdrowotnej, zarówno fizycznej, jak i psychicznej, która umożliwi mu odpowiednie wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności, a w szczególności jej potencjalnego wpływu na bezpieczeństwo i ochronę w obszarach związanych z bezpieczeństwem.

4.2. Systemy zarządzania

4.2.1. Odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji podmiot wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i dąży do stałego doskonalenia takiego systemu. System ten musi być skoordynowany z systemem zarządzania operatora lotniska.

4.2.2. Podmiot ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w pkt 4.2.1 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Bez uszczerbku dla innych obowiązków dotyczących zgłaszania zdarzeń podmiot przekazuje informacje o wszystkich zdarzeniach do systemu zgłaszania operatora lotniska, operatora statku powietrznego oraz, jeżeli ma to zastosowanie, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z mając zastosowanie prawem Unii.

4.2.3. Podmiot opracowuje instrukcję obsługi naziemnej i postępuje zgodnie z nią. Taka instrukcja zawiera wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby obsługi i systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego, umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków.

5. SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

5.1. Instytucja zapewniająca AMS świadczy swoje usługi zgodnie z procedurami operacyjnymi zawartymi w instrukcji operacyjnej lotniska.

5.2. Odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji, instytucja zapewniająca AMS wdraża i utrzymuje system zarządzania, w tym zarządzania bezpieczeństwem, aby zapewnić zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku.

5.3. Instytucja zapewniająca AMS dokonuje z operatorem lotniska oraz instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego formalnych uzgodnień opisujących zakres świadczonych usług.

▼B

5.4. Instytucja zapewniająca AMS ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w pkt 5.2 w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. Bez uszczerbku dla innych obowiązków dotyczących zgłaszania zdarzeń instytucja przekazuje informacje o wszystkich zdarzeniach do systemu zgłaszania operatora lotniska oraz, jeżeli ma to zastosowanie, do systemu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

5.5. Instytucja zapewniająca AMS uczestniczy w programach bezpieczeństwa ustanowionych przez operatora lotniska.

6. INNE

Bez uszczerbku dla obowiązków operatora statku powietrznego oraz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych związanych ze statkiem powietrznym, kiedy zostaje on skierowany na lotnisko zapasowe, lub w innych warunkach określonych dla każdego przypadku przez właściwy organ krajowy, operator lotniska zapewnia, aby lotnisko lub jego części nie były wykorzystywane przez statki powietrzne, dla których projekt lotniska i procedury operacyjne nie są przeznaczone w normalnych warunkach.

▼B

ZAŁĄCZNIK VIII

Zasadnicze wymogi dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego

1. KORZYSTANIE Z PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

1.1. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem uczestniczących w działaniach, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska, muszą być eksploatowane zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji oraz wszelkimi mającymi zastosowanie procedurami w zakresie użytkowania przestrzeni powietrznej.

1.2. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem uczestniczących w działaniach, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a), muszą być wyposażone w wymagane części składowe i być odpowiednio eksploatowane. Części składowe stosowane w systemie ATM/ANS muszą również być zgodne z wymogami określonymi w pkt 3.

2. SŁUŻBY

2.1. Informacje i dane lotnicze dla użytkowników przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej

2.1.1. Dane wykorzystywane jako źródło informacji lotniczej muszą być odpowiedniej jakości, kompletne, aktualne i przekazywane na czas.

2.1.2. Informacje lotnicze muszą być dokładne, kompletne, aktualne, jednoznaczne, pochodzić z pewnego źródła, oraz muszą być odpowiednio rzetelne, a także mieć format odpowiadający użytkownikom.

2.1.3. Udostępnianie takich informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej musi odbywać się terminowo i przekazuje się je wystarczająco niezawodnymi i szybkimi środkami łączności zabezpieczonymi przed umyślnym lub nieumyślnym zakłóceniem lub uszkodzeniem.

2.2. Informacje meteorologiczne

2.2.1. Dane wykorzystywane jako źródło meteorologicznej informacji lotniczej muszą być odpowiedniej jakości, kompletne i aktualne.

2.2.2. Meteorologiczne informacje lotnicze muszą być, w możliwie największym zakresie, precyzyjne, kompletne, aktualne, odpowiednio rzetelne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom użytkowników przestrzeni powietrznej. Meteorologiczne informacje lotnicze muszą pochodzić z pewnego źródła.

2.2.3. Udostępnianie takich meteorologicznych informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej musi odbywać się terminowo i przekazuje się je wystarczająco niezawodnymi i szybkimi środkami łączności zabezpieczonymi przed zakłóceniem lub uszkodzeniem.

2.3. Służby ruchu lotniczego

2.3.1. Dane służące zapewnianiu służb ruchu lotniczego muszą być poprawne, kompletne i aktualne.

2.3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego musi być odpowiednio precyzyjne, kompletne, aktualne i jednoznaczne w celu sprostania potrzebom użytkowników w zakresie bezpieczeństwa.

2.3.3. Automatyczne narzędzia dostarczające użytkownikom informacji lub wskazówek muszą być odpowiednio projektowane, produkowane i poddane obsłudze technicznej w celu zapewnienia, aby działały zgodnie z przeznaczeniem.

▼B

2.3.4. Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy muszą zapewniać odpowiednią separację pomiędzy statkami powietrznymi i zapobiegać na polu manewrowym lotniska kolizjom statków powietrznych z przeszkodami oraz w stosownych przypadkach pomagać w ochronie przed innymi zagrożeniami lotniczymi oraz zapewniać bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi odpowiednimi użytkownikami oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.

2.3.5. Informacje przekazywane między służbą ruchu lotniczego a statkiem powietrznym oraz pomiędzy odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego muszą być terminowe, wyraźne, poprawne, jednoznaczne, chronione przed zakłóceniami, powszechnie zrozumiałe, a w stosownych przypadkach ich przyjęcie do wiadomości musi zostać potwierdzone przez wszystkie zaangażowane podmioty.

2.3.6. Ustanawia się środki przygotowujące na ewentualne sytuacje awaryjne oraz, w stosownych przypadkach, umożliwiające uruchomienie skutecznej akcji poszukiwawczo-ratowniczej. Środki takie obejmują przynajmniej odpowiednie mechanizmy alarmowe, działania i procedury koordynujące, zasoby i personel pozwalające na skuteczne wypełnienie obowiązków w tym obszarze.

▼M3

2.3a. Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym

2.3a.1. Zebrane dane o ruchu lotniczym muszą być wystarczająco dobrej jakości, kompletne, aktualne, muszą pochodzić z wiarygodnego źródła i być przekazywane na czas.

2.3a.2. Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym muszą osiągać i utrzymywać wystarczający poziom skuteczności w odniesieniu do ich dostępności, rzetelności, ciągłości i terminowości, aby zaspokajać potrzeby użytkowników.

2.3a.3. Systemy i narzędzia zapewniające dane o ruchu lotniczym muszą być odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia, aby działały zgodnie z przeznaczeniem.

2.3a.4. Takie dane muszą być rozpowszechniane natychmiast, za pomocą wystarczająco niezawodnych i szybkich środków łączności zabezpieczonych przed umyślnym lub nieumyślnym zakłóceniem lub uszkodzeniem.

▼B

2.4. Służby łączności

Służby łączności muszą osiągać i utrzymywać wystarczający poziom skuteczności w odniesieniu do ich dostępności, rzetelności, ciągłości i terminowości. Służby te muszą być szybkie i chronione przed zafałszowaniem i zakłócaniem.

2.5. Służby nawigacji

Służby nawigacji muszą osiągać i utrzymywać wystarczający poziom skuteczności w odniesieniu do zapewniania danych dotyczących pozycji i czasu, jeśli są przekazywane. Kryteria skuteczności obejmują dokładność, rzetelność, pewność źródeł, dostępność i ciągłość usługi.

2.6. Służby dozorowania

Służby dozorowania określają odpowiednią pozycję statku powietrznego w locie i pozostałych statków powietrznych oraz pojazdów naziemnych na terenie lotniska, z wystarczającą skutecznością w odniesieniu do dokładności, rzetelności, pewności źródeł, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia.

2.7. Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

W taktycznym zarządzaniu na poziomie Unii przepływem ruchu lotniczego muszą być wykorzystywane się i dostarczane wystarczająco precyzyjne i aktualne informacje dotyczące natężenia 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 przeładowania w powietrzu

▼B

lub na lotniskach. Zarządzanie przepływem prowadzi się w celu optymalizacji dostępnej przepustowości w zakresie użytkowania przestrzeni powietrznej oraz usprawnienia procesu zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Jego podstawą musi być bezpieczeństwo, przejrzystość i skuteczność działania zapewniające, aby przepustowość była zapewniana w sposób elastyczny i w odpowiednim czasie, zgodnie z europejskim planem żeglugi powietrznej.

W odniesieniu do zarządzania przepływem środki, o których mowa w art. 43, służą wspomaganiu decyzji operacyjnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów lotnisk i użytkowników przestrzeni powietrznej oraz obejmują następujące zagadnienia:

a) planowanie lotu;

b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, w tym przydzielanie czasu na start i lądowanie na trasie;

c) użytkowanie systemu tras przez ogólny ruch lotniczy, obejmujące:

— stworzenie jednolitej publikacji w celu ukierunkowania tras i ruchu,

— możliwości ominięcia przez ogólny ruch lotniczy obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz

— przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu; oraz

d) zgodność pomiędzy planami lotów a przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także w stosownych przypadkach niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.

▼M3

2.8. Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do określonego wykorzystania musi być monitorowane, koordynowane i ogłaszane w sposób terminowy, aby zmniejszyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach. Biorąc pod uwagę organizację działań wojskowych i związanych z nimi aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną musi służyć również wspomaganiu jednolitego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak to zostało opisane przez ICAO i wdrożone na mocy rozporządzenia (UE) 2024/2803, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.

▼B

2.9. Projektowanie procedur lotu

Procedury lotu muszą być odpowiednio projektowane, testowane i walidowane, zanim zostaną oddane do użytku i wykorzystane przez statki powietrzne.

3. SYSTEMY I CZĘŚCI SKŁADOWE

3.1. Wymogi ogólne

Systemy ATM/ANS i części składowe ATM/ANS zapewniające odpowiednie informacje ze statku powietrznego, do statku powietrznego oraz na ziemi muszą być prawidłowo projektowane, produkowane, instalowane, utrzymywane, chronione przed niedozwolonym zakłócaniem oraz eksploatowane w sposób zapewniający ich działanie zgodne z przeznaczeniem.

Systemy i procedury obejmują przede wszystkim systemy i procedury niezbędne do wsparcia następujących funkcji i służb:

a) zarządzanie przestrzenią powietrzną;

b) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego;

▼B

c) służby ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o locie, systemy przetwarzania danych dozorowania oraz systemy interfejsu człowiek-maszyna;

d) łączność, w tym łączność ziemia-ziemia/przestrzeń kosmiczna, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze/przestrzeń kosmiczna;

e) nawigacja;

f) dozorowanie;

g) służby informacji lotniczej; oraz

h) służby meteorologiczne.

3.2. Integralność, osiągi i niezawodność systemów i części składowych

Integralność i wymogi skuteczności w zakresie bezpieczeństwa systemów i ich części składowych, niezależnie od tego, czy znajdują się na pokładzie statku powietrznego, na ziemi czy w przestrzeni kosmicznej, muszą być zgodne z ich przeznaczeniem. Muszą one spełniać wymagany poziom parametrów eksploatacyjnych dla wszystkich przewidywalnych warunków eksploatacji oraz dla całego ich okresu eksploatacji.

Systemy ATM/ANS oraz części składowe ATM/ANS muszą być projektowane, budowane, utrzymywane i eksploatowane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić w sposób ciągły niezakłócone działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (zwanej dalej „EATMN")dla każdej fazy lotu. Za przejaw niezakłóconego działania można w szczególności uznać wymianę informacji obejmujących odpowiednie 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 wspierają w sposób skoordynowany nowe uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, stabilności i efektywności służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego oraz do bezpiecznego i efektywnego użytkowania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Aby osiągnąć te cele, EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają terminowe wzajemne udostępnianie przez stronę cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu, bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa i polityki obrony, w tym wymogów poufności.

3.3. Projektowanie systemów i części składowych

3.3.1. Systemy i części składowe projektuje się tak, aby spełniały mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

3.3.2. Systemy i części składowe, traktowane łącznie, oddzielnie i we wzajemnych relacjach, projektuje się w taki sposób, aby prawdopodobieństwo, że jakiekolwiek uszkodzenie będzie skutkowało awarią całego systemu, było odwrotnie proporcjonalne do dotkliwości jego skutków dla bezpieczeństwa służb.

3.3.3. Systemy i części składowe, traktowane pojedynczo i w połączeniu ze sobą, projektuje się w sposób uwzględniający ograniczenia związane z możliwościami i wydajnością ludzi.

▼B

3.3.4. Systemy i części składowe projektuje się w sposób zabezpieczający te systemy i części składowe oraz przesyłane przez nie dane przed szkodliwą interakcją z elementami wewnętrznymi i zewnętrznymi.

3.3.5. Informacje potrzebne do produkcji, instalacji, eksploatacji i obsługi technicznej systemów i części składowych, a także informacje dotyczące niebezpiecznych warunków, przekazuje się pracownikom w wyraźny, spójny i jednoznaczny sposób.

3.4. Ciągłość poziomu obsługi

Podczas obsługi i podczas wprowadzania wszelkich zmian w obsłudze muszą być utrzymane poziomy bezpieczeństwa systemów i części składowych.

4. KWALIFIKACJE KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

4.1. Wymogi ogólne

Osoba podejmująca szkolenie w charakterze kontrolera ruchu lotniczego lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego musi być wystarczająco wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby móc zdobyć, utrzymać i wykazać odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne.

4.2. Wiedza teoretyczna

4.2.1. Kontroler ruchu lotniczego musi zdobyć i utrzymać poziom wiedzy odpowiedni do pełnionych funkcji i proporcjonalny do ryzyka związanego z danym rodzajem służby.

4.2.2. Fakt zdobycia i utrzymania wiedzy teoretycznej wykazuje się podczas szkolenia poprzez ciągłą ocenę lub w drodze odpowiednich egzaminów.

4.2.3. Musi być utrzymywany odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze regularnych ocen lub egzaminów. Częstotliwość egzaminów musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby.

4.3. Umiejętności praktyczne

4.3.1. Kontroler ruchu lotniczego musi zdobyć i utrzymać poziom umiejętności praktycznych odpowiedni do pełnionych funkcji. Umiejętności te muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem służby oraz – jeśli wymagają tego pełnione funkcje – dotyczyć przynajmniej:

a) procedur operacyjnych;

b) specyficznych aspektów zadań;

c) sytuacji anormalnych lub awaryjnych; oraz

d) czynników ludzkich.

4.3.2. Kontroler ruchu lotniczego musi wykazać się umiejętnością realizowania odpowiednich procedur i zadań z biegłością odpowiednią do pełnionych funkcji.

4.3.3. Kontroler ruchu lotniczego musi utrzymywać swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnienie tego wymogu sprawdza się w drodze regularnych ocen. Częstotliwość tych ocen musi być proporcjonalna do złożoności i poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem służby i wykonywanymi zadaniami.

▼B

4.4. Biegłość językowa

4.4.1. Kontroler ruchu lotniczego musi wykazać biegłość w posługiwaniu się językiem angielskim w mowie i w rozumieniu, w zakresie umożliwiającym skuteczne porozumiewanie się w formie wyłącznie głosowej (za pośrednictwem telefonu i radiotelefonu) oraz w bezpośrednich kontaktach, odnoszących się do konkretnych i związanych z pracą tematów, w tym w sytuacjach awaryjnych.

4.4.2. W razie konieczności, na potrzeby zapewniania służb ruchu lotniczego (zwanych dalej „ATS”) w określonym rejonie przestrzeni powietrznej, kontroler ruchu lotniczego musi posługiwać się także w mowie i w rozumieniu językiem(-ami) danego kraju w zakresie opisanym powyżej.

4.5. Szkoleniowe urządzenia symulacji ruchu lotniczego (zwane dalej „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 zdobyte lub utrzymane, STD musi mieć poziom skuteczności umożliwiający odpowiednią symulację środowiska pracy oraz sytuacji operacyjnych odpowiednich do realizowanego szkolenia.

4.6. Kurs szkoleniowy

4.6.1. Szkolenie przeprowadza się w formie kursu obejmującego wiedzę teoretyczną i praktyczną, w tym, w stosownych przypadkach, w formie szkolenia na STD.

4.6.2. Dla każdego rodzaju szkolenia jest opracowywany i zatwierdzany kurs.

4.7. Instruktorzy

4.7.1. Instruktaż teoretyczny prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Instruktorzy muszą:

a) posiadać odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; oraz

b) wykazać się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik szkoleniowych.

4.7.2. Instruktaż w zakresie umiejętności praktycznych musi być prowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy muszą posiadać następujące kwalifikacje:

a) spełniają wymogi dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia;

b) wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktażowych;

c) przećwiczyli techniki instruktażowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia; oraz

d) przechodzą regularne szkolenia odświeżające w celu zapewnienia aktualności kompetencji instruktażowych.

4.7.3. Instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych muszą być także kontrolerami ruchu lotniczego lub mieć uprawnienia do pełnienia tej funkcji.

4.8. Osoby oceniające

4.8.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego muszą:

a) wykazać się umiejętnością oceny pracy kontrolerów ruchu lotniczego oraz przeprowadzania testów i kontroli w tym zakresie; oraz

▼B

b) przechodzić regularne szkolenia odświeżające w celu zapewnienia aktualności standardów oceny.

4.8.2. Osoby oceniające umiejętności praktyczne muszą być także kontrolerami ruchu lotniczego lub mieć uprawnienia do pełnienia tej funkcji w dziedzinach będących przedmiotem dokonywanej oceny.

4.9. Kondycja zdrowotna kontrolera ruchu lotniczego

4.9.1. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego podlegają okresowym badaniom stwierdzającym odpowiednią kondycję zdrowotną umożliwiającą im właściwe wykonywanie zadań. Spełnienie tego wymogu wykazuje się w drodze odpowiedniej oceny uwzględniającej możliwość pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

4.9.2. Wykazanie odpowiedniej kondycji zdrowotnej, obejmującej zdrowie psychiczne i fizyczne, polega między innymi na wykazaniu braku jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, które uniemożliwiałyby osobie zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego (zwane dalej „ATC”):

a) prawidłowe wykonywanie niezbędnych zadań w zakresie zapewniania ATC;

b) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych jej zadań; lub

c) właściwe postrzeganie otoczenia.

4.9.3. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniej kondycji zdrowotnej, możliwe jest zastosowanie środków ograniczających zagrożenie, zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa.

5. INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ORAZ ORGANIZACJE SZKOLENIOWE

5.1. Służby można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

a) instytucja zapewniająca służby dysponuje, bezpośrednio lub w drodze umów ze stronami trzecimi, środkami niezbędnymi do zapewnienia służby w danej skali i w danym zakresie. Środki te obejmują między innymi: systemy, urządzenia, w tym zasilanie w energię, strukturę zarządzania, personel, wyposażenie i jego obsługę techniczną, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) instytucja zapewniająca służby opracowuje i aktualizuje instrukcje zarządzania i eksploatacji związane z zapewnianiem służb oraz działa zgodnie z tymi instrukcjami. Instrukcje takie zawierają wszelkie niezbędne wskazówki, informacje i procedury na potrzeby działalności operacyjnej, systemu zarządzania oraz dla personelu operacyjnego umożliwiające temu personelowi wykonywanie obowiązków;

▼M3

c) odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji, instytucja zapewniająca służby wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i ochrony i dąży do stałego doskonalenia takiego systemu;

▼B

d) instytucja zapewniająca służby korzysta wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu oraz wdraża i realizuje programy szkoleniowe i egzaminacyjne dla personelu;

e) instytucja zapewniająca służby ustanawia oficjalne relacje ze wszystkimi podmiotami, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jej służb, tak aby zapewnić zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku;

▼B

f) instytucja zapewniająca służby ustanawia i wdraża plan awaryjny na wypadek sytuacji awaryjnych i anormalnych, jakie mogą wystąpić w związku z zapewnianymi przez nie służbami, w tym w przypadkach zdarzeń skutkujących znaczącym pogorszeniem jakości lub przerwaniem jej działań;

g) instytucja zapewniająca służby ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w lit. c) w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być zgodny z mającym zastosowanie prawem Unii; oraz

h) instytucja zapewniająca służby podejmuje działania mające na celu sprawdzenie zgodności wszelkich systemów i części składowych przez nią wykorzystywanych z wymogami skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w każdym czasie.

5.2. Służby ATC można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

a) w celu zapobiegania zmęczeniu pracowników zapewniających służby ATC stosuje się system dyżurów. System dyżurów musi obejmować okres pełnienia służby, czas pracy i dostosowane okresy odpoczynku. Ograniczenia wprowadzone do systemu dyżurów ograniczenia muszą uwzględniać wszystkie odpowiednie czynniki powodujące zmęczenie, w szczególności takie jak: brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, sumaryczny czas pracy w danych okresach, a także podział wyznaczonych zadań pomiędzy pracowników;

b) zapobieganie stresowi pracowników zapewniających służby ATC realizuje się za pomocą programów edukacyjnych i prewencyjnych;

c) instytucja zapewniająca służby ATC wprowadza w życie procedury służące sprawdzaniu, czy zdolności poznawcze pracowników zapewniających służby ATC nie uległy pogorszeniu lub czy ich kondycja zdrowotna nie jest niewystarczająca; oraz

d) w procesie planowania i w swojej działalności instytucja zapewniająca służby ATC bierze pod uwagę ograniczenia operacyjne i techniczne, a także zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

5.3. Służby łączności, nawigacji lub dozorowania można zapewniać jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

Instytucja zapewniająca służby na bieżąco informuje odpowiednich użytkowników przestrzeni powietrznej i jednostki ATS o statusie operacyjnym (i jego zmianach) zapewnianych przez nie służb na potrzeby ATS.

5.4. Organizacje szkoleniowe

Organizacja szkoleniowa prowadząca szkolenia personelu zapewniającego służby ATC musi spełniać następujące wymogi:

a) dysponuje wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełnienia w pełnym zakresie obowiązków związanych z prowadzoną przez siebie działalnością. Środki te obejmują, między innymi, urządzenia, personel, wyposażenie, metodologię, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) odpowiednio do rodzaju prowadzonych szkoleń i wielkości organizacji, organizacja wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, w tym ryzykiem związanym z pogorszeniem standardu szkolenia, oraz dąży do stałego doskonalenia tego systemu; oraz

▼B

c) w miarę potrzeb dokonuje uzgodnień z innymi właściwymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku.

6. LEKARZE ORZECZNICY MEDYCYNY LOTNICZEJ ORAZ CENTRA MEDYCYNY LOTNICZEJ

6.1. Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

Lekarz orzecznik medycyny lotniczej musi:

a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza;

b) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej oraz przechodzić regularne szkolenia odświeżające w celu zapewniania aktualności standardów oceny; oraz

c) posiadać praktyczną wiedzę i doświadczenie w odniesieniu do warunków, w jakich kontrolerzy ruchu lotniczego wykonują swoje zadania.

6.2. Centra medycyny lotniczej

Centra medycyny lotniczej muszą spełniać następujące warunki:

a) dysponować wszelkimi środkami niezbędnymi do wypełniania w pełnym zakresie obowiązków związanych z ich przywilejami. Do środków tych należą między innymi: urządzenia, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dokumentacja zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz prowadzenie i przechowywanie dokumentacji;

b) odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji wdrażać i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz dążyć do stałego doskonalenia tego systemu; oraz

c) w razie konieczności dokonać uzgodnień z innymi odpowiednimi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z wymogami określonymi w niniejszym załączniku.

▼M3

7. WYMOGI DOTYCZĄCE STABILNOŚCI FINANSOWEJ, ODPOWIEDZIALNOŚCI, OCHRONY UBEZPIECZENIOWEJ, WŁASNOŚCI I STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ

W celu zagwarantowania bezpiecznego i stałego zapewniania usług instytucje zapewniające ATM/ANS muszą:

a) wykazać wystarczającą stabilność finansową;

b) zapewnić pokrycie zobowiązań wynikających z odpowiedzialności i ochronę ubezpieczeniową, z uwzględnieniem ich statusu prawnego oraz poziomu dostępnej komercyjnej ochrony ubezpieczeniowej; oraz

c) przestrzegać mających zastosowanie wymogów dotyczących własności i struktury organizacyjnej w celu zapobiegania konfliktom interesów, tak by zapewniać niedyskryminacyjne zapewnianie usług.

▼B

ZAŁĄCZNIK IX

Zasadnicze wymogi dotyczące bezzałogowych statków powietrznych

1. ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA, PRODUKCJI, OBSŁUGI TECHNICZNEJ ORAZ EKSPLOATACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

1.1. Operator i pilot bezzałogowego statku powietrznego muszą znać mające zastosowanie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska. Operator i pilot bezzałogowego statku powietrznego muszą być w stanie zapewnić bezpieczeństwo eksploatacji i bezpieczną separację bezzałogowego statku powietrznego od ludzi na ziemi oraz od innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Obejmuje to dobrą znajomość instrukcji operacyjnych producenta, a także bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska użytkowania bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej oraz wszystkich odpowiednich funkcji takiego statku, a także mających zastosowanie zasad ruchu lotniczego i procedur ATM/ANS.

1.2. Bezzałogowy statek powietrzny musi być zaprojektowany i zbudowany tak, aby działał zgodnie z przeznaczeniem i mógł być eksploatowany, dostosowywany i poddawany obsłudze technicznej bez narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

1.3. Jeżeli jest to konieczne, aby ograniczyć wynikające z operacji ryzyko dla bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska, bezzałogowy statek powietrzny musi być wyposażony w odpowiednie i konkretne cechy i funkcje, uwzględniające zasady prywatności i ochrony danych osobowych w fazie projektowania i jako opcje domyślne. Zależnie od potrzeb te cechy i funkcje muszą zapewniać łatwą identyfikację statku powietrznego oraz charakteru i celu eksploatacji; muszą one również zapewniać zgodność z mającymi zastosowanie ograniczeniami, zakazami lub warunkami, w szczególności w odniesieniu do eksploatacji w szczególnych strefach geograficznych, powyżej pewnych odległości od operatora oraz na pewnych wysokościach.

1.4. Organizacja odpowiedzialna za produkcję lub wprowadzanie do obrotu bezzałogowego statku powietrznego musi udzielić operatorowi bezzałogowego statku powietrznego oraz, w stosownych przypadkach, organizacji obsługi technicznej, informacji o rodzajach operacji, do których został zaprojektowany dany bezzałogowy statek powietrzny, wraz z ograniczeniami oraz informacjami niezbędnymi do bezpiecznej eksploatacji, w tym osiągami operacyjnymi i środowiskowymi, ograniczeniami zdatności do lotu oraz procedurami awaryjnymi. Informacje te podaje się w sposób jasny, spójny i jednoznaczny. Zdolności operacyjne bezzałogowych statków powietrznych, które mogą być wykorzystywane w operacjach niewymagających certyfikatu ani deklaracji, muszą umożliwiać wprowadzanie ograniczeń, tak aby przestrzegane były zasady dotyczące przestrzeni powietrznej mające zastosowanie do takich operacji.

2. DODATKOWE ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA, PRODUKCJI, OBSŁUGI TECHNICZNEJ ORAZ EKSPLOATACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 56 UST. 1 I 5

Z uwagi na cele określone w art. 1, aby zapewnić bezpieczeństwo osób znajdujących się na ziemi i innych użytkowników przestrzeni powietrznej podczas operacji bezzałogowych statków powietrznych, z uwzględnieniem, w razie potrzeby, poziomu ryzyka operacji, spełnione muszą zostać następujące wymogi:

▼B

2.1. Zdatność do lotu

2.1.1. Bezzałogowy statek powietrzny musi być zaprojektowany w taki sposób lub zawierać takie cechy lub rozwiązania, aby można było zadowalająco wykazać bezpieczeństwo osoby wykonującej operacje bezzałogowym statkiem powietrznym lub stron trzecich w powietrzu lub na ziemi, w tym mienia.

2.1.2. Bezzałogowy statek powietrzny musi zapewniać integralność wyrobu proporcjonalną do ryzyka we wszystkich przewidywanych warunkach lotu.

2.1.3. Bezzałogowy statek powietrzny musi być w bezpieczny sposób sterowny i umożliwiać wykonanie manewrów we wszystkich przewidywanych warunkach użytkowania, w tym po awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów. Względy związane z czynnikiem ludzkim, zwłaszcza dostępną wiedzę na temat czynników wpływających na bezpieczne użytkowanie technologii przez ludzi, muszą zostać wzięte pod uwagę w odpowiedni sposób.

2.1.4. Bezzałogowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części, wyposażenie nieinstalowane i wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym muszą funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem we wszystkich przewidywalnych warunkach eksploatacji przez cały okres trwania operacji, do której dany statek powietrzny został zaprojektowany, oraz przez wystarczający czas poza tym okresem.

2.1.5. Bezzałogowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części, wyposażenie nieinstalowane i wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, rozważane oddzielnie i w powiązaniu ze sobą, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby ograniczyć, na podstawie zasad określonych w art. 4 ust. 2, prawdopodobieństwo wystąpienia uszkodzenia i dotkliwość jego skutków dla osób na ziemi oraz dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

2.1.6. Wszelkie wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym używane podczas operacji musi ułatwiać operacje lotnicze, w tym zapewniać środki orientacji sytuacyjnej, oraz zarządzanie w każdej przewidywalnej sytuacji oraz w sytuacjach awaryjnych.

2.1.7. Organizacje uczestniczące w projektowaniu bezzałogowych statków powietrznych, silników i śmigieł muszą podejmować środki ostrożności w celu zminimalizowania zagrożeń wynikających z warunków, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych względem bezzałogowych statków powietrznych i ich układów, co do których z doświadczenia wiadomo, że mają wpływ na bezpieczeństwo. Obejmuje to ochronę przed zakłóceniami elektronicznymi.

2.1.8. Procesy produkcyjne, materiały i komponenty użyte do produkcji bezzałogowego statku powietrznego muszą prowadzić do uzyskania odpowiednich i odtwarzalnych właściwości i osiągów, zgodnych z właściwościami projektowymi.

2.2. Organizacje

Organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji, obsłudze technicznej i operacjach bezzałogowych statków powietrznych oraz powiązanych usługach i szkoleniach muszą spełniać następujące warunki:

a) Organizacja musi dysponować wszystkimi środkami niezbędnymi do wykonania należących do niej zadań oraz zapewniać zgodność z zasadniczymi wymogami oraz z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 58, i aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, właściwymi dla jej działalności.

▼B

b) Organizacja musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymogami, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i dążyć do stałego doskonalenia tego systemu. System zarządzania musi być proporcjonalny do rodzaju działalności organizacji i jej wielkości.

c) Organizacja musi ustanowić system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa. System zgłaszania zdarzeń musi być proporcjonalny do rodzaju działalności organizacji i jej wielkości.

d) Organizacja musi, w stosownych przypadkach, dokonać uzgodnień z innymi organizacjami, aby zapewnić ciągłą zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymogami.

2.3. Osoby uczestniczące w eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

Osoba uczestnicząca w eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego, w tym pilot bezzałogowego statku powietrznego, musi posiadać wymaganą wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji oraz proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem operacji. Osoba ta musi również wykazać się odpowiednią kondycją zdrowotną, jeśli jest to niezbędne do ograniczenia ryzyka związanego z daną operacją.

2.4. Operacje

2.4.1. Operator bezzałogowego statku powietrznego jest odpowiedzialny za jego eksploatację i musi podjąć wszelkie właściwe działania w celu zapewnienia jej bezpieczeństwa.

2.4.2. Lot musi odbywać się zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami dotyczącymi wykonywania obowiązków operatorów, określonymi dla danego obszaru, przestrzeni powietrznej, lotnisk lub miejsc, z których planuje się korzystać, oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednich systemów ATM/ANS.

2.4.3. Operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego muszą zapewniać bezpieczeństwo stron trzecich na ziemi i innych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz minimalizować ryzyko wynikające z niesprzyjających warunków zewnętrznych i wewnętrznych, w tym warunków środowiskowych, poprzez zapewnienie odpowiedniej separacji podczas wszystkich faz lotu.

2.4.4. Eksploatacja bezzałogowego statku powietrznego jest dozwolona wyłącznie wtedy, gdy statek powietrzny jest w stanie zdatności do lotu oraz gdy wyposażenie oraz inne komponenty i usługi niezbędne do zamierzonej operacji są dostępne i sprawne.

2.4.5. Bezzałogowe statki powietrzne i operacje przez nie wykonywane muszą być zgodne z odpowiednimi prawami gwarantowanymi przez prawo Unii.

2.4.6. Operator bezzałogowego statku powietrznego musi zapewnić, aby statek powietrzny posiadał niezbędne wyposażenie do nawigacji, łączności, dozorowania, wykrywania i unikania przeszkód, jak również inne wyposażenie uznawane za niezbędne dla bezpieczeństwa zamierzonego lotu, z uwzględnieniem charakteru danej operacji oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego mających zastosowanie w każdej fazie lotu.

▼B

2.5. Zasadnicze wymogi dotyczące kompatybilności elektromagnetycznej i widma radiowego dla bezzałogowych statków powietrznych, a także związanych z nimi silników, śmigieł, części i wyposażenia nieinstalowanego, których projekt jest certyfikowany zgodnie z art. 56 ust. 1 i które są przeznaczone jedynie do działania na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego

2.5.1. Bezzałogowe statki powietrzne, silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą być projektowane i produkowane w sposób uwzględniający aktualny stan wiedzy i zapewniający, aby:

a) wytwarzane przez nie zaburzenia elektromagnetyczne nie przekraczały poziomu, powyżej którego urządzenia radiowe i telekomunikacyjne lub inne urządzenia nie mogą działać zgodnie z przeznaczeniem; oraz

b) miały poziom odporności na zaburzenia elektromagnetyczne pozwalający im na działanie bez niedopuszczalnego pogorszenia jakości jego użytkowania zgodnego z przeznaczeniem.

2.5.2. Bezzałogowe statki powietrzne, silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą być projektowane i produkowane w sposób uwzględniający aktualny stan wiedzy oraz zapewniający skuteczne użytkowanie widma radiowego i sprzyjanie takiemu użytkowaniu w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń.

3. ZASADNICZE WYMOGI W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA DOTYCZĄCE BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Bezzałogowy statek powietrzny musi spełniać wymogi skuteczności w zakresie ochrony środowiska określone w załączniku III.

4. ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE REJESTRACJI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH I ICH OPERATORÓW ORAZ OZNACZANIA BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

4.1. Bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej bezzałogowe statki powietrzne, których projekt podlega certyfikacji na podstawie art. 56 ust. 1, rejestruje się zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57.

4.2. Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych są rejestrowani zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57, w przypadku gdy eksploatują:

a) bezzałogowy statek powietrzny, który – w razie uderzenia – może przenieść, na człowieka, energię kinetyczną o wartości przekraczającej 80 dżuli;

b) bezzałogowy statek powietrzny, którego eksploatacja stwarza ryzyko dla prywatności, ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska;

c) bezzałogowy statek powietrzny, którego projekt podlega certyfikacji na podstawie art. 56 ust. 1.

4.3. W przypadku gdy zastosowanie ma wymóg dotyczący rejestracji na podstawie pkt 4.1 lub 4.2, dany bezzałogowy statek powietrzny jest indywidualnie oznaczany i identyfikowany, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 57.

▼B

ZAŁĄCZNIK X

Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	art. 2 ust. 1 i 2
art. 1 ust. 2	art. 2 ust. 3
art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 5
art. 2	art. 1
art. 3	art. 3
art. 4 ust. 1 lit. a)	art. 2 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 1 lit. b)	art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i)
art. 4 ust. 1 lit. c)	art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii)
—	art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (iii)
art. 4 ust. 1 lit. d)	art. 2 ust. 1 lit. c)
art. 4 ust. 2	art. 2 ust. 2
art. 4 ust. 3	art. 2 ust. 1 lit. b) i c)
art. 4 ust. 3a	art. 2 ust. 1 lit. d) i e) i ust. 2
—	art. 2 ust. 4
—	art. 2 ust. 6
art. 4 ust. 3b	art. 2 ust. 7
art. 4 ust. 3c	art. 2 ust. 1 lit. g) i ust. 2
art. 4 ust. 4 i 5	art. 2 ust. 3 lit. d)
art. 4 ust. 6	—
—	art. 2 ust. 8–11
—	art. 4
—	art. 5
—	art. 6
—	art. 7
—	art. 8

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
art. 5 ust. 1, 2 i 3	art. 9–16
art. 5 ust. 4 lit. a) i b)	art. 18 ust. 2
art. 5 ust. 4 lit. c)	art. 18 ust. 1 lit. b)
—	art. 18 ust. 1 lit. a)
art. 5 ust. 5	art. 17 i 19
art. 5 ust. 6	art. 4
art. 6	art. 9 ust. 2 i art. 19 ust. 3
art. 7 ust. 1 i 2	art. 20 i 21
art. 8 ust. 4	art. 22
art. 7 ust. 3–7	art. 23–28
art. 8 ust. 1–3	art. 29, art. 30 ust. 1–3
—	art. 30 ust. 4–7
art. 8 ust. 5	art. 31 i 32
art. 8 ust. 6	art. 4
art. 8a ust. 1–5	art. 33–39
art. 8a ust. 6	art. 4
art. 8b ust. 1–6	art. 40–47
art. 8b ust. 7	art. 4
art. 8c ust. 1–10	art. 48–54
art. 8c ust. 11	art. 4
—	art. 55–58
art. 9	art. 59–61
art. 10 ust. 1–3	art. 62 ust. 1 i 2
—	art. 62 ust. 3–8
art. 10 ust. 4	art. 62 ust. 9
—	art. 62 ust. 10–12
art. 10 ust. 5	art. 62 ust. 13–15
—	art. 63
—	art. 64
—	art. 65

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
—	art. 66
art. 11 ust. 1–3	art. 67 ust. 1–3
art. 11 ust. 4–5b	—
art. 11 ust. 6	art. 67 ust. 4
art. 12	art. 68
art. 13	art. 69
art. 14 ust. 1–3	art. 70
art. 14 ust. 4–7	art. 71
art. 15	art. 72
art. 16	art. 73
—	art. 74
art. 17	art. 75
art. 18	art. 76 ust. 1–5
art. 19	art. 76 ust. 1–5
art. 20	art. 77
art. 21	art. 78
art. 22 ust. 1	art. 76 ust. 6
art. 22 ust. 2	art. 76 ust. 7
—	art. 79
art. 22a	art. 80
art. 22b	art. 81
art. 23	art. 82 ust. 1 i 2
—	art. 82 ust. 3
art. 24 i 54	art. 85
art. 25	art. 84
art. 26	art. 86 ust. 1–4
—	art. 86 ust. 5
—	art. 87
—	art. 88
—	art. 89

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
art. 27	art. 90 ust. 1–3
—	art. 90 ust. 4–6
—	art. 91
—	art. 92
—	art. 93
art. 28 ust. 1 i 2	art. 94 ust. 1 i 2
—	art. 94 ust. 3
art. 28 ust. 3 i 4	art. 94 ust. 4 i 5
art. 29 ust. 1	art. 95 ust. 1
art. 29 ust. 2	art. 98 ust. 2 lit. m) i ust. 6
art. 29 ust. 3	—
—	art. 95 ust. 2
art. 30	art. 96
art. 31	art. 97
art. 32 ust. 1	art. 119 ust. 3
art. 32 ust. 2	art. 119 ust. 6
art. 33	art. 98 ust. 1–5
art. 34 ust. 1	art. 99 ust. 1 i 2
—	art. 99 ust. 3
art. 34 ust. 2 i 3	art. 99 ust. 4 i 5
art. 35	art. 100
art. 36	art. 101
art. 37 ust. 1–3	art. 102 ust. 1–3
—	art. 102 ust. 4
art. 38 ust. 1–3	art. 104 ust. 1–3
—	art. 104 ust. 4
art. 39	—
—	art. 103
art. 40	art. 105

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
art. 41 ust. 1	—
art. 41 ust. 2 i 3	art. 106 ust. 1
art. 41 ust. 4	—
art. 41 ust. 5	art. 106 ust. 6
art. 42	art. 106 ust. 2–5
art. 43	art. 107
art. 44	art. 108
art. 45	art. 109
art. 46	art. 110
art. 47	art. 111
art. 48	art. 112
art. 49	art. 113
art. 50	art. 114 ust. 1, 2 i 4
art. 51	art. 114 ust. 3
art. 52 ust. 1–3	art. 115
art. 52 ust. 4	art. 76 ust. 6
art. 53 ust. 1 i 2	art. 116
art. 53 ust. 3	art. 76 ust. 6
art. 54	art. 85
art. 55	art. 83
art. 56	art. 117
art. 57	art. 118
art. 58 ust. 1 i 2	art. 119 ust. 1 i 2
—	art. 119 ust. 4
art. 58 ust. 3	art. 119 ust. 5
art. 58 ust. 4	art. 132 ust. 2
art. 59 ust. 1–4	art. 120 ust. 1–4
—	art. 120 ust. 5
art. 59 ust. 5–11	art. 120 ust. 6–12
art. 60	art. 121
art. 61	art. 122

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008	Niniejsze rozporządzenie
—	art. 123
art. 62	art. 124
art. 63	art. 125
art. 64 ust. 1 i 3	art. 126 ust. 4
art. 64 ust. 2	—
art. 64 ust. 4	art. 126 ust. 1
art. 64 ust. 5	art. 126 ust. 2
—	art. 126 ust. 3
art. 65	art. 127
art. 65a	—
—	art. 128
art. 66	art. 129
—	art. 130
art. 67	—
art. 68	art. 131
—	art. 132 ust. 1
art. 58 ust. 4	art. 132 ust. 2
art. 69	—
—	art. 133
—	art. 134
—	art. 135
—	art. 136
—	art. 137
—	art. 138
—	art. 139
—	art. 140
art. 70	art. 141