



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 11.6.2013  
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

**(wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

Inicjatywa w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) ma na celu poprawę ogólnej efektywności sposobu organizacji europejskiej przestrzeni powietrznej i zarządzania nią poprzez reformę branży skupiającej instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Proces opracowywania tej koncepcji wiązał się z przyjęciem dwóch kompleksowych pakietów legislacyjnych SES I i SES II (składających się z czterech rozporządzeń<sup>1</sup>) oraz ponad 20 przepisów i decyzji wykonawczych Komisji<sup>2</sup>. Ramom, jakie tworzą cztery rozporządzenia dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, towarzyszy rozwój prawodawstwa regulującego bezpieczeństwo lotnicze w Europie<sup>3</sup>, które przewiduje powierzenie szeregu zadań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)<sup>4</sup>, oraz uruchomienie kompleksowego projektu mającego na celu modernizację sprzętu i systemów dla służb żeglugi powietrznej w ramach programu SESAR<sup>5</sup>. Dotychczasowe przepisy regulują pięć powiązanych ze sobą aspektów dotyczących skuteczności działania, bezpieczeństwa, technologii, czynnika ludzkiego i portów lotniczych.

Doświadczenia uzyskane przy realizacji pakietu SES I (od 2004 r.) i pakietu SES II (od 2009 r.) potwierdzają słuszność zasad i kierunku działań podejmowanych w ramach inicjatywy SES i zasadność ich dalszego wdrażania. Przedmiotowa inicjatywa boryka się jednak ze znacznymi opóźnieniami w realizacji, zwłaszcza jeśli chodzi o osiągnięcie celów z zakresu skuteczności działania i wdrażania jej podstawowych elementów (takich jak funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB) bądź krajowy organ nadzorujący).

W 2009 r., przyjmując pakiet SES II, prawodawca postanowił, że wdrażanie tego pakietu przebiegać będzie dwuetapowo i zwrócił się do Komisji o ponowne zaangażowanie się w prace i zharmonizowanie rozporządzenia w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, już po wdrożeniu początkowego zbioru środków wykonawczych EASA i zgromadzeniu doświadczeń z zakresu audytu dotyczących służb żeglugi powietrznej<sup>6</sup>. Przekształcenie

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie ramowe ((WE) nr 549/2004) - ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej; rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb ((WE) nr 550/2004) - w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej; rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej ((WE) nr 551/2004) - w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej; rozporządzenie w sprawie interoperacyjności ((WE) nr 552/2004) - w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym.

<sup>2</sup> Ogólny opis prawodawstwa SES można znaleźć w załączniku III do oceny skutków pakietu SES2+.

<sup>3</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

<sup>4</sup> Chociaż plan działania Komisji dotyczący realizacji wspólnego oświadczenia Parlamentu Europejskiego, Rady UE i Komisji Europejskiej w sprawie agencji zdecentralizowanych z lipca 2012 r. nakłada wymóg standaryzacji nazw wszystkich agencji UE według tego samego wzorca, w niniejszym uzasadnieniu dla zachowania jasności w całym tekście używa się obecnej nazwy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Sam tekst wniosku ustawodawczego dostosowano zgodnie z nowym wspólnym oświadczeniem i planem działania, używając ustandaryzowanej nazwy „Agencja Unii Europejskiej ds. Lotnictwa (EAA)”.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007; SESAR (program mający na celu opracowanie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji) jest filarem technicznym inicjatywy z zakresu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – programem usprawnienia zarządzania ruchem lotniczym obejmującym całe lotnictwo.

<sup>6</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 (zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009), art. 65a.

pakietu ustawodawczego zostało już zatem przewidziane, przede wszystkim w celu uproszczenia i doprecyzowania granicy dzielącej ramy prawne regulujące EASA i SES.

Procedura przekształcenia stanowi również szansę na ocenę skuteczności dotychczasowych przepisów prawnych wobec braku terminowej realizacji inicjatywy SES. Proces zmiany ram prawnych dotyczących SES, znany jako SES 2+, ma na celu przyśpieszenie wdrożenia reformy służb żeglugi powietrznej bez odchodzenia od jej pierwotnych celów i zasad. Stanowi również część inicjatywy „Akt o jednolitym rynku II”<sup>7</sup> i ma zatem na celu poprawę ogólnej konkurencyjności i tempa wzrostu całej unijnej gospodarki, a nie tylko systemu zarządzania ruchem lotniczym.

Celem pakietu SES 2+ jest wprowadzenie usprawnień w systemie nadzoru nad przepisami, systemie skuteczności działania, poprawa orientacji instytucji zapewniających służby na potrzeby klientów oraz poprawa ogólnej skuteczności.

Ponadto pakiet SES 2+ przyczyni się do uproszczenia prawodawstwa dzięki wyeliminowaniu pewnych ząbających się przepisów w obecnych ramach. Zgłaszano zastrzeżenia na temat szeregu ząbających się obszarów objętych ramami dotyczącymi SES; istnieje także konieczność sprecyzowania ról pełnionych przez poszczególne podmioty na poziomie UE. Dostosowanie czterech rozporządzeń w sprawie SES do rozporządzenia podstawowego w sprawie EASA<sup>8</sup> jest zabiegiem dostosowującym o czysto technicznym charakterze, którego wymóg już wynika z przepisów. Ze względu na skalę powtórzeń we wspomnianych rozporządzeniach, przekształcenie pozostałych części czterech rozporządzeń w sprawie SES w jedno rozporządzenie stanowi logiczną konsekwencję tej adaptacji.

### Uwzględnione problemy

Pierwszy obszar problematyczny uwzględniony w SES2+ to **niewystarczająca efektywność służb żeglugi powietrznej**. Zapewnianie służb żeglugi powietrznej pozostaje działalnością względnie nieefektywną z punktu widzenia efektywności kosztowej i efektywności lotu, jak również oferowanej przepustowości. Problem ten uwydatnia porównanie ze Stanami Zjednoczonymi, których przestrzeń powietrzna jest podobnej wielkości. W USA przestrzeń powietrzna na trasie lotu kontrolowana jest przez jedną instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w przeciwieństwie do 38 instytucji, które zapewniają te służby na trasie lotu w Europie. Amerykańska instytucja kontroluje o niemal 70 % więcej lotów, zatrudniając o 38 % mniej pracowników. Główne przyczyny tej różnicy w wydajności w Europie to: niedociągnięcia w konstrukcji i egzekwowaniu systemu skuteczności działania, nieskuteczne organy nadzorujące oraz nieproporcjonalnie wysoki odsetek personelu pomocniczego zatrudnionego w instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Drugim poruszonym zasadniczym problemem jest **rozdrobienie systemu zarządzania ruchem lotniczym**. Europejski system zarządzania ruchem lotniczym składa się z 27 organów krajowych nadzorujących ogółem ponad sto instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, z czym wiążą się różnice w systemach, zasadach i procedurach. Duża liczba tych instytucji w Europie jest źródłem dodatkowych znacznych kosztów: każda z tych instytucji kupuje własne systemy, w większości samodzielnie szkoli swój personel, tworzy własne procedury operacyjne, a zasięg zapewnianych przez nie służb jest ograniczony terytorialnie do niewielkiego fragmentu przestrzeni powietrznej. Aby wyeliminować to rozdrobienie, w ramach inicjatywy SES wprowadzono koncepcję transgranicznych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) oraz scentralizowanego menedżera

---

<sup>7</sup> COM(2012) 573 final.

<sup>8</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008.

sieci, którego zadaniem jest zapewnianie pewnych usług na poziomie sieci. FAB nie są jednak jeszcze ukierunkowane na zapewnianie odpowiedniej skuteczności działania, a menedżer sieci ma nadal zbyt małe uprawnienia.

### **Cel ogólny:**

Poprawa konkurencyjności europejskiego systemu transportu lotniczego w stosunku do innych porównywalnych regionów, a w szczególności dalszy rozwój inicjatywy SES.

### **Cele szczegółowe:**

- Poprawa skuteczności działania usług ruchu lotniczego pod względem efektywności.
- Lepsze wykorzystanie potencjału systemu zarządzania ruchem lotniczym.

### **Cele operacyjne:**

- Zadbanie o to, by usługi żeglugi powietrznej były zapewniane w przejrzysty sposób, na zasadach rynkowych z korzyścią dla klienta.
- Wzmocnienie roli krajowych organów nadzorujących.
- Usprawnienie procesu określania celów i egzekwowania systemu skuteczności działania (w tym wzmocnienie organu weryfikującego skuteczność działania/jednostki weryfikującej skuteczność działania).
- Przeprowadzenie strategicznej reorientacji funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- Wzmocnienie uprawnień zarządczych i poszerzenie zakresu operacyjnego menedżera sieci.

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW**

W okresie od września do grudnia 2012 r. prowadzone były trzymiesięczne konsultacje społeczne za pośrednictwem strony internetowej DG MOVE. Ponadto zorganizowano dwa wydarzenia wysokiego szczebla (konferencję w Limassol i wysłuchanie w Brukseli), a także odbyto liczne spotkania dwustronne ze wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu wsparcia procesu przygotowania przedmiotowej inicjatywy.

DG MOVE przygotowała ocenę skutków stanowiącą wsparcie wniosków ustawodawczych dotyczących poprawy efektywności, bezpieczeństwa i konkurencyjności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Pakiet przewiduje zmianę czterech rozporządzeń w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ((WE) nr 549-552/2004 zmienionych rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009) oraz rozporządzenia podstawowego w sprawie EASA (rozporządzenie (WE) nr 216/2008 zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009)<sup>9</sup>. Niniejsza inicjatywa dotyczy pozycji w harmonogramie prac o numerze (EU) 2014/MOVE/001. Na stronach Komisji opublikowano również harmonogram realizacji oceny skutków<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Jak wspomniano powyżej, zmiany rozporządzenia podstawowego w sprawie EASA będą miały charakter techniczny i dlatego też nie będą analizowane w kontekście oceny skutków.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/governance/impact/planned\\_ia/roadmaps\\_2013\\_en.htm#MOVE](http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE)

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

#### **3.1. Przekształcenie (całe rozporządzenie)**

Cztery rozporządzenia w sprawie SES scalono w jedno rozporządzenie, co spowodowało konieczność wprowadzenia w nich szeregu zmian. Nowe przepisy podzielono na pięć rozdziałów, w zależności od zaangażowanych podmiotów:

- Rozdział I: Przepisy ogólne
- Rozdział II: Krajowe organy
- Rozdział III: Zapewnianie służb
- Rozdział IV: Przestrzeń powietrzna
- Rozdział V: Przepisy końcowe

Ponadto w rozporządzeniach w sprawie SES skreślono niektóre przepisy, które pokrywały się z przepisami istniejącego rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a niektóre szczegółowe uregulowania z tych skreślonych sekcji przeniesiono do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, aby podkreślić ciągłość stosowanego podejścia. Najwięcej skreślonych przepisów pochodziło z rozporządzenia (WE) nr 552/2004, które w całości zostało obecnie skreślone, z wyjątkiem kilku szczegółowych zapisów odnoszących się do załącznika I dotyczącego wyznaczonych instytucji, które zostały włączone do załącznika dotyczącego uprawnionych podmiotów, a także pewnej liczby ogólnych akapitów opisowych w załączniku II, które odtworzono w załączniku Vb do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, aby podkreślić konieczność kontynuacji dotychczasowej polityki.

Zgodnie z poglądem, że Komisja powinna koncentrować się na uregulowaniu kwestii gospodarczych, a w szczególności na systemie skuteczności działania i systemie SESAR, natomiast EASA (obecnie EAA – zgodnie z porozumieniem w sprawie standaryzacji agencji) wspierać powinna ten proces poprzez koordynowanie tworzenia wszystkich przepisów technicznych, dodano art. 28 w celu opisanego sposobu zapewnienia spójności między polityką w zakresie SESAR a nowymi przepisami technicznymi.

W rozporządzeniu uwzględniono również nowe przepisy dotyczące aktów wykonawczych i delegowanych wynikające z traktatu lizbońskiego.

#### **3.2. Krajowe organy (art. 3, 4 i 5 oraz art. 2 definicja 36)**

Jedną z najważniejszych przesłanek do podjęcia działania, stwierdzonych w ocenie skutków, jest konieczność wzmocnienia krajowych organów, zarówno pod względem ich niezależności, jak i specjalistycznej wiedzy i zasobów. W tym celu w art. 3 określono poziom niezależności, jakiego wymaga się od tych organów w relacjach z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, które mają nadzorować. Ze względu na konieczność przeprowadzenia w niektórych państwach członkowskich pewnej reorganizacji administracyjnej we wniosku przewidziano okres przejściowy do 2020 r. Ponadto doprecyzowano wymagania dotyczące kompetencji i niezależności zatrudnianych pracowników oraz przepisy mające na celu wzmocnienie niezależnego finansowania organów za pośrednictwem systemu opłat trasowych określonego w art. 14.

Aby podnieść poziom specjalistycznej wiedzy, jaką dysponują organy, w art. 5 przewidziano funkcjonowanie sieci krajowych organów, w tym możliwość tworzenia puli ekspertów, aby dać poszczególnym państwom możliwość skorzystania z pomocy specjalistów pochodzących z innych państw członkowskich.

Dodano także definicję terminu „krajowy organ nadzorujący”, w której sprecyzowano, że do celów niniejszego rozporządzenia za właściwe organy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008 uznaje się krajowe organy nadzorujące, dzięki czemu zbędny staje się drugi poziom administracji.

### **3.3. System skuteczności działania i system opłat (art. 11, 12, 13 i 14)**

Artykuł 11 dotyczący systemu skuteczności działania zmieniono, aby zracjonalizować proces określania celów oraz umożliwić ukierunkowanie procesu ustalania celów w większym stopniu na szczebel lokalny. Pozwala to ustalać cele w bardziej świadomy i ukierunkowany sposób.

Aby wesprzeć ten mechanizm, dokonano niewielkich zmian w art. 12 i 13 dotyczących systemu opłat, a także zaktualizowano ich treść, aby w przepisie regulującym finansowanie zadań organów uwzględnić również wynikające z rozporządzenia (WE) nr 1108/2009 rozszerzone kompetencje EASA do wykonywania niektórych z tych zadań.

### **3.4. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (art. 16)**

Artykuł ten zmieniono już w rozporządzeniu (WE) nr 1070/2009, aby bardziej ukierunkować funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB) na zapewnianie skuteczności działania, i proces ten kontynuowany jest w ramach niniejszej rewizji. FAB nie powinny być traktowane jako statyczne bloki przestrzeni powietrznej, lecz jako inicjatywy branżowe mające na celu osiągnięcie ogólnej poprawy w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej. Aby było to możliwe, branży należy zapewnić większą elastyczność, tak aby mogła rozwijać FAB, a nawet opracowywać różne rodzaje FAB, w zależności od tego, gdzie spodziewana jest największa synergia. Dlatego też artykuł ten koncentruje się w większym stopniu na zapewnieniu elastycznych „partnerstw branżowych”, a miarą sukcesu będzie uzyskany poziom poprawy skuteczności działania.

### **3.5. Służby pomocnicze (art. 10 i art. 2 definicja 37)**

Ponieważ z analizy wynika, że możliwości wprowadzenia największych usprawnień istnieją w obszarze służb wspierających podstawowe służby ruchu lotniczego oraz ponieważ służby te, z uwagi na ich charakter, mogłyby być również zapewniane na warunkach rynkowych, dawny art. 9 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 skreślono oraz zastąpiono artykułem dotyczącym zapewniania służb pomocniczych w oparciu o standardowe przepisy dotyczące zamówień publicznych. Podstawowe służby ruchu lotniczego, które uznaje się za naturalny monopol, nadal będą musiały być wyznaczane, natomiast służbom pomocniczym należy umożliwić swobodny rozwój, z wykorzystaniem pełnego potencjału specjalistów również z innych sektorów. Wprowadzono klauzulę ochronną wzorowaną na art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, aby zapewnić nienaruszalność istotnych interesów z zakresu bezpieczeństwa i interesów gospodarczych. Przewidziano okres przejściowy do 2020 r.

Wreszcie, w art. 2 pkt 37 zawarto definicję służb pomocniczych, aby sprecyzować służby, których ten przepis dotyczy.

### **3.6. Menedżer sieci (art. 17 i art. 2 definicje 7, 9 i 10)**

Artykuł 17 dotyczący zarządzania siecią zaktualizowano dwójako. Po pierwsze, niespójny uprzednio artykuł zreorganizowano, przenosząc wykaz wszystkich służb zapewnianych przez menedżera sieci do ust. 2 oraz przenosząc elementy dotyczące technicznych przepisów wykonawczych regulujących zarządzanie przepływem ruchu lotniczego – a zatem nie dotyczące samego menedżera sieci – do załącznika Vb rozporządzenia (WE) nr 216/2008, który już zawierał odpowiednie przepisy dotyczące zasad zarządzania przepływem ruchu

lotniczego. W związku z tym w ust. 2 dodano odniesienie do portalu informacji lotniczej, ponieważ służba ta już do pewnego stopnia wchodzi w zakres kompetencji menedżera sieci, co nie zostało jednak wyraźnie wspomniane w rozporządzeniu.

Po drugie, wspomniany artykuł zmieniono, aby dostosować jego brzmienie do terminologii stosowanej w rozporządzeniu (WE) nr 1108/2009, zastępując termin „funkcje” wyrażeniem „służby” oraz zapewniając konsekwentne traktowanie menedżera sieci – w kontekście certyfikacji, nadzoru i wymogów bezpieczeństwa – w taki sam sposób, jak inne instytucje zapewniające służby. Odpowiednio dostosowano również treść stosownych definicji.

W art. 17 uwzględniono także przepis stanowiący podstawę dalszego rozwoju menedżera sieci w kierunku partnerstwa branżowego do 2020 r.

### **3.7. Zaangażowanie użytkowników przestrzeni powietrznej (art. 19)**

Jako jeden z obszarów możliwych usprawnień w ocenie skutków wskazano konieczność silniejszego ukierunkowania działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na potrzeby klientów. Stworzono nowy art. 19, aby zadbać o to, by użytkownicy przestrzeni powietrznej byli zapraszani do konsultacji oraz zaangażowani w proces zatwierdzania planów inwestycyjnych.

## **4. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

Przygotowano krótsze odrębne uzasadnienie, które dołączone zostało do proponowanych zmian w rozporządzeniu podstawowym w sprawie EASA, tzn. rozporządzeniu (WE) nr 216/2008.

Niniejszy wniosek nie ma wpływu na budżet UE, ponieważ wszystkie funkcje, których dotyczy, już obecnie istnieją.

---

↓ 549/2004 (dostosowany)

2013/0186 (COD)

Wniosek

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

~~ustanawiające ramy tworzenia~~  w sprawie wdrożenia ~~ustanawiającej~~  ~~Wspólnoty~~  ~~Europejskiej~~   
~~Europejską~~  ~~przestrzeni~~  ~~powietrznej~~

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

---

↓ 549/2004 (dostosowany)

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat  o funkcjonowaniu Unii Europejskiej  ~~ustanawiający Wspólnotę Europejską~~ , w szczególności jego art. ~~80 ust. 2~~  100 ust. 2 ,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej<sup>11</sup>,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>12</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>13</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

---

↓ nowy

(1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)<sup>14</sup>, rozporządzenie (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)<sup>15</sup>, rozporządzenie (WE) nr 551/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni

---

<sup>11</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, s. 1.

<sup>12</sup> Dz.U. C 241 z 7.10.2002, s. 24.

<sup>13</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, s. 13.

<sup>14</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>15</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.



powietrznej)<sup>16</sup> i rozporządzenie (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)<sup>17</sup> zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenia te powinny zostać przekształcone.

↓ 549/2004 motyw 1  
(dostosowany)

- (2) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne i regularne działanie służb transportu lotniczego, tym samym ułatwiającego swobodny przepływ towarów, ~~ludzi~~ ☒ osób ☒ i usług.

↓ 549/2004 motyw 2  
(dostosowany)

~~Na swoim nadzwyczajnym posiedzeniu w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r. Rada Europejska wezwała Komisję do przedstawienia propozycji w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną, kontroli ruchu lotniczego i zarządzania przepływem ruchu lotniczego w oparciu o pracę Grupy Wysokiego Szerebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej utworzonej przez Komisję. Grupa ta, złożona głównie z przedstawicieli cywilnych i wojskowych władz lotniczych Krajów Członkowskich, przedstawiła swój raport w listopadzie 2000 r.~~

↓ 1070/2009 motyw 2  
(dostosowany)

- (3) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe)~~, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb)~~, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)~~ oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 ~~z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)~~, ustanowiło trwałe podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

<sup>16</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

<sup>17</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

↓ nowy

Przyjęcie drugiego pakietu przepisów, to jest rozporządzenia (WE) nr 1070/2009, przyczyniło się do dalszego wzmocnienia inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki wprowadzeniu koncepcji systemu skuteczności działania oraz menedżera sieci, aby dalej poprawić skuteczność działania systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

↓ 550/2004 motyw 3  
(dostosowany)

~~Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (Rozporządzenie ramowe)<sup>18</sup> ustanawia ramy dla tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 4  
(dostosowany)

~~Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (Rozporządzenie ramowe)<sup>19</sup> ustanawia ramy dla tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

(4) W art. 1 Konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r. Umawiające się Państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności państwa członkowskie ~~Wspólnoty~~  Unii , podlegając odpowiednim konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.

↓ 552/2004 motyw 3  
(dostosowany)

~~Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. („Rozporządzenie ramowe”)<sup>20</sup> określa podstawy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 1070/2009 motyw 1

(5) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.

<sup>18</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.~~

<sup>19</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.~~

<sup>20</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.~~

↓ 1070/2009 motyw 37

- (6) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania służb ATM i ANS w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny rozważyć wprowadzenie zasad „just culture”.

↓ 549/2004 motyw 6  
(dostosowany)

- (7) Państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do ~~j~~ Jednolitej ~~e~~ Europejskiej ~~p~~ Przestrzeni ~~p~~ Powietrznej<sup>21</sup>. Zgodnie z tym sformułowaniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, ~~do stopnia~~ ☒ o ile i w zakresie ☒, w jakim ☒ wszystkie ☒ zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.

↓ 549/2004 motyw 3

~~Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej umożliwiającego optymalne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa podróży lotniczych, zachowując obowiązek dbania o ogólny interes służb żeglugi powietrznej, włącznie z obowiązkami służb publicznych. Dlatego też działania te powinny być realizowane z zachowaniem najwyższych standardów odpowiedzialności i kompetencji.~~

↓ 549/2004 motyw 4

~~Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinna być rozwijana stosownie do obowiązków wynikających z członkostwa Wspólnoty i jej Państw Członkowskich w Eurocontrolu oraz stosownie do przepisów określonych w Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.~~

↓ 549/2004 motyw 5  
(dostosowany)

- (8) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia nie ~~podlegają zakresowi kompetencyjnemu~~ ☒ wchodzą w zakres kompetencji ☒ ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii określonych na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ☒.

<sup>21</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, ~~str.~~ 9.

↓ 549/2004 motyw 23  
(dostosowany)

~~Ustalenia w sprawie większej współpracy przy wykorzystaniu portu lotniczego Gibraltar zostały podjęte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu krajów. Ustalenia te muszą jeszcze wejść w życie.~~

↓ 550/2004 motyw 1  
(dostosowany)  
⇒ nowy

(9) Państwa członkowskie przekształcają w różnym stopniu państwowe organy służb ruchu lotniczego ☒ swoje krajowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ☒, zwiększając ich autonomię i swobodę w ☒ zapewnianiu służb ☒ świadczeniu usług. W tych nowych warunkach koniecznością staje się ☒ Konieczne jest zadbanie o to, by ☒ ⇒ istniał skutecznie funkcjonujący wspólny rynek w przypadku tych służb, które mogą być zapewniane na warunkach rynkowych, oraz by ⇐ spełnienie ☒ zostały ☒ minimalnych wymoganiach interesu publicznego ⇒ w przypadku tych służb, które w obecnych warunkach technologicznych uznaje się za naturalny monopol ⇐.

↓ 550/2004 motyw 4

~~W celu utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinny zostać wdrożone środki zapewniające bezpieczne i efektywne zapewnianie służby żeglugi powietrznej, zgodne z organizacją i przepisami wykorzystania przestrzeni powietrznej ustalonymi w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)<sup>22</sup>. Utworzenie ujednoczonej organizacji zapewniania tych służb jest ważne dla właściwego reagowania na potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej oraz dla bezpiecznego i efektywnego regulowania ruchu lotniczego.~~

↓ 551/2004 motyw 1

~~Utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zharmonizowanego podejścia do kwestii regulowania organizacji oraz użytkowania przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 2  
(dostosowany)

~~W listopadzie 2000 r. w raporcie Grupy Wysokiego Szerebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdzono, iż przestrzeń powietrzna powinna być wyznaczana, regulowana i strategicznie zarządzana w skali ogólnoeuropejskiej.~~

<sup>22</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

---

↓ 551/2004 motyw 3  
(dostosowany)

~~Komunikat Komisji w sprawie utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdza konieczność przeprowadzenia reform strukturalnych pozwalających na utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej za pomocą stopniowej integracji zarządzania przestrzenią powietrzną oraz opracowania nowej koncepcji i procedur zarządzania ruchem lotniczym.~~

---

↓ 551/2004 motyw 6

~~Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, zapewniając przejrzystość i równe traktowanie, uwzględniając jednocześnie potrzeby bezpieczeństwa i obrony Państw Członkowskich, jak również ich zobowiązania wobec organizacji międzynarodowych.~~

---

↓ 551/2004 motyw 7

~~Sprawne zarządzanie przestrzenią powietrzną ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia pojemności systemu służb ruchu lotniczego, dla optymalnego zaspokojenia różnorodnych potrzeb użytkowników oraz dla osiągnięcia najbardziej elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.~~

---

↓ 552/2004 motyw 1

~~W celu stworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej należy podjąć działania w odniesieniu do systemów, części składowych i procedur towarzyszących w celu zapewnienia interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym („EATMN<sup>23</sup>”) stosownie do przepisów o zapewnianiu służb żeglugi powietrznej określonych w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)<sup>23</sup> oraz stosownie do przepisów o organizacji i wykorzystaniu przestrzeni powietrznej określonych w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>24</sup> (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej).~~

---

↓ 552/2004 motyw 2  
(dostosowany)

~~Raport Grupy Wysokiego Szerebła w sprawie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej potwierdził potrzebę opracowania regulacji technicznych w oparciu o „nowe podejście”, stosownie do rezolucji Rady z dnia 7 maja 1985 r. w sprawie nowego~~

---

<sup>23</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

<sup>24</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

~~podejścia do standaryzacji technicznej oraz do standardów<sup>25</sup>, gdzie zasadnicze wymagania, przepisy i standardy mają charakter uzupełniający i są ze sobą zgodne.~~

---

~~↓ 552/2004 motyw 4  
(dostosowany)~~

~~Raport Grupy Wysokiego Szczebla potwierdził, iż mimo postępu osiągniętego w ciągu kilku ostatnich lat w zakresie zapewniania jednolitego działania EATMN sytuacja ciągle pozostaje niezadowalająca i obserwuje się niski poziom integracji pomiędzy narodowymi systemami zarządzania ruchem lotniczym oraz powolne tempo wprowadzania nowych koncepcji operacyjnych i technologii niezbędnych do zapewnienia dodatkowej wymaganej przepustowości.~~

---

~~↓ 552/2004 motyw 5~~

~~Zwiększenie poziomu integracji na szczeblu Wspólnoty spowodowałoby większą skuteczność oraz mniejsze koszty nabywania i obsługi systemów, jak również lepsze współdziałanie operacyjne.~~

---

~~↓ 552/2004 motyw 6~~

~~Dominacja narodowych specyfikacji technicznych wykorzystywanych w nabywaniu systemów doprowadziła do fragmentacji rynku systemów i nie ułatwia ona współpracy przemysłowej na szczeblu Wspólnoty; w konsekwencji dotyczy to szczególnie przemysłu, który musi w sposób znaczący przystosowywać swoje produkty do każdego rynku narodowego; praktyki takie powodują, że rozwój i wdrażanie nowych technologii stają się niepotrzebnie skomplikowane i spowalniają tempo wprowadzania nowych koncepcji operacyjnych, które są niezbędne dla zwiększenia przepustowości.~~

---

~~↓ 549/2004 motyw 8)~~

~~Z tych właśnie powodów oraz z myślą o rozszerzeniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o inne państwa europejskie, uwzględniając postęp dokonujący się w Eurocontrolu, Wspólnota powinna określić wspólne cele oraz program działań, aby zmobilizować wysiłki Wspólnoty, Państw Członkowskich i różnych partnerów gospodarczych dla stworzenia bardziej zintegrowanej przestrzeni powietrznej Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

---

~~↓ 549/2004 motyw 24~~

~~Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, nie może zostać osiągnięty przez Państwa Członkowskie z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym może być on lepiej osiągnięty na szczeblu Wspólnoty, biorąc pod uwagę szczegółowe przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych, Wspólnota może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości zgodnie z art. 5 Traktatu.~~

---

<sup>25</sup>

Dz.U. C 136 z 4.6.1985, s. 1.

~~Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.~~

↓ 549/2004 motyw 9

~~Kiedy Państwa Członkowskie podejmują działania mające na celu zapewnienie zgodności z wymogami Wspólnoty, władze wykonujące weryfikacje zgodności powinny być odpowiednio niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 10

~~Służby żeglugi powietrznej, w szczególności służby ruchu lotniczego, które można porównać do władz publicznych, wymagają funkcjonalnego i strukturalnego rozdzielenia oraz są zorganizowane według bardzo zróżnicowanych form prawnych w poszczególnych Państwach Członkowskich.~~

↓ 549/2004 motyw 11

~~W sytuacji, gdy wymagane jest przeprowadzenie niezależnych audytów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, inspekcje realizowane przez oficjalne instytucje audytorskie Państw Członkowskich, w których służby te zapewniane są przez administrację lub przez instytucję publiczną podlegającą ww. władzom, powinny być uznawane jako niezależne audyty, bez względu na to, czy raporty sporządzone z audytu są podawane do publicznej wiadomości, czy też nie.~~

↓ 1070/2009 motyw 9  
(dostosowany)

(10) W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie ~~państwowym władzom~~  krajowym organom  nadzorującym należy zapewnić wystarczającą niezależność i zasoby. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym  organom  ~~władzom~~ wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych.

↓ 1070/2009 motyw 10  
(dostosowany)

(11) ~~Państwowe władze~~  Krajowe organy  nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym Komisja powinna ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.

↓ 550/2004 motyw 6

~~Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za monitorowanie bezpiecznego i efektywnego zapewniania służby żeglugi powietrznej oraz za kontrolowanie wypełniania, przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.~~

↓ 550/2004 motyw 7

~~Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do powierzenia uznanej organizacji o specjalistycznym doświadczeniu weryfikacji wypełniania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.~~

↓ 549/2004 motyw 20

~~Sanckje ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia oraz środków prawnych określonych w art. 3 powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa.~~

↓ 549/2004 motyw 17

~~Partnerzy społeczni powinni być informowani oraz konsultowani w przypadku wszystkich środków prawnych o znaczących następstwach społecznych. Konsultacje powinny być również prowadzone z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 1998/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na szczeblu europejskim<sup>26</sup>.~~

↓ 1070/2009 motyw 11  
(dostosowany)

(12) Należy usprawnić proces informowania partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu ~~wspólnotowym~~ ☒ unijnym ☒ należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE<sup>27</sup>.

↓ 550/2004 motyw 11

~~Warunki uzyskania certyfikatów powinny być obiektywnie uzasadnione, niedyskryminujące, współmierne i przejrzyste oraz zgodne ze stosownymi wymogami międzynarodowymi.~~

↓ 550/2004 motyw 2  
(dostosowany)

~~Raport Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej z listopada 2000 r. potwierdził konieczność regulacji prawnych na poziomie Wspólnoty Europejskiej celem rozgraniczenia pomiędzy prawodawstwem i nadzorem a zapewnianiem służb, a także celem wprowadzenia systemu certyfikacji, mającego za zadanie ochronę wymagań interesu publicznego, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa i w dziedzinie poprawy mechanizmów naliczania opłat.~~

<sup>26</sup> Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

<sup>27</sup> Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.



↓ 550/2004 motyw 10

~~Przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości zapewniania służb powinien zostać utworzony wspólny system certyfikowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ustanawiający środki dla określania praw i obowiązków instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz dla regularnego monitorowania wypełniania przez nich powyższych wymagań.~~

↓ 550/2004 motyw 12

~~Certyfikaty powinny być wzajemnie uznawane przez wszystkie Państwa Członkowskie w celu umożliwienia instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zapewnianie służb, w granicach wymagań bezpieczeństwa, w Państwie Członkowskim innym aniżeli kraj uzyskania certyfikatów.~~

↓ 550/2004 motyw 14

~~Mając na uwadze ułatwienia w bezpiecznej obsłudze ruchu lotniczego na granicach Państw Członkowskich dla dobra użytkowników przestrzeni powietrznej i ich pasażerów, system certyfikacji powinien stanowić ramy umożliwiające Państwom Członkowskim wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, niezależnie od tego, gdzie przeprowadzono certyfikację.~~

↓ 550/2004 motyw 5

~~Zapewnianie służby żeglugi powietrznej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencyjności Traktatu.~~

↓ 550/2004 motyw 13

⇒ nowy

(13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozoru, jak również służb ⇒ meteorologicznych i służb ⇐ informacji lotniczej, powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

↓ 550/2004 motyw 15

~~Na podstawie własnych analiz oraz uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem Państwa Członkowskie powinny wyznaczyć jednego dostawcę służb meteorologicznych (lub więcej) w odniesieniu do całości bądź części przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów.~~

↓ 550/2004 motyw 19

~~Warunki płatności mające zastosowanie w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być sprawiedliwe i przejrzyste.~~

---

↓ 550/2004 motyw 20

~~Oplaty uiszczane przez użytkowników powinny stanowić zapłatę za wyposażenie i służby zapewniane przez dostawców służby żeglugi powietrznej oraz Państwa Członkowskie. Poziom opłat ponoszonych przez użytkowników powinien być proporcjonalny do kosztu, uwzględniając cele, jakim są bezpieczeństwo i skuteczność ekonomiczna.~~

---

↓ 550/2004 motyw 21

(14) Pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej nie powinno być dyskryminacji w zakresie zapewniania odpowiednich służb~~ę~~ żeglugi powietrznej.

---

↓ 550/2004 motyw 22

~~Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oferują wyposażenie i usługi bezpośrednio związane z operacjami statków powietrznych, których koszty powinny być w stanie odzyskać zgodnie z zasadą „użytkownik płaci”, co oznacza, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty, które generują, w całości lub z największym możliwym przybliżeniem.~~

---

↓ 550/2004 motyw 23

~~Ważne jest zapewnienie przejrzystości kalkulacji kosztów, których wzrost powodują takie służby bądź wyposażenie. Odpowiednio, jakiegokolwiek zmiany systemu lub wysokości opłat powinny zostać wyjaśnione użytkownikom przestrzeni powietrznej; zmiany takie lub inwestycje proponowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny zostać wyjaśnione jako element wymiany informacji pomiędzy zarządami tych instytucji a użytkownikami przestrzeni powietrznej.~~

---

↓ 550/2004 motyw 24

~~Należy zapewnić możliwość różnicowania opłat w sposób mający wpływ na zwiększanie możliwości całego systemu. Bodźce finansowe mogą stanowić skuteczny sposób na przyspieszenie wprowadzenia wyposażenia naziemnego bądź pokładowego zwiększającego pojemność, na nagradzanie wysokich osiągnięć lub na rekompensowanie niewygód wynikających z wyboru mniej pożądanego tras.~~

---

↓ 550/2004 motyw 25

~~W kontekście dochodów osiągniętych ze zwrotu na aktywach oraz w związku z oszczędnościami poczynionymi na poprawie wydajności Komisja powinna zbadać możliwość stworzenia rezerwy mającej na celu ograniczenie wpływu nagłego wzrostu opłat dla użytkowników przestrzeni powietrznej w czasach ograniczonego ruchu lotniczego.~~

---

↓ 550/2004 motyw 26

~~Komisja powinna zbadać możliwość zorganizowania tymczasowej pomocy finansowej w celu zwiększenia pojemności systemu kontroli europejskiego ruchu lotniczego jako całości.~~

---

↓ 1070/2009 motyw 7  
(dostosowany)

- (15) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM ☒ zatwierdzonego decyzją Rady 2009/320/WE<sup>28</sup>, zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 ☒, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach sieci transeuropejskiej lub finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych projektów, w szczególności, aby przyspieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny móc decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

↓ 550/2004 motyw 27

~~Określenie i nałożenie opłat na użytkowników przestrzeni powietrznej powinno podlegać systematycznej ocenie Komisji we współpracy z Eurocontrol oraz z państwowymi władzami nadzorującymi oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 8

~~Działania Eurocontrolu potwierdzają, że sieć tras lotniczych i struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być w rzeczywistości tworzone w izolacji, ponieważ każde indywidualne Państwo Członkowskie stanowi integralny element Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym („EATMN”), zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz Wspólnoty.~~

↓ 551/2004 motyw 13

~~Kwestią o kluczowym znaczeniu jest osiągnięcie jednolitej, zharmonizowanej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras i sektorów, oparcie obecnej i przyszłej organizacji przestrzeni powietrznej na wspólnych zasadach oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami.~~

<sup>28</sup> Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

---

↓ nowy

- (16) Koncepcja podmiotu pełniącego funkcję menedżera sieci ma zasadnicze znaczenie dla poprawy skuteczności działania systemu zarządzania ruchem lotniczym na poziomie sieci, dzięki scentralizowaniu zapewniania określonych służb, które można najskuteczniej realizować na poziomie sieci. Aby ułatwić skuteczne postępowanie w obliczu lotniczej sytuacji kryzysowej, koordynację działań podejmowanych w reakcji na taką sytuację kryzysową powinien zapewniać menedżer sieci.
- (17) Komisja jest przekonana, że bezpiecznie i efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej można wyłącznie osiągnąć dzięki ścisłej współpracy między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej, głównie w oparciu o koncepcję elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej, ustanowioną przez ICAO, a także podkreśla znaczenie intensyfikacji współpracy cywilno-wojskowej między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- (18) Dokładność informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej oraz szczególnych warunków ruchu lotniczego oraz odpowiednio wczesne przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma zasadnicze znaczenie dla wszystkich stron pragnących wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej przy składaniu lub ponownym składaniu swoich planów lotu.
- 

↓ 550/2004 motyw 16

~~Institucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny, za pomocą odpowiednich uzgodnień, nawiązać i utrzymywać bliską współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za działania mogące mieć wpływ na ogólny ruch lotniczy.~~

---

↓ 550/2004 motyw 17

~~Księgowość wszystkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej powinna zapewniać maksymalną przejrzystość.~~

---

↓ 550/2004 motyw 18

~~Wprowadzenie ujednoczonych przepisów i warunków dostępu do danych operacyjnych powinno ułatwić zapewnienie służby żeglugi powietrznej oraz działanie użytkowników przestrzeni powietrznej oraz portów lotniczych w nowym środowisku.~~

---

↓ 551/2004 motyw 9

~~Przestrzeń powietrzna o wzrastającej integracji operacyjnej powinna być ustanowiona dla ogólnego przelotowego ruchu lotniczego w górnej przestrzeni powietrznej; połączenie pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną powinno być odpowiednio zdefiniowane.~~

↓ 551/2004 motyw 10

~~Europejski górny rejon informacji powietrznej („EUIR”), obejmujący górną przestrzeń będącą w gestii Państw Członkowskich, powinien, w zakresie niniejszego rozporządzenia, ułatwić wspólne planowanie i publikowanie informacji lotniczej w celu przeciwdziałania nadmiernemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w poszczególnych regionach.~~

↓ 1070/2009 motyw 30  
(dostosowany)

- (19) Dostarczanie nowoczesnej, pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu i swobodę poruszania się wewnątrz przestrzeni powietrznej ~~Wspólnoty~~  Unii . Zgodnie z centralnym planem ATM ~~Wspólnoty~~  Unia  powinna podjąć kroki w kierunku zmodernizowania tego sektora we współpracy z ~~Eurocontrol~~  menedżerem sieci  oraz umożliwienia użytkownikom dostępu do tych danych za pomocą wspólnego ogólnodostępnego punktu informacyjnego zapewniającego nowoczesne, zrozumiałe i oficjalne zintegrowane komunikaty.

↓ 551/2004 motyw 11

~~Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu do przestrzeni powietrznej Wspólnoty oraz swobody poruszania się wewnątrz niej, spowodowane brakiem harmonizacji w klasyfikacji przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 motyw 12

~~Rekonfiguracja przestrzeni powietrznej powinna opierać się na wymogach operacyjnych niezależnie od istniejących granic. Wspólne ogólne przepisy dotyczące tworzenia jednolitych funkcyjnych bloków przestrzeni powinny być opracowane w konsultacji i w oparciu o pomoc specjalistyczną Eurocontrolu.~~

↓ 551/2004 motyw 14

~~Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej powinna być skutecznie stosowana; jest to niezbędne dla optymalizacji użycia sektorów przestrzeni powietrznej, szczególnie w okresach szczytowego natężenia ruchu lotnictwa ogólnego oraz w przestrzeniach o dużym natężeniu tego ruchu, poprzez współpracę pomiędzy Państwami Członkowskimi w odniesieniu do używania takich sektorów dla działań i szkolenia wojskowego. W tym celu niezbędne jest przeznaczenie odpowiednich środków na skuteczne wprowadzenie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, biorąc pod uwagę wymogi zarówno cywilne, jak i wojskowe.~~

↓ 551/2004 motyw 15

~~Państwa Członkowskie powinny podejmować próby współpracy z sąsiednimi Państwami Członkowskimi w celu zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej bez względu na granice państwowe.~~

---

↓ 551/2004 motyw 16

~~Różnice w organizacji współpracy cywilno-wojskowej we Wspólnocie ograniczają jednolite i terminowe zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz wprowadzanie zmian. Sukces Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zależy od skutecznej współpracy pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi, bez szkody dla przywilejów i uprawnień Państw Członkowskich w dziedzinie obrony.~~

---

↓ 551/2004 motyw 17

~~Działania i szkolenie wojskowe powinny być zabezpieczone kiedykolwiek zastosowanie wspólnych przepisów i kryteriów może być szkodliwe dla ich bezpiecznego i skutecznego wykonania.~~

---

↓ 551/2004 motyw 18

~~Należy podjąć odpowiednie działania mające na celu poprawę skuteczności zarządzania przepływem ruchu lotniczego dla wsparcia istniejących organów operacyjnych, włącznie z Centralnym Organem Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego Eurocontrol, dla zapewnienia sprawności operacji lotniczych.~~

---

↓ 552/2004 motyw 10

~~Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności powinny zostać sporządzone dla systemów w sytuacji, gdy konieczne jest uzupełnienie lub dalsza poprawa zasadniczych wymogów; przepisy te powinny zostać również sporządzone w sytuacji, gdy konieczne jest ułatwienie wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych i technologii; zgodność z tymi przepisami powinna być zachowana w sposób ciągły; przepisy te powinny bazować na przepisach i standardach opracowanych przez organizacje międzynarodowe, tj. Eurocontrol lub ICAO.~~

---

↓ 552/2004 motyw 7

~~W interesie wszystkich stron zaangażowanych w zarządzanie ruchem lotniczym leży opracowanie nowego partnerskiego podejścia umożliwiającego równomierne zaangażowanie wszystkich stron, jak również stymulującego kreatywność oraz dzielenie się wiedzą, doświadczeniami i zagrożeniami; partnerstwo takie powinno mieć na celu zdefiniowanie, we współpracy z przemysłem, spójnego zestawu specyfikacji Wspólnoty, który może sprostać możliwie najszerszemu spektrum potrzeb.~~

---

↓ 552/2004 motyw 11

~~Opracowanie i przyjęcie specyfikacji Wspólnoty dotyczących EATMN, jej systemów i części składowych oraz stosownych procedur stanowi właściwy środek zdefiniowania technicznych i operacyjnych warunków niezbędnych dla spełnienia zasadniczych wymogów i stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności; zgodność z opublikowanymi specyfikacjami Wspólnoty, która ma charakter~~

~~dobrowolny, tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami oraz stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.~~

↓ 552/2004 motyw 12

~~Specyfikacje Wspólnoty powinny zostać opracowane przez europejskie instytucje standaryzacyjne wspólnie z Europejską Organizacją Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego („Eurocae<sup>29</sup>) i Eurocontrol, zgodnie z ogólnymi procedurami standaryzacyjnymi Wspólnoty.~~

↓ 552/2004 motyw 13

~~Procedury rządzące oceną zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych powinny opierać się na zastosowaniu modułów opisanych w decyzji Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotyczącej modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności WE, które mają być stosowane w dyrektywach harmonizacji technicznej<sup>29</sup>; do stopnia, w jakim jest to konieczne, moduły te powinny zostać rozbudowane, aby obejmowały one konkretne wymogi wszystkich zainteresowanych branż.~~

↓ 552/2004 motyw 14

~~Opisywany rynek jest małych rozmiarów i składa się z systemów i ich części składowych stosowanych prawie wyłącznie dla celów zarządzania ruchem lotniczym i nieprzeznaczonych do powszechnego użytku; stąd też zbędne byłoby umieszczanie oznaczenia WE na częściach składowych, ponieważ na podstawie oceny zgodności i/lub przydatności do wykorzystania deklaracja producenta o zgodności jest wystarczająca; nie powinno to mieć wpływu na obowiązek producenta w zakresie umieszczania oznaczenia WE na niektórych częściach składowych dla certyfikacji ich zgodności z innymi, dotyczącymi ich regulacjami prawnymi Wspólnoty.~~

↓ 552/2004 motyw 15

~~Wprowadzenie do użytku systemów zarządzania ruchem lotniczym powinno podlegać weryfikacji zgodności z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności; zastosowanie specyfikacji Wspólnoty tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami oraz stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.~~

↓ 552/2004 motyw 16

~~Pełne zastosowanie niniejszego rozporządzenia powinno być realizowane z pomocą strategii przejściowej, mającej za zadanie osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia, nie powodując przy tym nieuzasadnionych przeszkód w utrzymaniu istniejącej infrastruktury wynikających z kalkulacji kosztów i zysków.~~

<sup>29</sup> Dz.U. L 220 z 30.8.1993, s. 23.

↓ 549/2004 motyw 7

~~Przestrzeń powietrzna stanowi ograniczone dobro, którego optymalne i skuteczne wykorzystanie będzie możliwe jedynie wtedy, kiedy uwzględnione zostaną wymagania wszystkich użytkowników i, gdzie jest to właściwe, wymagania te będą uwzględniane w całym rozwoju, procesie decyzyjnym oraz wdrażaniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, włącznie z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 25

~~Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>30</sup>.~~

↓ 549/2004 motyw 26  
(dostosowany)

~~Artykuł 8 ust. 2 standardowych zasad proceduralnych dla komitetów<sup>31</sup>, ustanowiony w zastosowaniu art. 7 ust. 1 decyzji 1999/468/WE, przedstawia standardową zasadę, zgodnie z którą przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zaproszeniu stron trzecich na spotkanie tego komitetu. Jeżeli ma to zastosowanie, przewodniczący Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej powinien zaprosić przedstawicieli Eurocontrolu do wzięcia udziału w spotkaniach w roli obserwatorów lub ekspertów,~~

↓ 549/2004 motyw 18

~~Strony uczestniczące, takie jak instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkownicy przestrzeni powietrznej, porty lotnicze, przemysł wytwórczy oraz zawodowe instytucje przedstawicielskie, powinny mieć możliwość doradzania Komisji na temat technicznych aspektów wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

↓ 549/2004 motyw 12

~~Pożądane jest rozszerzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o kolejne państwa europejskie albo w ramach współpracy Wspólnoty w pracach Eurocontrolu, po przystąpieniu Wspólnoty do Eurocontrolu, albo poprzez porozumienia zawierane przez Wspólnotę z tymi krajami.~~

↓ 549/2004 motyw 13

~~Przystąpienie Wspólnoty do Eurocontrolu stanowi ważny element w tworzeniu paneuropejskiej przestrzeni powietrznej.~~

<sup>30</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

<sup>31</sup> Dz.U. C 38 z 6.2.2001, s. 3.



---

↓ 549/2004 motyw 14

~~W procesie tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Wspólnota powinna, gdzie to możliwe, rozwijać najwyższy poziom współpracy z Eurocontrol w celu zapewnienia jednolitego podejścia i pełnej harmonizacji przepisów oraz w celu uniknięcia powielania działań między dwoma stronami.~~

---

↓ 549/2004 motyw 15  
(dostosowany)

~~Zgodnie z wnioskami Grupy Wysokiego Szerebla, Eurocontrol jest organizacją, która dysponuje odpowiednią wiedzą ekspercką dla wsparcia Wspólnoty w jej roli regulatora. Stosownie do tego należy opracowywać przepisy wykonawcze dla wszystkich spraw będących w zakresie kompetencyjnym Eurocontrolu wynikających ze zleceń wydanych tej organizacji, z zastrzeżeniem warunków, jakie zostaną ujęte w ramach współpracy pomiędzy Komisją i Eurocontrol.~~

---

↓ 549/2004 motyw 16

~~Sporządzenie projektów dokumentów niezbędnych do stworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zakrojonych na szeroką skalę konsultacji z partnerami gospodarczymi i społecznymi.~~

---

↓ 550/2004 motyw 8

~~Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga również jednolitych, wysokich standardów bezpieczeństwa dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.~~

---

↓ 550/2004 motyw 9

~~Powinny zostać ustanowione porozumienia harmonizujące systemy licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w celu zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz dla promowania wzajemnego uznawania licencji.~~

---

↓ 550/2004 motyw 28

~~Ze względu na newralgiczność informacji dotyczących instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, państwowe władze nadzorujące nie powinny ujawniać informacji objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej bez szkody dla organizacji systemu monitorowania i publikowania informacji o działaniu tych dostawców.~~

---

↓ 549/2004 motyw 19

~~Wydajność systemu służb żeglugi powietrznej jako całość na szczeblu europejskim powinna być regularnie oceniana w celu sprawdzenia skuteczności przyjętych działań oraz przedłożenia propozycji dalszych działań, ze szczególnym uwzględnieniem utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa.~~

---

↓ 549/2004 motyw 21

~~Wpływ środków prawnych podjętych dla zastosowania niniejszego rozporządzenia powinien być oceniany w świetle raportów, jakie będą regularnie sporządzane przez Komisję.~~

↓ 551/2004 motyw 19

~~Wskazane jest rozważenie możliwości rozszerzenia koncepcji górnej przestrzeni powietrznej na dolną przestrzeń powietrzną, zgodnie z harmonogramem i odpowiednimi opracowaniami,~~

↓ 549/2004 motyw 22

~~Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na uprawnienia Państw Członkowskich do przyjęcia przepisów dotyczących organizacji ich sił zbrojnych. Uprawnienia te mogą prowadzić do przyjęcia przez Państwa Członkowskie środków prawnych mających na celu zapewnienie, że ich siły zbrojne posiadają wystarczającą przestrzeń powietrzną dla celów szkolenia i ćwiczeń. Dlatego też należy opracować przepis zawierający gwarancje bezpieczeństwa umożliwiające realizację tych uprawnień.~~

↓ 552/2004 motyw 19  
(dostosowany)

~~Dla zachowania pewności prawnej ważne jest zapewnienie, aby treść niektórych przepisów prawodawstwa Wspólnoty przyjęta na podstawie dyrektywy 93/65/EWG pozostała w mocy w formie niezmienionej. Przyjęcie w ramach niniejszego rozporządzenia przepisów wykonawczych korespondujących z takimi przepisami będzie wymagać pewnego czasu,~~

↓ 552/2004 motyw 18  
(dostosowany)

~~Dyrektywa Rady 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym<sup>22</sup> ogranicza się do obowiązków instytucji nadrzędnych; niniejsze rozporządzenie ma charakter bardziej całościowy, ponieważ określa ono obowiązki wszystkich stron uczestniczących, włącznie z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, użytkownikami przestrzeni powietrznej, przemysłem i portami lotniczymi oraz uwzględnia przepisy mające zastosowanie dla nich wszystkich, jak również przyjęcie specyfikacji Wspólnoty, które mają charakter dobrowolny, tworzy domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami. Stąd też dyrektywa 93/65/EWG, przyjmująca normy Eurocontrolu oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym<sup>23</sup> oraz rozporządzenie Komisji~~

<sup>32</sup> Dz.U. L 187 z 29.7.1993, s. 52. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

<sup>33</sup> Dz.U. L 95 z 10.4.1997, s. 16. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 2082/2000 (Dz.U. L 254 z 9.10.2000, str. 1).

~~(WE) nr 2082/2000 z dnia 6 września 2000 r. przyjmujące normy Eurocontrolu i zmieniające dyrektywę 97/15/WE<sup>34</sup> oraz (WE) nr 980/2002 z dnia 4 czerwca 2002 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2082/2000 powinny zostać anulowane po upływie okresu przejściowego.~~

↓ 552/2004 motyw 8

~~Wewnętrzny rynek stanowi cel Wspólnoty, stąd też działania podejmowane w ramach niniejszego rozporządzenia powinny przyczyniać się do jego stopniowego rozwoju w tym sektorze.~~

↓ 552/2004 motyw 9

~~Właściwe jest zdefiniowanie zasadniczych wymogów, które powinny mieć zastosowanie w europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, jej systemach, częściach składowych i stosownych procedurach.~~

↓ 552/2004 motyw 17

~~W ramach prawodawstwa Wspólnoty należy uwzględnić potrzebę zapewnienia:~~

~~— jednolitych warunków w zakresie dostępności i skutecznego wykorzystania widma częstotliwości radiowych, jakie niezbędne jest dla wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, włącznie z aspektami kompatybilności elektromagnetycznej;~~

~~— ochrony służb ratowniczych przed szkodliwymi zakłóceniami;~~

~~— skutecznego i właściwego wykorzystania częstotliwości przydzielonych i zarządzanych wyłącznie przez sektor lotniczy.~~

↓ nowy

(20) Aby uwzględnić zmiany wprowadzone w rozporządzeniach (WE) nr 1108/2009 i (WE) nr 1070/2009, należy – zgodnie z art. 65a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>35</sup> – dostosować treść niniejszego rozporządzenia do treści rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(21) Ponadto należy zaktualizować szczegóły techniczne rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (WE) nr 552/2004, uzgodnione w 2004 r. i 2009 r., a także dokonać korekt merytorycznych w celu uwzględnienia osiągniętego postępu.

(22) Należy zmienić zakres geograficzny niniejszego rozporządzenia obejmujący region ICAO NAT, aby uwzględnić dotychczasowe i planowane mechanizmy zapewniania służb oraz konieczność zapewnienia spójności przy stosowaniu przepisów w

<sup>34</sup> ~~Dz.U. L 254 z 9.10.2000, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 980/2002 (Dz.U. L 150 z 8.6.2002, str. 38).~~

<sup>35</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz użytkowników przestrzeni powietrznej prowadzących operacje na tym obszarze.

- (23) Należy dalej rozwijając funkcję menedżera sieci w kierunku partnerstwa branżowego, z uwzględnieniem pełnionej przez niego roli organizacji operacyjnej oraz stale prowadzonej reformy Eurocontrolu.
- (24) Ważne narzędzie służące poprawie skuteczności działania systemu zarządzania europejskim ruchem lotniczym stanowi koncepcja funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej stworzona w celu usprawnienia współpracy między instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Aby dalej rozbudować to narzędzie, należy zadbać o to, by funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w większym stopniu przyczyniały się do poprawy skuteczności działania, w oparciu o partnerstwa branżowe, natomiast branży należy zapewnić większą swobodę, jeśli chodzi o możliwość ich modyfikacji, tak aby była w stanie osiągać, a nawet – tam gdzie to możliwe – przekraczać parametry docelowe skuteczności działania.
- (25) Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej powinny funkcjonować w elastyczny sposób, skupiając instytucje zapewniające służby z całej Europy, aby umożliwić czerpanie korzyści z atutów poszczególnych instytucji. Elastyczność ta powinna umożliwić generowanie synergii między poszczególnymi instytucjami, niezależnie od ich położenia geograficznego lub państwa pochodzenia, a także przyczynić się do powstawania różnorodnych metod zapewniania służb w procesie poszukiwania usprawnień pozwalających zwiększyć skuteczność działania.
- (26) Aby zapewnić lepsze ukierunkowanie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na potrzeby klientów oraz zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej większą możliwość wpływania na dotyczące ich decyzje, należy zwiększyć skuteczność konsultacji prowadzonych z interesariuszami, których przedmiotem są najważniejsze decyzje operacyjne podejmowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, oraz zapewnić większy udział interesariuszy w podejmowaniu tych decyzji.
- (27) System skuteczności działania stanowi podstawowe narzędzie służące gospodarczej regulacji systemu zarządzania ruchem lotniczym, należy zatem utrzymać oraz – tam, gdzie jest to możliwe – zwiększyć jakość i niezależność decyzji podejmowanych w ramach tego systemu.
- (28) W celu uwzględnienia zmian technicznych i operacyjnych, zwłaszcza poprzez zmianę załączników lub uzupełnienie przepisów dotyczących zarządzania siecią i systemu skuteczności działania należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść i zakres każdego takiego przekazania uprawnień są szczegółowo określone w odnośnych artykułach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (29) Rozbudowując wykaz służb z zakresu zarządzania siecią o nowe pozycje, Komisja powinna prowadzić stosowne konsultacje z interesariuszami z branży.
- (30) Należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze, aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do wykonywania uprawnień przez krajowe organy nadzorujące, zapewnienia służb pomocniczych na

zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby lub grupy takich instytucji, środków naprawczych służących zapewnieniu zgodności z ogólnounijnymi i odpowiednimi lokalnymi parametrami docelowymi skuteczności działania, weryfikacji zgodności w odniesieniu do systemu opłat, zarządzania i przyjmowania wspólnych projektów dotyczących funkcji sieciowych, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, sposobów uczestnictwa interesariuszy w procesie podejmowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej najważniejszych decyzji operacyjnych, dostępu do danych i ich ochrony, elektronicznej informacji lotniczej oraz rozwoju technicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>36</sup>.

(31) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 w odniesieniu do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia procedurę sprawdzającą należy stosować w przypadku przyjmowania aktów o zasięgu ogólnym.

(32) W przypadku przyjmowania aktów o charakterze indywidualnym należy stosować procedurę doradczą.

↓ 549/2004 motyw 20  
(dostosowany)

(33) Sankcje ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków prawnych określonych w art. 3~~ powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa.

↓ nowy

(34) Udzielanie zamówień na służby pomocnicze powinno przebiegać, stosownie do przypadku, zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi<sup>37</sup> oraz dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych<sup>38</sup>. W stosownych przypadkach należy również uwzględniać wytyczne zawarte w komunikacie wyjaśniającym Komisji 2006/C179/02 dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

<sup>37</sup> Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

<sup>38</sup> Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

<sup>39</sup> Dz.U. C 179 z 1.8.2006, s. 2.

↓ 1070/2009 motyw 42

- (35) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. („deklaracja ministrów”) podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.

↓ 1070/2009 motyw 43

- (36) Niniejsze rozporządzenie ma pełne zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze w kontekście i na podstawie deklaracji ministrów. Bez uszczerbku dla tej właśnie deklaracji, zastosowanie przedmiotowego środka do portu lotniczego na Gibraltarze oraz wszystkie środki związane z jej wdrażaniem w pełni odpowiadają tej deklaracji i wszelkim ustaleniom w niej zawartym.

↓ 549/2004 motyw 24  
(dostosowany)

- (37) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest ~~utworzenie~~  wdrożenie  jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym może być on lepiej osiągnięty na szczeblu ~~Wspólnoty~~  Unii , ~~biorąc pod uwagę szczególne przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych, Wspólnota~~  Unia  może przyjąć instrumenty prawne zgodnie z zasadą pomocniczości ~~zgodnie z~~  określoną w  art. 5 Traktatu  o Unii Europejskiej . Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.

↓ 552/2004

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 1)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

*Art. 1*

~~Cel~~  **Przedmiot**  **i zakres stosowania**

1. ⇒ Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i właściwe funkcjonowanie ~~inicyjatywa~~ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ~~ma na celu poprawę~~ ~~in~~ w celu zapewnienia ~~in~~ istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ~~ma~~ przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawy ~~in~~ ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg ~~in~~, zintegrowaną operacyjną przestrzeń powietrzną ~~in~~ oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i ~~kwestie techniczne~~ ~~in~~ interoperacyjność ~~in~~, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. ~~Aby osiągnąć ten cel, w niniejszym rozporządzeniu ustanowione jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2)  
(dostosowany)

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków, o których mowa w art. 3,~~ nie narusza zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. ~~38 13~~. Niniejsze rozporządzenie ~~i środki, o których mowa w art. 3,~~ nie ~~mają~~ ~~in~~ ma ~~in~~ zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3)  
(dostosowany)

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków, o których mowa w art. 3,~~ nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. („konwencja chicagowska”). W tym kontekście ~~dotychczasowym celem~~ niniejszego rozporządzenia ~~in~~ ma na celu udzielanie ~~in~~ w obszarach jego zastosowania, ~~jest udzielanie~~ pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania.

↓ 550/2004

## **ROZDZIAŁ I**

### **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

#### **Art. 1**

##### **Zakres i cel**

~~1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym niniejsze rozporządzenie dotyczy zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.~~

~~Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania służby żeglugi powietrznej we Wspólnocie.~~

~~2. Niniejsze rozporządzenie będzie miało zastosowanie w przypadku zapewniania służb dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem ramowym i w jego zakresie tematycznym.~~

↓ 551/2004

## **ROZDZIAŁ I**

### **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

#### **Art. 1**

##### **Cel i zakres**

~~1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym, niniejsze rozporządzenie dotyczy organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym.~~

~~2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej będzie wspierać działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)<sup>40</sup>.~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

~~43. Bez uszczerbku dla art. 10, niniejsze rozporządzenie będzie miało zastosowanie  do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI  oraz NAT  ICAO, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z  niniejszym  rozporządzeniem o zapewnianiu służb. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i  pozostałe  państwa członkowskie.~~

↓ 551/2004

~~4. Rejony Informacji Powietrznej znajdujące się w przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.~~

<sup>40</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.



↓ 1070/2009 art. 1 pkt 1)

54. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

↓ 552/2004

~~Art. 1~~

### ~~Cel i zakres~~

~~1. W zakresie rozporządzenia ramowego, niniejsze rozporządzenie dotyczy interoperacyjności EATMN.~~

~~2. Niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie w odniesieniu do systemów, ich części składowych i stosownych procedur określonych w załączniku I.~~

~~3. Niniejsze rozporządzenie ma na celu osiągnięcie interoperacyjności pomiędzy różnymi systemami, częściami składowymi i stosownymi procedurami EATMN, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych. Niniejsze rozporządzenie ma również na celu zapewnienie skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych bądź technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym.~~

↓ 549/2004 (dostosowany)

*Art. 2*

### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków określonych w art. 3~~ stosują się następujące definicje:

↓ 549/2004  
⇒ nowy

- 1) „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:
  - a) zapobiegania kolizjom:
    - między statkami powietrznymi w locie, oraz
    - statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; oraz
  - b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 2) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę ATC dla ruchu lotniskowego;
- 3) „służba informacji lotniczej” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;

4) „służby żeglugi powietrznej” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru; służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej;

5) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;

6) „blok przestrzeni powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych wymiarach w przestrzeni i czasie, w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej;

7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcje ⇒ służbę ⇐ planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;

---

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. a)

8) „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;

---

↓ 549/2004  
⇒ nowy

9) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego” oznacza funkcje ⇒ służbę ⇐ ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;

---

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. b)  
⇒ nowy

10) „zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)” oznacza połączenie funkcji ⇒ służb ⇐ pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;

---

↓ 549/2004

11) „służby ruchu lotniczego” oznaczają różne służby informacji powietrznej, służby alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska);

12) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w bloku przestrzeni powietrznej;

13) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. c)

~~1413a)~~ „centralny plan ATM” oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE<sup>41</sup> zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)<sup>42</sup>;

↓ nowy

15. „lotnicza sytuacja kryzysowa” oznacza okoliczności, w których przepustowość przestrzeni powietrznej jest nietypowo ograniczona z powodu poważnych niekorzystnych warunków pogodowych lub niedostępności dużych obszarów przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych lub politycznych;

↓ 549/2004

~~1614)~~ „zespół służb” oznacza dwie lub więcej służby żeglugi powietrznej;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. d)  
(dostosowany)

~~1715)~~ „certyfikat” oznacza dokument wydany przez państwową władzę  krajowy organ  nadzorujący w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem krajowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące zapewniania określonej służby;

↓ 549/2004

~~1816)~~ „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;

~~17) „Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym” („EATMN”) oznacza zbiór systemów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Europejskim Ruchem Lotniczym („rozporządzenie w sprawie interoperacyjności”)<sup>43</sup> umożliwiające zapewnianie służb żeglugi powietrznej we Wspólnocie, włącznie z interfejsami na granicach ze stronami trzecimi;~~

~~18) „koncepcja operacyjna” oznacza kryteria wykorzystania operacyjnego sieci EATMN lub jej części;~~

19) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);

<sup>41</sup> Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

<sup>42</sup> Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

<sup>43</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 33.~~

↓ nowy

20. „oświadczenie” oznacza, do celów ATM/ANS, każde oświadczenie na piśmie:

- dotyczące zgodności lub przydatności do użytku systemów i części składowych, wydane przez organizację zaangażowaną w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych;
- dotyczące zgodności służby lub systemu, które mają zostać wprowadzone do eksploatacji, z obowiązującymi wymaganiami, wydane przez instytucję zapewniającą służby;
- dotyczące zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z niektórymi służbami informacji powietrznej oraz środków umożliwiającymi wywiązywanie się z tych obowiązków;

↓ 549/2004 (dostosowany)

~~20) Eurocontrol to Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej ustanowiona na mocy międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r., zajmująca się współpracą na rzecz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej<sup>44</sup>;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. f)  
(dostosowany)

2122) „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej” wydanej przez  Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej  (Eurocontrol) <sup>45</sup>  ;

↓ 549/2004

~~23) „rejon informacji powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniane są służby informacji powietrznej i służby alarmowe;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. g)

2223a) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;

<sup>44</sup> ~~Konwencja z poprawkami Protokołu z dnia 12 lutego 1981 r. i ze zmianami Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r.~~

<sup>45</sup>  Eurocontrol została ustanowiona na mocy międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r. o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, zmodyfikowanej protokołem z dnia 12 lutego 1981 r. i zmienionej protokołem z dnia 27 czerwca 1997 r.

~~2323b)~~ „służba alarmowa” oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadomienia właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;

↓ 549/2004

~~24) „poziom lotu” oznacza powierzchnię o stałym ciśnieniu atmosferycznym odniesioną do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzieloną od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia;~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. h)

~~2425)~~ „funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej” oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji;

↓ 549/2004 (dostosowany)

~~2526)~~ „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami  Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzonej na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.  ICAO;

~~27) „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego utworzoną w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;~~

~~2628)~~ „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych przez systemy i części składowe EATMN oraz procedury jej działania dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania. Interoperacyjność jest osiągana poprzez zapewnienie zgodności systemów i części składowych z zasadniczymi wymogami;

~~2729)~~ „służby meteorologiczne” oznaczają ~~takie~~ urzędnia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu prognozy meteorologiczne, wskazówki oraz obserwacje, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez państwa do wykorzystania lotniczego;

~~2830)~~ „służby nawigacyjne” oznaczają ~~takie~~ urzędnia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;

~~2931)~~ „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do podjęcia decyzji operacyjnych przez instytucje zapewniające służby

żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i innych zaangażowanych stron;

~~32) „procedura”, zgodnie z zastosowaniem w kontekście rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, oznacza standardową metodę technicznego lub operacyjnego wykorzystania systemu w kontekście uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych wymagających jednolitego wdrożenia w całej sieci EATMN;~~

~~3033) „wprowadzenie do użytku”~~ oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;

~~3134) „sieć tras”~~ oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;

~~35) „przebieg trasy”~~ oznacza wybraną trasę, po jakiej statek powietrzny wykonuje lot w czasie operacji;

~~36) „jednolite działanie”~~ oznacza działanie sieci EATMN w taki sposób, że z perspektywy użytkownika funkcjonuje ona jak gdyby stanowiła jedność;

---

↓ 549/2004

~~3238) „służby dozoru”~~ oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego dla zapewnienia bezpiecznej separacji;

~~3339) „system”~~ oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych, jak również wyposażenia satelitarne, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;

~~3440) „modernizacja”~~ oznacza jakąkolwiek modyfikację, która zmienia charakterystykę operacyjną systemu;

---

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 2) lit. j)

~~3544) „służby transgraniczne”~~ oznaczają każdą sytuację, w której służby żeglugi powietrznej zapewniane są w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby certyfikowaną w innym państwie członkowskim;

---

↓ nowy

36) „krajowy organ nadzorujący” oznacza krajowy organ lub krajowe organy, którym państwo członkowskie powierzyło zadania z zakresu nadzoru zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, oraz krajowe właściwe organy, którym powierzono zadania przewidziane w art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

37) „służby pomocnicze” oznaczają służby żeglugi powietrznej inne niż służby ruchu lotniczego, a także inne służby i działania, które są związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i które wspierają zapewnianie tych służb;

38) „lokalne parametry docelowe skuteczności działania” oznaczają parametry docelowe skuteczności działania ustalone przez państwa członkowskie na poziomie lokalnym, tj. na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, na poziomie krajowym, na poziomie strefy opłat lub na poziomie portu lotniczego.

↓ 549/2004

~~Art. 3~~

~~Zakres działania Wspólnoty~~

~~1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia jednolite ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wspólnie z:~~

~~a) rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie przestrzeni powietrznej)<sup>46</sup>;~~

~~b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie zapewniania służb)<sup>47</sup>; oraz~~

~~c) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności)<sup>48</sup>;~~

~~oraz z przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz ww. rozporządzeń.~~

~~2. Środki określone w ust. 1 stosują się z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

**ROZDZIAŁ II**

**☒ KRAJOWE ORGANY ☒**

*Artykuł ~~3~~<sup>4</sup>*

**☒ Krajowe organy ☒ ~~Państwowe władze nadzorujące~~**

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako ~~państwowa władza~~ ☒ krajowy organ ☒ nadzorujący~~a~~ w celu realizacji zadań przydzielonych takiemu~~ej~~ władzy ☒ organowi ☒ na mocy niniejszego rozporządzenia ~~oraz środków określonych w art. 3.~~

2. ☒ Krajowe organy ☒ ~~Państwowe władze nadzorujące~~ ☒ muszą być ☒ ~~są~~ ⇒ prawnie odrębne i ☒ niezależne ~~od~~ ☒ – zwłaszcza ☒ ⇒ pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym – od jakichkolwiek ☒ instytucji zapewniających służby żeglugi

<sup>46</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.~~

<sup>47</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.~~

<sup>48</sup> ~~Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.~~

powietrznej ⇒ czy też jakiegokolwiek podmiotu prywatnego lub publicznego mającego interes w działalności tych instytucji ⇐ . ~~Ta niezależność osiągnięta jest przez odpowiednie rozdzielanie, co najmniej na poziomie funkcyjnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.~~

↓ nowy

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, krajowe organy nadzorujące mogą być pod względem organizacyjnym połączone z innymi organami regulacyjnymi lub organami ds. bezpieczeństwa.

4. Krajowe organy nadzorujące, które w dniu wejścia niniejszego rozporządzenia w życie nie są prawnie odrębne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej bądź od podmiotu prywatnego lub publicznego mającego interes w działalności tych instytucji, jak przewidziano w ust. 2, muszą spełnić ten wymóg najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~35. ☒ Krajowe organy ☒ Państwowe władze nadzorujące sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli ⇒ W szczególności są zorganizowane, obsadzone personelem, zarządzane i finansowane w taki sposób, aby umożliwić im wykonywanie ich uprawnień w ten właśnie sposób. ⇐ , w tym w ramach administracji państwa członkowskiego. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.~~

↓ nowy

6. Pracownicy krajowych organów nadzorujących:

a) są rekrutowani w oparciu o jednoznaczne i przejrzyste zasady, które gwarantują ich niezależność oraz – odnośnie do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych – są mianowani przez krajowy gabinet, radę ministrów lub inny organ publiczny, które nie kontrolują bezpośrednio instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ani nie czerpią korzyści z ich działalności;

b) są wybierani w przejrzystym postępowaniu w oparciu o ich szczególne kwalifikacje, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie m.in. w obszarze audytu, służb i systemów żeglugi powietrznej;

c) wykonując funkcje krajowego organu nadzorującego, działają w sposób niezależny zwłaszcza od wszelkich interesów związanych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz nie zwracają się o instrukcje do żadnego organu rządowego lub innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują od nich żadnych instrukcji;

d) w odniesieniu do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych – składają co roku oświadczenie o zaangażowaniu i oświadczenie o istnieniu konfliktu interesów, wskazując wszelkie bezpośrednie lub pośrednie interesy, które mogą osłabiać ich niezależność i wpływać na wykonywanie ich funkcji; oraz



e) w odniesieniu do osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji strategicznych, prowadzenie audytów lub pełnienie innych funkcji bezpośrednio związanych z nadzorem lub parametrami docelowymi skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej – nie mogą zajmować żadnego stanowiska służbowego ani wykonywać żadnych obowiązków służbowych w jakiegokolwiek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej przez co najmniej rok po upływie ich okresu urzędowania w krajowym organie nadzorującym.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 3)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

74. Państwa członkowskie zapewniają, aby ~~państwowe władze~~  krajowe organy  nadzorujące posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia. ⇒ Krajowe organy nadzorujące posiadają pełnię kompetencji w zakresie rekrutacji swoich pracowników i zarządzania nimi w oparciu o własne środki pochodzące m.in. z opłat trasowych, których wysokość ustala się proporcjonalnie do zakresu zadań, które wykonywać ma dany organ zgodnie z art. 4. ⇐

85. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie ~~państwowych władz~~  krajowych organów  nadzorujących i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami ⇒ niniejszego artykułu ⇐ ust. 2, 3 i 4.

↓ nowy

9. Komisja ustanawia szczegółowe przepisy określające przebieg postępowania rekrutacyjnego i procedury selekcji do celów stosowania ust. 6 lit. a) i b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
(dostosowany)

#### Artykuł ~~42~~

#### Zadania ~~państwowych władz~~ krajowych organów nadzorujących

1. ~~Państwowe władze~~  Krajowym organom  nadzorującym, o których mowa w art. ~~34~~ rozporządzenia ramowego,  powierza się w szczególności następujące zadania:

a) ~~zapewniają~~  zapewnianie  ~~odpowiedni~~ nadzoru nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiedni  organ  ~~władze~~.

↓ nowy

b) wydawanie certyfikatów instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem warunków, na jakich je wydano;

c) wydawanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów kontrolerom ruchu lotniczego zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem warunków, na jakich je wydano;

d) sporządzanie planów skuteczności działania oraz monitorowanie ich wykonania zgodnie z art. 11;

e) monitorowanie wdrożenia systemu opłat zgodnie z art. 12 i 13;

f) zatwierdzanie warunków dostępu do danych operacyjnych zgodnie z art. 22; oraz

g) sprawowanie nadzoru nad oświadczeniami i wprowadzaniem do użytku systemów.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~2. W tym celu Każda państwowa władza~~  krajowy organ  nadzorująca zorganizuje odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, ~~w tym z wymogami związanymi z zasobami ludzkimi, w ramach zapewniania służb żeglugi powietrznej.~~ Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia ~~te~~ prace.

↓ nowy

## Art. 5

### Współpraca między krajowymi organami nadzorującymi

1. Krajowe organy nadzorujące prowadzą wymianę informacji na temat zasad prowadzenia swoich prac i podejmowania decyzji, praktyk i procedur, a także wykonywania przepisów unijnego prawa. Organy te współpracują w celu koordynowania podejmowanych przez siebie decyzji w całej Unii. Krajowe organy uczestniczą i współdziałają w sieci, której posiedzenia odbywają się w regularnych odstępach czasu. Komisja i Agencja Unii Europejskiej ds. Lotnictwa (dalej „EAA”) są członkami tej sieci oraz, w stosownych przypadkach, koordynują i wspierają jej prace oraz formułują dla niej zalecenia. Komisja i EAA ułatwiają aktywną współpracę krajowych organów nadzorujących oraz wymianę pracowników między krajowymi organami nadzorującymi oraz wykorzystanie tych pracowników w oparciu o pulę ekspertów, która zostanie ustanowiona przez EAA zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Komisja wspiera, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących ochrony danych określonych w art. 22 niniejszego rozporządzenia i w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001, wymianę informacji, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu, między członkami sieci, w miarę możliwości za pomocą narzędzi elektronicznych, z zachowaniem poufności tajemnicy handlowej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

2. Krajowe organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą, w tym w oparciu o porozumienia robocze, w celu świadczenia wzajemnej pomocy przy realizacji ich zadań z zakresu monitorowania oraz przy prowadzeniu dochodzeń i przeglądów.

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
⇒ nowy

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, które obejmują przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w niniejszym artykule, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach. ⇒ Aby wprowadzić w życie wspomniane porozumienie, zainteresowane krajowe organy nadzorujące opracowują plan określający metody ich współpracy. ⇐

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
(dostosowany)

4. ~~Państwowe władze~~ ☒ Krajowe organy ☒ nadzorujące blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka ~~będzie obejmować~~ ☒ obejmuje ☒ porozumienia dotyczące ☒ postępowania w ☒ przypadkach ~~ew~~ niezgodności ze ☒ przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z mającymi zastosowanie ☒ ~~stosowanymi~~ wspólnymi wymogami ~~określonymi~~ ☒ przyjętymi zgodnie z ☒ ~~z~~ art. ☒ 8b ust. 1 rozporządzenia (WE ) nr 216/2008 ☒ ~~o lub z warunkami określonymi w załączniku II.~~

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

5. W przypadku ~~transgranicznego~~ zapewniania służb żeglugi powietrznej ⇒ w przestrzeni powietrznej wchodzącej w zakres odpowiedzialności innego państwa członkowskiego ⇐ ~~takie~~ porozumienia ⇒ , o których mowa w ust. 2 i 4, ⇐ obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w art. 4 ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy ~~państwowymi władzami~~ ☒ krajowymi organami ☒ nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.

6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, ~~państwowe władze~~ ☒ krajowe organy ☒ nadzorujące mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)  
(dostosowany)

### Artykuł ~~6~~<sup>3</sup>

## Uprawnione podmioty

1. ~~Państwowe władze~~ ☒ Krajowe organy ☒ nadzorujące mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji bądź nadzoru, o których mowa w art. 4 ~~z~~ ust. 2, uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

2. Takie upoważnienie udzielone przez ~~państwowe władze~~ ☒ krajowy organ ☒ nadzorujący ~~będzie~~ ☒ jest ☒ ważne na obszarze ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii ☒ ~~na~~ ☒ przez ☒ odnawialny okres trzech lat. ~~Państwowe władze~~ ☒ Krajowe organy ☒ nadzorujące mogą ~~instruować~~ ☒ zlecać ☒ ~~wszystkie~~ ☒ każdemu ☒ spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii ☒ ~~w celu podjęcia~~ ☒ przeprowadzenie ☒ tych inspekcji bądź przeglądów.

↓ 552/2004 (dostosowany)  
⇒ nowy

#### ~~Art. 8~~

### ~~Wyznaczone instytucje~~

~~13.~~ Państwa członkowskie powiadamiają Komisję ⇒, EAA ⇐ oraz pozostałe państwa członkowskie o ☒ uprawnionych podmiotach, którym przekazały zadania zgodnie z ust. 1 ☒ instytucjach, ~~jakie wyznaczyły do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania przedstawionych w art. 5 i/lub zadań dotyczących weryfikacji przedstawionych w art. 6, wskazując obszar odpowiedzialności każdego~~ ☒ podmiotu ☒ instytucji oraz jego numer identyfikacyjny ☒, a także o wszelkich zmianach w tym względzie ☒ otrzymane od Komisji. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* listę ~~instytucji~~ ☒ uprawnionych podmiotów ☒, ich numery identyfikacyjne i obszary odpowiedzialności oraz aktualizuje tę listę.

~~2.~~ Państwa Członkowskie stosują kryteria określone w załączniku V do oceny wyznaczonej instytucji. Instytucje spełniające kryteria oceny określone w odpowiednich standardach europejskich są uznawane za spełniające wspomniane kryteria.

~~3.~~ Państwa członkowskie wycofują ☒ przekazanie uprawnień ☒ ~~zawiadomienie o wyznaczonej instytucji~~ ☒ w stosunku do uprawnionego podmiotu ☒, ~~która przestała spełniać kryteria~~ ☒ wymogi ☒ określone w załączniku I ~~z~~ V. Informują o tym ~~również~~ niezwłocznie Komisję ⇒, EAA ⇐ oraz pozostałe państwa członkowskie.

~~4.~~ ~~Bez uszczerbku dla wymogów określonych w ust. 1, 2 i 3, Państwa Członkowskie mogą zdecydować o mianowaniu organizacji uznanych zgodnie z art. 3 rozporządzenia o zapewnianiu służb jako wyznaczonych instytucji.~~

↓ nowy

5. Podmioty wskazane jako wyznaczone instytucje przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 uznaje się do celów niniejszego artykułu za uprawnione podmioty.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
⇒ nowy

### *Artykuł ~~710~~*

#### **Konsultacja z interesariuszami**

1. ~~Państwa członkowskie~~ ⇒ Krajowe organy nadzorujące ⇐, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych ⇒ do celów wykonywania ich zadań ⇐, we wdrażaniu ~~ca~~ jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

↓ nowy

2. Do interesariuszy zaliczyć można:

- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- operatorów lotnisk,
- stosownych użytkowników przestrzeni powietrznej lub stosowne grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
- organy wojskowe,
- przemysł wytwórczy,
- przedstawicieli organizacji zawodowych.

↓ 550/2004 (dostosowany)

## **ROZDZIAŁ III**

### **~~PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB~~**

↓ 550/2004 (dostosowany)  
⇒ nowy

#### ~~Art. 6~~

#### **~~Wspólne wymogi~~**

~~Wspólne wymogi dotyczące zapewniania służby żeglugi powietrznej zostaną opracowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Wspólne wymogi obejmować będą następujące kwestie:~~

- ~~– techniczne i operacyjne kompetencje oraz przydatność,~~
- ~~– systemy i procesy zarządzania bezpieczeństwem i jakością,~~
- ~~– systemy sprawozdawcze,~~
- ~~– jakość usług,~~

~~zdolność finansową,~~

~~zobowiązania finansowe i ich ubezpieczenie,~~

~~własność i strukturę organizacyjną, włącznie z zapobieganiem konfliktom interesów,~~

~~zasoby ludzkie, włącznie z odpowiednimi planami obsady stanowisk,~~

~~ochronę.~~

### Artykuł 87

#### Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Zapewnienie służby żeglugi powietrznej ~~w~~  na  obszarze ~~Wspólnoty~~  Unii  podlega certyfikacji ~~Państw Członkowskich~~  przez krajowe organy nadzorujące lub EAA lub złożeniu krajowym organom nadzorującym lub EASA oświadczenia zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008 .

↓ 550/2004

~~2. Wnioski o certyfikację będą składane do państwowych władz nadzorujących Państwa Członkowskiego, gdzie zgłaszający posiada swoją główną siedzibę, oraz, jeśli w ogóle, swoje zarejestrowane biuro.~~

↓ nowy

2. Proces certyfikacji musi również zapewniać możliwość stwierdzenia, czy wnioskodawcy są w stanie wykazać wystarczającą zdolność finansową oraz potwierdzić uzyskanie ubezpieczenia od odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej, w przypadku gdy dane państwo członkowskie tego nie gwarantuje.

↓ 550/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

~~3. Państwowe władze nadzorujące będą wydawać certyfikaty instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, gdy spełniają one wspólne wymagania określone w art. 6. Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby żeglugi powietrznej, jak określono w art. 2 rozporządzenia ramowego, lub dla zespołu służb, między innymi, kiedy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, niezależnie od jej statusu prawnego, obsługuje i utrzymuje własne systemy łączności, nawigacji i dozoru. Certyfikaty są regularnie sprawdzane.~~

~~4.3. ⇒ Certyfikat przewiduje  Certyfikaty definiują prawa i obowiązki dostawców służby żeglugi powietrznej, obejmujące równy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II. Warunki te zostaną w sposób obiektywny przedstawione, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.~~

~~5. Niezależnie od zapisu zawartego w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą zezwolić na zapewnianie służby żeglugi powietrznej w części bądź całości przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności bez certyfikacji w sytuacjach, kiedy zapewniający takie służby oferuje je przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy. W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie poinformuje Komisję~~

~~i inne Państwa Członkowskie o swojej decyzji oraz o środkach podjętych dla zapewnienia zgodności ze wspólnymi wymogami.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 3)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~46. Bez uszczerbku dla art. 8 i 9, W~~wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb państwom członkowskim, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze ~~Wspólnoty~~  Unii  . ⇒W odniesieniu do służb pomocniczych możliwość ta uzależniona jest od spełnienia wymogów art. 10 ust. 2. ⇐

~~7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym sprawozdaniu sporządzanym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.~~

↓ 550/2004

~~8. Państwo Członkowskie będzie uznawało każdy certyfikat wydany w innym Państwie Członkowskim zgodnie z niniejszym artykułem.~~

~~9. W wyjątkowych przypadkach Państwa Członkowskie mogą przelożyć termin osiągnięcia zgodności z niniejszym artykułem poza termin wynikający z art. 19 ust. 2 o sześć miesięcy. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o takim przelożeniu z podaniem jego przyczyn.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

## Artykuł ~~9~~<sup>8</sup>

### Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

1. Państwa członkowskie ~~zagwarantują~~ zapewniają zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczą instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat ⇒ lub ważne oświadczenie ⇐ uznawane~~y~~ na obszarze ~~Wspólnoty~~  Unii  .

2. W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają  zapewnienia  zgodności z niniejszym artykułem i artykułem ~~18~~ ~~10~~ ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego ⇒ spełniały jeden z poniższych warunków ⇐:

- a) stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe tego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
- b) posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego państwa członkowskiego;
- c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie członkowskim.

3. Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4)

⇒ nowy

4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że ~~spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7~~ ⇒ jest ona certyfikowana lub złożyła oświadczenie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 4)

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. ~~16 9a~~, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.

↓ nowy

#### *Art. 10*

#### **Zapewnianie służb pomocniczych**

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić instytucjom zapewniającym służby pomocnicze możliwość konkurowania, zgodnie z przepisami niniejszego artykułu, na terenie Unii na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach w celu zapewnienia tych służb.

Wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić rozdział między zapewnianiem służb ruchu lotniczego a zapewnianiem służb pomocniczych. Rozdział



ten obejmuje wymóg zapewniania służb ruchu lotniczego i służb pomocniczych przez odrębne przedsiębiorstwa.

3. Przy wyborze instytucji zapewniającej służby pomocnicze podmiot zamawiający te służby bierze w szczególności pod uwagę efektywność kosztową, ogólną jakość zapewnianych służb i ich bezpieczeństwo.

4. Instytucja zapewniająca służby pomocnicze może zostać wybrana do celów zapewniania służb w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego tylko wówczas, gdy:

a) została certyfikowana zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terenie państwa członkowskiego;

c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w instytucji zapewniającej służby oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem jednego lub większej liczby przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną; oraz

d) instytucja zapewniająca służby spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.

5. Służby pomocnicze związane z funkcjonowaniem EATMN mogą być zapewniane w sposób scentralizowany przez menedżera sieci, poprzez uwzględnienie tych służb w zakresie służb, o których mowa w art. 17 ust. 2, zgodnie z art. 17 ust. 3. Służby te, a w szczególności służby związane z zapewnianiem infrastruktury ATM, mogą być również zapewniane na zasadzie wyłączności przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub grupę takich instytucji. Komisja określa sposób selekcji instytucji zapewniających służby lub grup takich instytucji, w oparciu o możliwości zawodowe i zdolność do zapewniania służb w bezstronny i efektywny kosztowo sposób, oraz dokonuje ogólnej oceny szacowanych kosztów i korzyści związanych z zapewnianiem służb pomocniczych w scentralizowany sposób. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3. Komisja wyznacza instytucje zapewniające służby lub grupy tych instytucji zgodnie z tymi aktami wykonawczymi.

↓ 550/2004

#### ~~Art. 9~~

#### ~~Wyznaczenie instytucji zapewniających służby meteorologiczne~~

~~1. Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć instytucję zapewniającą służby meteorologiczne dla dostarczenia całości bądź części danych meteorologicznych na zasadzie wyłączności w całości lub części przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii, uwzględniając uwarunkowania bezpieczeństwa.~~

~~2. Państwa Członkowskie bezzwłocznie informują Komisję i inne Państwa Członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniającej służby meteorologiczne.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

## Art. 11

### System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i ~~funkcji~~ ⇒ służb ⇐ sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i ~~funkcji~~ ⇒ służb ⇐ sieciowych. Obejmuje on:

- a)  ogólnounijne  ⇒ i odpowiednie lokalne ⇐ parametry docelowe skuteczności działania ~~obowiązujące na obszarze całej Wspólnoty~~ i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej;
- b) plany krajowe lub  plany  dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zawierające parametry docelowe skuteczności działania  zapewniające  zgodne ⇒ zgodność ⇐  z ogólnounijnymi  ⇒ i odpowiednimi lokalnymi ⇐ parametrami docelowymi skuteczności działania ~~obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty~~; oraz
- c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i ~~funkcji~~ ⇒ służb ⇐ sieciowych.

2. ~~Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, Komisja może wyznaczyć ⇒ wyznacza ⇐ Eurocontrol lub inny ⇒ niezależny, ⇐ bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako „organ ~~oceny~~  weryfikujący  skuteczność ~~ci~~ działania”. Rolą organu ~~oceny~~  weryfikującego  skuteczność ~~ci~~ działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z państwowymi władzami  krajowymi organami  nadzorującymi, oraz wspomaganie państwowych władz  krajowych organów  nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. ⇒ Pomoc techniczną organowi weryfikującemu skuteczność działania może świadczyć EAA i Eurocontrol lub inny właściwy podmiot ⇐ . ~~Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.~~~~

3. ~~a) Komisja, po uwzględnieniu wkładu państwowych władz nadzorujących na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące dla całego obszaru Wspólnoty dla sieci zarządzania ruchem lotniczym.~~

~~b)~~ Plany krajowe lub  plany  dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez państwowe władze  krajowe organy  nadzorujące i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące ⇒ lokalne ⇐  parametry docelowe  ~~cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

4. e) Spójność ⇒ Zgodność ⇐ celów ⇒ planów ⇐ krajowych lub celów na szczeblu ⇐ planów dotyczących ⇐ funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ⇒ oraz lokalnych ⇐ ⊗ parametrów docelowych ⊗ z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru ⊗ Unii ⊗ Wspólnoty jest oceniana przez Komisję ⇒ we współpracy z organem weryfikującym skuteczność działania ⇐ ~~na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w ust. 6 lit. d).~~

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że ⇒ plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub lokalne ⇐ ~~jeden lub kilka celów ⊗ parametry docelowe ⊗ krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia(ją)~~ ⇒ są zgodne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi ⇐ ~~kryteriów oceny~~, może ona ⇒ zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych środków naprawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2. ⇐ ~~postanowić, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2, o wydaniu zalecenia, aby zainteresowane państwowe władze nadzorujące zaproponowały zmienione parametry docelowe skuteczności działania. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie przyjmuje(-a) zmienione parametry docelowe skuteczności działania oraz odpowiednie środki i podaje(-a) je do wiadomości Komisji w wyznaczonym terminie.~~

~~Jeżeli Komisja stwierdzi, że zmienione parametry docelowe skuteczności działania i odpowiednie środki nie są odpowiednie, może ona postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, że dane państwa członkowskie podejmą środki naprawcze.~~

~~Przedstawiając odpowiednie uzasadnienie, Komisja może ewentualnie dokonać przeglądu parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3.~~

5. d) Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania ⊗ , o którym mowa w ust. 1, ⊗ obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli ⇒ lokalne ⇐ ~~cele ⊗ parametry docelowe ⊗ krajowe lub cele dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie zostały osiągnięte~~, ⇒ dane ⇐ państwa członkowskie ~~lub państwowe władze nadzorujące~~ ⇒ określają i ⇐ stosują odpowiednie ~~określone przez nie~~ środki ⇒ mające na celu naprawę sytuacji ⇐ . ⇒ Jeżeli Komisja stwierdzi, że środki te są niewystarczające, aby naprawić sytuację, może zobowiązać dane państwa członkowskie do podjęcia koniecznych środków naprawczych lub zastosowania sankcji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2. ⇐ ~~Pierwszy okres odniesienia obejmuje pierwsze trzy lata po przyjęciu przepisów wykonawczych, o których mowa w ust. 6.~~

6. e) Komisja dokonuje regularnych ocen osiągnięcia ⇒ ogólnounijnych i odpowiednich lokalnych ⇐ parametrów docelowych skuteczności działania i ~~przedstawia wyniki ocen Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.~~

74. ~~Do~~ ⊗ Podstawę ⊗ systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, ~~zastosowanie mają następujące procedury~~ ⊗ stanowi ⊗:

a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i ~~funkcji~~ ⇒ służb ⇐

sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, ~~państwowe władze~~  krajowe organy  nadzorujące, państwa członkowskie i Eurocontrol;

- b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnoswiatowego zarządzania ruchem lotniczym”, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania;
- c) ustanowienie  i weryfikacja   ogólnounijnych   i odpowiednich lokalnych  parametrów docelowych skuteczności działania ~~obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty~~, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
 nowy

~~6. W odniesieniu do szczegółowego funkcjonowania systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2011 r. i zgodnie z odpowiednim harmonogramem w celu dotrzymania terminów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu przepisy wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3. Przepisy wykonawcze obejmują:~~

- de) kryteria przygotowania przez ~~państwowe władze~~  krajowe organy  nadzorujące krajowych  planów skuteczności działania  lub  planów skuteczności działania  dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ~~planów skuteczności zawierających krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~  lokalne  parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:
- (i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- (ii) określają wszystkie składniki kosztów krajowej lub dotyczącej funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej podstawy kosztowej;
- (iii) obejmują wiążące  lokalne  parametry docelowe skuteczności działania ~~spójne~~  zgodne  z parametrami docelowymi ustanowionymi dla całego obszaru ~~Wspólnoty~~  Unii  ;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- ed) ocena ⇒ lokalnych ⇐ ~~krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego lub planu dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej; ~~oraz~~
- fe) ~~kontrola~~ ☒ monitorowanie ☒ planów krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania;=

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- gd) kryteria ⇒ nakładania sankcji za brak zgodności ⇐ ~~pozwalające ocenić spójność w okresie odniesienia celów krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ z ☒ ogólnounijnymi ☒ ⇒ i odpowiednimi lokalnymi ⇐ parametrami docelowymi ☒ skuteczności działania ☒ obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;
- he) ogólne zasady opracowywania systemów zachęt przez państwa członkowskie;
- ie) zasady stosowania mechanizmu przejściowego niezbędnego dostosowania do funkcjonowania systemów skuteczności działania, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia ⇒ aktu delegowanego, o którym mowa w niniejszym ustępie ⇐ ~~przepisów wykonawczych~~;=
- ib) ⇒ odpowiednie ⇐ okresy odniesienia i odstępy czasowe, w których przeprowadzana jest ocena osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania oraz w których ustanawia się nowe parametry;
- ka) ~~treść i~~ ⇒ wymagane odpowiednie ⇐ harmonogramy ~~procedur, o których mowa w ust. 4~~;

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

Komisja ~~może~~ ⇒ jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu określenia szczegółowych zasad właściwego funkcjonowania systemu skuteczności działania ⇐ ~~rozszerzyć listę procedur, o której mowa~~ ⇒ zgodnie z literami zawartymi ⇐ w niniejszym ustępie. ~~Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4.~~

85. Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę ☒ fakt ☒ , że służby trasowe, służby terminalowe i ⇒ służby ⇐ ~~funkcje~~ sieciowe różnią się od siebie

i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.

↓ 550/2004 (dostosowany)

## ~~ROZDZIAŁ III~~

### ~~SCHEMATY OPŁAT~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 8)  
(dostosowany)

#### *Artykuł ~~1244~~*

#### ~~Informacje~~ Ogólne ☒ ~~przepisy dotyczące systemu opłat~~ ☒

Zgodnie z wymogami określonymi w art. ~~1315~~ i ~~1416~~ system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczynią się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczynią się do efektywności kosztowej zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także efektywności lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. System ten jest również zgodny z art. 15 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. oraz z systemem opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 9)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### *Artykuł ~~1315~~*

#### ~~Zasady~~ ☒ ~~dotyczące systemu opłat~~ ☒

1. System opłat ~~będzie~~ opierał się na rozliczeniu kosztów służby żeglugi powietrznej poniesionych przez instytucje zapewniające służby na korzyść użytkowników przestrzeni powietrznej. System ~~będzie~~ dzielił te koszty pomiędzy poszczególne kategorie użytkowników.

2. Przy ustalaniu podstawy kosztowej opłat ☒ stosuje się ☒ ~~stosowane będą następujące~~ zasady ☒ określone w ust. 3–8 ☒ ~~u~~.

~~3.a)~~ ~~K~~ koszt dzielony pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowi ustalony koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej, łącznie z odpowiednimi kwotami odsetek od inwestycji kapitałowych i amortyzacji aktywów, jak również kosztami utrzymania, obsługi, zarządzania i administracji ⇒, w tym koszty poniesione przez EAA w związku z wykonywaniem odpowiednich zadań wchodzących w zakres jej kompetencji ⇐. Ustalone koszty są kosztami ustalonymi przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na początku okresu odniesienia dla każdego roku kalendarzowego w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 5 ~~rozporządzenia ramowego~~, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim

dostosowaniu przy zastosowaniu ~~odpowiednich~~ mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11 ~~rozporządzenia ramowego~~.

~~4.b) Koszty~~, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. ~~Mogą~~ ⇒ Obejmują ⇒ one również ~~obejmować~~ koszty ponoszone przez ~~państwowe władze~~ ⇒ krajowe organy ⇒ nadzorujące lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie ⇒, o których mowa w ⇒ ~~zgodnie z art. 339, rozporządzenia ramowego~~ ani żadnych środków naprawczych ⇒ lub sankcji ⇒ ~~nałożonych przez państwa członkowskie~~ ⇒, o których mowa w ⇒ ~~zgodnie z art. 111~~ ⇒ ust. 5 ⇒ ~~rozporządzenia ramowego~~.

~~5.e) Ww~~ odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych.

~~6.d) Koszt różnych~~ ⇒ poszczególnych ⇒ służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. ~~211~~ ust. 3.

~~7.e) Zakazane jest wzajemne~~ subsydiowanie ⇒ skrośne ⇒ pomiędzy służbami trasowymi i służbami terminalowymi. Koszty związane zarówno ze służbami terminalowymi, jak i służbami trasowymi, przypisuje się w sposób proporcjonalny do służb terminalowych i służb trasowych w oparciu o przejrzystą metodologię. Zezwala się na ~~wzajemne~~ subsydiowanie ⇒ skrośne ⇒ pomiędzy różnymi służbami ~~żeglugi powietrznej~~ ⇒ ruchu lotniczego ⇒ w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane. ⇒ Zakazane jest subsydiowanie skrośne między służbami ruchu lotniczego a służbami pomocniczymi. ⇒

~~8.f) Zapewniana jest przejrzystość~~ podstawy kosztowej opłat. W celu umożliwienia zbadania rzeczywistych oraz planowanych kosztów i przychodów instytucji zapewniających służby przyjmowane są przepisy wykonawcze dotyczące dostarczania informacji przez te instytucje. Informacje są regularnie wymieniane pomiędzy ~~państwowymi władzami~~ ⇒ krajowymi organami ⇒ nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrole.

~~9.~~ Ustalając opłaty zgodnie z ust. ~~2~~ ⇒ 3–8 ⇒, państwa członkowskie przestrzegają poniższych zasad:

a) opłaty za dostępność służb żeglugi powietrznej są ustanawiane na niedyskryminacyjnych warunkach; przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość lub kategorię użytkownika;

b) zwolnienie z opłat niektórych użytkowników, w szczególności operatorów lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, jest dopuszczalne, pod warunkiem że koszt takiego zwolnienia nie jest przenoszony na innych użytkowników;

c) opłaty są ustalane na rok kalendarzowy na podstawie ustalonych kosztów ~~lub mogą być ustalane na ustanowionych przez państwa członkowskie warunkach~~

~~określających maksymalną wysokość stawki jednostkowej lub rocznego przychodu przez okres nie dłuższy niż pięć lat;~~

d) służby żeglugi powietrznej mogą generować wystarczające przychody zapewniające uzasadniony zwrot z aktywów, który przyczynia się do niezbędnego podniesienia wartości kapitału;

e) opłaty odzwierciedlają koszt służb żeglugi powietrznej oraz obiektów i urządzeń udostępnianych użytkownikom przestrzeni powietrznej ⇨, w tym koszty poniesione przez EAA w związku z wykonywaniem odpowiednich zadań wchodzących w zakres jej kompetencji ⇨, z uwzględnieniem względnych możliwości produkcyjnych różnych typów statków powietrznych;

f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. ~~W tym celu~~ ☒ Do celów lit. f) ☒ i w związku z krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planami skuteczności działania ~~państwowe władze~~ ☒ krajowe organy ☒ nadzorujące mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.

104. Komisja przyjmuje ⇨ środki określające szczegóły procedury, której należy przestrzegać przy stosowaniu ust. 1–9. ⇨ Te ⇨ ~~szczególne przepisy~~ ⇨ akty ⇨ wykonawcze ⇨ przyjmuje się ⇨ ~~dotyczące niniejszego artykułu~~ zgodnie z procedurą ⇨ sprawdzającą ⇨ ~~regulacyjną~~, o której mowa w art. ~~27~~ 5 ust. 3 ~~rozporządzenia ramowego~~.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 11)  
(dostosowany)  
⇨ nowy

#### Artykuł ~~14~~6

#### Ocena zgodności ☒ z art. 12 i 13 ☒

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. ~~12~~14 i ~~13~~15. Komisja podejmuje działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów do wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu, a wyniki oceny udostępnia państwom członkowskim, Eurocontrolowi i przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Na wniosek jednego lub kilku państw członkowskich, ~~które uznają, że przepisy określone w art. 14 i 15 nie są poprawnie stosowane~~, bądź z własnej inicjatywy, Komisja ~~przeprowadza dochodzenie w sprawie domniemania braku zgodności bądź niezastosowania odpowiednich przepisów~~ ⇨ bada szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w kontekście stosowania art. 12 i 13, dotyczące ustalenia kosztów i opłat ⇨. ~~Z zastrzeżeniem postanowień~~ ☒ Nie naruszając przepisów ☒ art. ~~32~~18 ust. 1, Komisja udostępnia wyniki dochodzenia



państwom członkowskim, Eurocontrolowi oraz przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku i po uzyskaniu stanowiska od zainteresowanego państwa członkowskiego ☒ Komisja stwierdza w drodze decyzji, czy zapewniono zgodność z przepisami art. 12 i 13 i czy zatem środek może być dalej stosowany. Te akty wykonawcze przyjmuje się ☒ ~~oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,~~ zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 275 ust. 2 ~~rozporządzenia ramowego, Komisja podejmuje decyzję w sprawie stosowania art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia oraz możliwości kontynuowania kwestionowanych działań.~~

~~3. Komisja kieruje swoją decyzję do państw członkowskich oraz informuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jej to prawnie dotyczy. Każde państwo członkowskie może w ciągu miesiąca przekazać ww. decyzję do rozpatrzenia Radzie. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 10)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### *Artykuł ~~1515a~~*

#### **Wspólne projekty**

1. ~~Wspólne projekty mogą wspierać skuteczne~~ Wdrażanie centralnego planu ATM ☒ można wspierać za pośrednictwem wspólnych projektów ☒ . Projekty ~~takie~~ ☒ te ☒ wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakimi jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa. ⇒ Wspólne projekty mają na celu wdrożenie w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób funkcji systemu ATM, aby osiągnąć istotne zmiany operacyjne wskazane w centralnym planie ATM. ⇐

2. Komisja może ⇒ przyjąć środki ustanawiające mechanizm zarządzania wspólnymi projektami i wskazujące zachęty do ich wdrożenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się ⇐ zgodnie z procedurą ⇒ sprawdzającą ⇐ ~~regulacyjną,~~ o której mowa w art. 275 ust. 3 ~~rozporządzenia ramowego.~~ ☒ Środki te ☒ ~~opracować wytyczne dotyczące sposobu, w jaki~~ ~~takie projekty mogą wspierać wdrażanie centralnego planu ATM. Takie wytyczne~~ pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.

3. Komisja może ⇒ przyjąć wspólne projekty dotyczące funkcji sieciowych, które mają szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w Europie, wskazując funkcje ATM, które są gotowe do wdrożenia, a także harmonogram i zakres geograficzny tego procesu wdrożeniowego. Te akty wykonawcze przyjmuje się ⇐ ~~również postanowie,~~ zgodnie z procedurą ⇒ sprawdzającą ⇐ ~~regulacyjną,~~ o której mowa w art. 275 ust. 3 ~~rozporządzenia ramowego, o stworzeniu~~ ~~wspólnych projektów dotyczących funkcji związanych z siecią, mających szczególne~~ ~~znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi~~ ~~powietrznej w Europie. Takie~~ ☒ Te ☒ wspólne projekty mogą zostać uznane za ~~kwalifikowalne~~ ☒ kwalifikujące się ☒ do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy ☒ unijnych ☒ ~~wspólnotowych~~ w ramach wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez

uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do decydowania o wykorzystaniu swoich zasobów finansowych, Komisja dokonuje niezależnej analizy kosztów i korzyści oraz przeprowadza odpowiednie konsultacje z państwami członkowskimi i właściwymi zainteresowanymi stronami zgodnie z art. ~~2810~~ rozporządzenia ramowego, analizując wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów. Zwrot kosztów kwalifikowalnych związanych z realizacją wspólnych projektów odbywa się zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

### *Artykuł ~~169a~~*

#### **Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej**

1. ~~W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. Państwa~~ członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia  ustanowienia i  wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ⇒ w oparciu o zintegrowane zapewnianie służb ruchu lotniczego ⇐, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko.

---

↓ nowy

2. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej tworzy się, tam gdzie to możliwe, w oparciu o partnerstwa branżowe oparte na współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania służb pomocniczych zgodnie z art. 10. W celu zmaksymalizowania skuteczności działania partnerstwa branżowe mogą obsługiwać jeden funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej lub większą ich liczbą lub też ich fragment.

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

3. Państwa członkowskie ⇒ oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego ⇐ ściśle współpracują ze sobą, ~~w szczególności państwa członkowskie ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej,~~ w celu zapewnienia zgodności z niniejszym  artykułem  przepisem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również ⇒ instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego z ⇐ państw~~a~~ trzecich~~e~~ uczestniczący~~ch~~e w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

24. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:

- a) jest poparte względami bezpieczeństwa;

---

↓ nowy

b) zaprojektowane tak, aby maksymalizować synergii, której źródłem są partnerstwa branżowe, w celu osiągnięcia oraz – tam, gdzie jest to możliwe – przekroczenia parametrów docelowych skuteczności działania określonych zgodnie z art. 11;

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)

~~cb)~~ umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;

~~de)~~ gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 17 ~~€ rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej;~~

~~de)~~ jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
⇒ nowy

~~ef)~~ zapewnia ⇒, w stosownych przypadkach, ⇐ płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;

~~fg)~~ zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, ~~optymalizując między innymi aktualne rejony informacji powietrznej;~~

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)

~~gh)~~ jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;

~~hi)~~ odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich, ~~oraz~~

---

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)

~~i) ułatwia osiągnięcie spójności z obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty docelowymi parametrami skuteczności działania.~~

---

↓ nowy

Wymogi określone w ust. 4 lit. c), d) i g) są spełniane zgodnie z zasadą optymalizacji przestrzeni powietrznej prowadzonej przez menedżera sieci, jak określono w art. 17.

5. Wymogi określone w niniejszym artykule mogą zostać spełnione poprzez uczestnictwo instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w jednym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej lub większej liczbie tych bloków.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~36.~~ Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej ⇒, który obejmuje swym zasięgiem przestrzeń powietrzną znajdującą się w gestii dwóch państw członkowskich lub większej ich liczby, ⇐ jest ustanawiany ~~wyłącznie na mocy~~ ⊗ w drodze ⊗ ⇒ wspólnego wyznaczenia ⇐ ~~wzajemnych porozumień pomiędzy~~ ⊗ przez wszystkie ⊗ państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. ⇒ Wspólne wyznaczenie, w wyniku którego ustanowiony zostaje funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, przewiduje niezbędne postanowienia regulujące sposób, w jaki blok może zostać zmieniony, oraz sposób, w jaki państwo członkowskie lub, w stosownym przypadku, państwo trzecie, może wycofać się z danego bloku, w tym ustalenia przejściowe. ⇐

⇒ 7. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. ⇐ Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-ą) Komisji, innym państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom odpowiednie informacje oraz umożliwia(-ją) zgłoszenie uwag.

~~4. Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej, będący w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej państw członkowskich, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki państwo członkowskie może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.~~

~~58.~~ W przypadku sporu pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane państwa członkowskie mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych państw członkowskich. Bez uszczerbku dla przepisów ust. ~~63~~, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

~~69.~~ Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń ~~porozumień i deklaracji~~, o których mowa w ust. ~~63~~ i ⇒ 7 ⇐ ~~4~~, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. ~~42~~ i przedkłada wyniki do dyskusji ~~Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej~~ ⇒ państwom członkowskim ⇐ . Jeśli Komisja stwierdzi, że jeden lub więcej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia wymogów, rozpoczyna dialog z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu osiągnięcia konsensusu co do środków niezbędnych dla naprawienia sytuacji.

~~7. Bez uszczerbku dla ust. 6, porozumienia i deklaracje, o których mowa w ust. 3 i 4, zostają zgłoszone Komisji w celu ich publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Publikacja taka określa datę ich wejścia w życie.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

§10. ⇒ Komisja może przyjąć szczegółowe środki dotyczące wspólnego wyznaczenia instytucji zapewniającej(-ych) służby ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 6, określające metody wyboru instytucji zapewniającej(-ych) służby, okres, na jaki dokonuje się wyznaczenia, mechanizm nadzoru, dostępność zapewnianych służb oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności. ⇐ ~~Wytyczne dla ustanowienia i zmiany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej opracowuje się do dnia 4 grudnia 2010 r.,~~ ⇒ Te akty wykonawcze przyjmuje się ⇐ zgodnie z procedurą ⇒ sprawdzającą ⇐ ~~doradcą,~~ o której mowa w art. 275 ust. 23 rozporządzenia ramowego.

§11. ⊗ Komisja ⊗ ~~Do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz~~ ⇒ może ⇐ ⊗ przyjąć środki dotyczące informacji, jakie mają zostać przekazane przez państwo (państwa) członkowskie, o których mowa w ust. 6. ⊗ ⊗ Te akty wykonawcze przyjmuje się ⇐ zgodnie z procedurą ⇒ sprawdzającą ⇐ ~~regulacyjną,~~ o której mowa w art. 275 ust. 3 rozporządzenia ramowego; Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze dotyczące informacji, jakie zainteresowane państwo(-a) członkowskie powinno(-y) przekazać przed ustanowieniem lub zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 5)

#### ~~Art. 9b~~

### ~~Koordinator systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~

~~1. W celu ułatwienia ustanawiania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może mianować osobę fizyczną koordynatorem systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („koordynator”). Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

~~2. Bez uszczerbku dla art. 9a ust. 5 koordynator, na wniosek wszystkich zainteresowanych państw członkowskich i, w uzasadnionych przypadkach, na wniosek państw trzecich uczestniczących w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, ułatwia pokonanie trudności w negocjacjach w celu przyspieszenia ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Działania koordynatora opierają się na mandacie udzielonym przez wszystkie zainteresowane państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, państwa trzecie uczestniczące w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej.~~

~~3. Koordynator działa bezstronnie, szczególnie w stosunku do państw członkowskich, państw trzecich, Komisji i zainteresowanych stron.~~

~~4. Koordynator nie ujawnia żadnych informacji otrzymanych w trakcie wykonywania swojej funkcji, chyba że upoważnią go do tego państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, zainteresowane państwa trzecie.~~

~~5. Po swoim mianowaniu koordynator co trzy miesiące przedkłada sprawozdanie Komisji, Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i Parlamentowi Europejskiemu. Sprawozdanie zawiera podsumowanie negocjacji i ich wyników.~~

~~6. Misja koordynatora wygasa wraz z podpisaniem ostatecznego porozumienia w sprawie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, lecz nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r.~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

## Artykuł ~~17~~

### Projektowanie sieci i zarządzanie nią

1. ~~Funkcje~~ ⇒ Służby ⇐ sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. ~~Funkcje~~ ⇒ Te służby ⇐ sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i ~~wykonywane~~ ⊗ realizowane ⊗ są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.

2. Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia realizację następujących ⇒ służb ⇐ ~~funkcji~~ ⇒ w ramach obowiązków menedżera sieci ⇐:

- a) projektowanie europejskiej sieci tras;
- b) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych;

↓ nowy

c) centralna funkcja w zakresie zarządzania przepływem ruchu lotniczego;

d) udostępnianie portalu informacji lotniczej zgodnie z art. 23;

e) optymalizacja projektowania przestrzeni powietrznej we współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 16;

f) centralna funkcja w zakresie koordynacji lotniczej sytuacji kryzysowej.

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)  
⇒ nowy

~~Funkcje~~ ⇒ Służby ⇐ wymienione w ~~akapicie pierwszym~~ niniejszym ustępie nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

Komisja może – ~~po konsultacjach z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej~~ i zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – ~~powierzyć~~ ~~☒~~ wyznaczyć ~~☒~~ Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji ⇒ do celów wykonywania ~~☐~~ zadań niezbędnych dla realizacji funkcji wymienionych w akapicie pierwszym ⇒ menedżera sieci ☐. Zadania te wykonuje się w imieniu państw członkowskich i zainteresowanych stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. ⇒ Do dnia 1 stycznia 2020 r. Komisja wyznacza na menedżera sieci samodzielną instytucję zapewniającą służby, utworzoną, o ile jest to możliwe, jako partnerstwo branżowe. ☐

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

3. Komisja może ⇒ jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby ☐ rozszerzyć wykaz funkcji ⇒ służb określonych ☐ wymienionych w ust. 2 ⇒ w celu dostosowania go do postępu technicznego i operacyjnego pod względem zapewniania służb pomocniczych w scentralizowany sposób ☐ ~~po odpowiednich konsultacjach z interesariuszami sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.~~

4. ⇒ Komisja przyjmuje ☐ szczególne przepisy wprowadzające środki, o których mowa w niniejszym artykule, z wyjątkiem środków, o których mowa w ust. 6–9, podejmowane są zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmują ⇒ regulujące ☐ :

- a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów;
- b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i rozwiązywania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej;
- c) dodatkowe funkcje ⇒ służby ☐ sieci określone w centralnym planie ATM;
- d) szczególne uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią w przypadku zadań, o których mowa w ust. 2;

↓ nowy

e) szczegółowe uzgodnienia dotyczące zarządzania menedżerem sieci, uwzględniające wszystkich zainteresowanych interesariuszy prowadzących operacje;

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)

⇒ nowy

fe) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz

gf) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że ~~funkcje~~ ⇒ służby ⇐ krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.

↓ nowy

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)

(dostosowany)

⇒ nowy

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2 ⇒ i ust. 4 lit. c) ⇐ , są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.

~~6. Państwa członkowskie zlecają Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.~~

~~7. Przepisy wykonawcze zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym niezbędne ustalenia w zakresie nadzoru, opracowywane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, i przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości przy wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienia procesów związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i~~



punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 6)

~~8. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:~~

~~a) planowanie lotów;~~

~~b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie „slotów”; oraz~~

~~c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:~~

~~stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu,~~

~~możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne 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.~~

~~9. Przy opracowywaniu i przyjmowaniu przepisów wykonawczych Komisja – jeżeli jest to uzasadnione i nie zagraża bezpieczeństwu – bierze pod uwagę zgodność pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.~~

↓ 550/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

### Artykuł ~~1810~~

#### Związki pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację  lub  złożyły oświadczenie  na terenie ~~Wspólnoty~~  Unii .

2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ~~s~~formalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiających wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. ~~Informacje na temat~~  O  tych ustaleniach  zawiadamia się zainteresowane krajowe organy  zostaną podane do państwowych władz nadzorujących ~~lub zainteresowanych instytucji.~~

3. W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana  jest  będzie zgoda zainteresowanych państw członkowskich. ~~W przypadku zapewniania służb meteorologicznych wymagana będzie zgoda zainteresowanych Państw Członkowskich, jeżeli wyznaczyli oni instytucję zapewniającą służby na zasadzie wyłączności stosownie do art. 9 ust. 1.~~

---

↓ nowy

*Art. 19*

### **Stosunki z interesariuszami**

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ustanawiają mechanizmy konsultacyjne służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi grupami skupiającymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz operatorów lotnisk, dotyczących wszystkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami lub istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej. Użytkowników przestrzeni powietrznej angażuje się również w proces zatwierdzania strategicznych planów inwestycyjnych. Komisja przyjmuje środki szczegółowo określające sposób prowadzenia konsultacji oraz sposób angażowania użytkowników przestrzeni powietrznej w proces zatwierdzania planów inwestycyjnych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 6)

*Artykuł ~~20~~*

### **Współpraca z władzami wojskowymi**

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.

↓ 550/2004 (dostosowany)

*Artykuł ~~21~~*

### **Przejrzystość ksiąg rachunkowych**

1. Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sporządzają, przedstawiają do oceny i ~~o~~publikują swoje sprawozdania finansowe. ~~Będą~~  Muszą być  one zgodne z ~~m~~Międzynarodowymi ~~s~~Standardami ~~r~~Rachunkowości przyjętymi przez ~~Wspólnotę~~  Unię  . W przypadku braku pełnej zgodności z ~~m~~Międzynarodowymi ~~s~~Standardami ~~r~~Rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby, instytucja ta ~~podjmuje~~  próby osiągnięcia takiej zgodności w maksymalnym możliwym zakresie.

2. We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ~~o~~publikuje ~~roczny raport~~  sprawozdanie  i ~~będzie~~  jest  regularnie poddawana niezależnemu audytowi.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 7)  
(dostosowany)

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi

powietrznej w rozbiu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej, określonym w art. ~~1214~~, oraz, w uzasadnionych przypadkach, ~~utrzymują zbiorze~~  prowadzą skonsolidowane księgi rachunkowe  ~~rachunki~~ związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby  to  od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.

↓ 550/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

4. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe  organy  ~~władze~~, które będą mieć prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby w obszarze przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności.

5. Państwa członkowskie mogą stosować przepisy przejściowe art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zastosowania międzynarodowych standardów rachunkowości w stosunku do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej<sup>49</sup>, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

### Artykuł ~~2213~~

#### Dostęp do danych i ich ochrona

1. W zakresie dotyczącym ogólnego ruchu lotniczego właściwe dane operacyjne będą wymieniane w czasie rzeczywistym pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te będą wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.

2. Dostępu do właściwych danych operacyjnych ~~zostanie udzielony~~  udziela się  odpowiednim  organom  ~~władzom~~, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej  lub instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, które  złożyły oświadczenia , użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.

3. Certyfikowane instytucje zapewniające służby  lub instytucje zapewniające służby, które  złożyły oświadczenie , użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określają standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych ~~niż~~ te wymienione w ust. 1. ~~Państwowe władze~~  Krajowe organy  nadzorujące zatwierdzają te standardowe warunki.  Komisja może określić  ~~Szczególne przepisy~~  środki dotyczące procedur, których należy przestrzegać przy wymianie danych, oraz rodzaju odpowiednich danych w odniesieniu do tych warunków dostępu i ich zatwierdzania.  ~~takich uwarunkowań zostaną ustanowione, gdzie ma to zastosowanie,~~  Te akty wykonawcze przyjmuje się  stosownie ~~do~~  zgodnie z  procedurą  sprawdzającą  ~~określonej~~ , o której mowa  w art. ~~275~~ ust. 3 ~~rozporządzenia ramowego~~.

<sup>49</sup> Dz.U. L 243 z 11.9.2002, ~~str.~~ 1.

↓ 551/2004 (dostosowany)

## ROZDZIAŁ ~~II~~ IV

### ~~ARCHITEKTURA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 2)

#### ~~Art. 3~~

#### ~~Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUIR)~~

~~1. Wspólnota i jej państwa członkowskie zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR. W tym celu, w przypadku spraw będących w kompetencji Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie zalecenie, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2011 r.~~

~~2. Rejon EUIR zostaje zaprojektowany tak, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich zgodnie z art. 1 ust. 3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.~~

~~3. Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.~~

~~4. Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 3)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### ~~Artykuł 23~~

#### Elektroniczna informacja lotnicza

1. Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją, Komisja, we współpracy z Eurocontrol~~em~~ ⇒ menedżerem sieci ⇐, zapewnia dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednolicony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych.

2. W związku z ust. 1 Komisja

a) zapewnia rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Unii w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewnia zintegrowany dostęp i dystrybucję wymaganych elementów danych, takich jak informacja lotnicza, informacja biura sprawozdawczego służb ruchu lotniczego

(ARO), informacja meteorologiczna oraz informacja o zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i innych.

~~b) w ścisłej współpracy z Eurocontrol'em oraz ICAO wspomoże modernizację i ujednoczenie udostępniania najszerzej rozumianej informacji lotniczej.~~

3. Komisja przyjmuje ~~szczególne przepisy wykonawcze~~ ⇨ środki ⇨ dotyczące utworzenia i wdrożenia elektronicznego zintegrowanego portalu informacyjnego. Te akty wykonawcze przyjmuje się ⇨ ~~niniejszego artykułu~~ zgodnie z procedurą ⇨ sprawdzającą ⇨ ~~regulacyjną~~, o której mowa w art. 27~~5~~ ust. 3 ~~rozporządzenia ramowego~~.

↓ 1070/2009 art. 3 pkt 4)

~~Art. 4~~

### ~~Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej~~

~~Zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze w celu:~~

~~a) przyjęcia właściwych postanowień w zakresie prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO;~~

~~b) ujednoczenia wdrożenia klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne i płynne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

## ~~ROZDZIAŁ III~~

### ~~ELASTYCZNE UŻYTKOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ~~

↓ 551/2004 (dostosowany)  
⇨ nowy

~~Art. 7~~

### ~~Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej~~

~~1. Biorąc pod uwagę potrzeby struktur wojskowych, za które są odpowiedzialne, Państwa Członkowskie zapewniają jednolite stosowanie w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak zostało to opisane przez ICAO i opracowane przez Eurocontrol, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.~~

~~2. Państwa Członkowskie przedstawiają Komisji roczne raporty dotyczące zastosowania, w kontekście wspólnej polityki transportowej, koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności.~~

~~3. Jeżeli w następstwie raportów przedłożonych przez Państwa Członkowskie niezbędne stanie się wzmocnienie i ujednoczenie zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, przepisy wykonawcze w kontekście wspólnej polityki transportowej zostają przyjęte zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.~~

~~Art. 8~~

### ~~Okresowe zawieszenie~~

~~1. W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Państwa Członkowskie mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i inne Państwa Członkowskie.~~

~~2. W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek do przepisów przyjętych na podstawie art. 7 ust. 3, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Państw Członkowskich, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.~~

↓ nowy

~~Art. 24~~

### ~~Rozwój technologiczny i interoperacyjność systemu zarządzania ruchem lotniczym~~

~~1. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące upowszechniania rozwoju technologicznego i interoperacyjności systemu zarządzania ruchem lotniczym w kontekście opracowywania i wdrażania centralnego planu ATM. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.~~

~~2. W odniesieniu do przepisów, o których mowa w ust. 1, zastosowanie ma art. 17 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W stosownych przypadkach Komisja zwraca się do EAA o uwzględnienie tych przepisów w rocznym programie prac, o którym mowa w art. 56 tego rozporządzenia.~~

↓ 552/2004  
⇒ nowy

~~3. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności w szczególności:~~

- ~~a) określają wszystkie specyficzne wymagania stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa, jednolitych operacji i działań; i/lub~~
- ~~b) opisują, gdzie ma to zastosowanie, wszystkie specyficzne wymagania stanowiące uzupełnienie lub udoskonalenie zasadniczych wymogów, szczególnie w odniesieniu do skoordynowanego wprowadzania nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych lub technologii; i/lub~~
- ~~c) określają części składowe w odniesieniu do systemów; i/lub~~
- ~~d) opisują określone procedury oceny zgodności, obejmujące, gdzie ma to zastosowanie, wyznaczone instytucje, jak określono w art. 8, na podstawie modułów zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG, stosowanych do oceny~~

~~zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, jak również weryfikacji systemów; i/lub~~

- ~~e) określają warunki wdrażania, obejmujące, gdzie ma to zastosowanie, datę, do której wszystkie właściwe instytucje uczestniczące mają wymóg ich przestrzegania.~~

↓ 552/2004

## **ROZDZIAŁ II V**

### **ZASADNICZE WYMOGI, PRZEPISY WYKONAWCZE DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI ORAZ SPECYFIKACJE WSPÓLNOTY**

#### **Art. 2**

#### **Zasadnicze wymogi**

~~Sieć EATMN, jej systemy i ich części składowe oraz stosowne procedury spełniają zasadnicze wymogi. Zasadnicze wymogi zostały przedstawione w załączniku II.~~

#### **Art. 3**

#### **Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności**

~~1. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności są sporządzane, gdy jest to niezbędne dla osiągnięcia w sposób spójny celów niniejszego rozporządzenia.~~

~~2. Systemy, części składowe oraz procedury towarzyszące są zgodne ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w trakcie ich całego okresu użytkowania.~~

~~4. Na etapie przygotowania, przyjęcia oraz przeglądu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności uwzględnione są szacunkowe koszty oraz korzyści rozwiązań technicznych, dzięki którym przepisy te mogą być przestrzegane, mając na uwadze zdefiniowanie najbardziej praktycznego rozwiązania przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Ocena kosztów i korzyści wynikających z tych rozwiązań dla wszystkich zainteresowanych stron zostanie dołączona do każdego projektu przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności.~~

~~5. Przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności zostaną opracowane zgodnie z procedurami określonymi w art. 8 rozporządzenia ramowego.~~

#### **Art. 4**

#### **Specyfikacje Wspólnoty**

~~1. Dla osiągnięcia celu niniejszego rozporządzenia istnieje możliwość opracowania specyfikacji Wspólnoty. Specyfikacje takie mogą zawierać:~~

- ~~a) standardy europejskie dotyczące systemów lub części składowych wraz ze stosownymi procedurami, sporządzone przez europejskie instytucje standaryzacyjne we współpracy z Eurocae, na podstawie mandatu Komisji, zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów~~

technicznych<sup>50</sup> oraz zgodnie z ogólnymi wytycznymi na temat współpracy pomiędzy Komisją a instytucjami standaryzacyjnymi, podpisanymi w 13 grudnia 1984 r.;

~~lub~~

~~b) specyfikacje sporządzane przez Eurocontrol w sprawie uzgodnień operacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, w odpowiedzi na wniosek Komisji, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.~~

~~2. Zgodność z zasadniczymi wymogami i/lub przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona dla systemów, wraz z procedurami towarzyszącymi lub częściami składowymi, które spełniają wymogi stosownych specyfikacji Wspólnoty i których numery porządkowe zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.~~

~~3. Komisja publikuje odnośniki do standardów europejskich określonych w ust. 1 lit. a) w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.~~

~~4. Odnośniki do specyfikacji Eurocontrolu określone w ust. 1 lit. b) będą publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.~~

~~5. W sytuacji gdy Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, iż zgodność z opublikowaną specyfikacją nie gwarantuje przestrzegania zasadniczych wymogów i/lub przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, które wspomniana specyfikacja Wspólnoty ma za zadanie obejmować, stosowana jest procedura określona w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.~~

~~6. W przypadku niedociągnięć w publikowanych standardach można podjąć decyzję o częściowym lub całościowym wycofaniu odpowiednich standardów z publikacji, które je zawierają, względnie ze zmian do tych publikacji, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, po konsultacji ze składem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 5 dyrektywy 98/34/WE.~~

~~7. W przypadku niedociągnięć w publikowanych specyfikacjach Eurocontrolu można podjąć decyzję o częściowym lub całościowym wycofaniu odpowiednich standardów z publikacji, które je zawierają, względnie ze zmian do tych publikacji, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.~~

## **ROZDZIAŁ III**

### **WERYFIKACJA ZGODNOŚCI**

#### **Art. 5**

#### **Deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych**

~~1. Częściom składowym towarzyszy deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania. Poszczególne części tej deklaracji zostały przedstawione w załączniku III.~~

~~2. Producent, lub jego autoryzowany przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie, zapewnia i deklaruje, za pomocą deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, że~~

<sup>50</sup> Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).



~~stosował on przepisy zawarte w zasadniczych wymogach oraz w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.~~

~~3. Zgodność z zasadniczymi wymogami i stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności zostanie wstępnie określona w odniesieniu do tych części składowych, do których dołączona jest deklaracja WE o zgodności i przydatności do wykorzystania.~~

~~4. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące oceny zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, która będzie wykonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8.~~

#### ~~Art. 6~~

### ~~Deklaracja WE o weryfikacji systemów~~

~~1. Po zintegrowaniu z EATMN systemy będą podlegały weryfikacji WE przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie ze stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności, w celu zapewnienia, iż spełniają one zasadnicze wymogi niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności,~~

~~2. Zanim system zostanie wprowadzony do użytku, właściwa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej opracowuje deklarację WE o weryfikacji, potwierdzającą zgodność, i przedstawia ją państwowym władzom nadzorującym wraz z ewidencją techniczną. Elementy tej deklaracji oraz zbiór dokumentów technicznych zostały przedstawione w załączniku IV. Państwowe władze nadzorujące mogą wymagać wszelkich dodatkowych informacji w celu nadzorowania tej zgodności.~~

~~3. Stosowne przepisy wykonawcze dotyczące interoperacyjności określają, gdzie ma to zastosowanie, zadania dotyczące weryfikacji systemów, która będzie dokonywana przez wyznaczone instytucje określone w art. 8.~~

~~4. Deklaracja WE o weryfikacji nie stanowi uszczerbku dla żadnych ocen, które państwowe władze nadzorujące będą musiały dokonać, jeśli zaistnieje taka możliwość, z powodów innych aniżeli interoperacyjność.~~

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 1)

#### ~~Art. 6a~~

### ~~Alternatywna weryfikacja zgodności~~

~~Certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>51</sup>, dotyczący części składowych lub systemów, stanowi w rozumieniu art. 5 i 6 niniejszego rozporządzenia deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, albo deklarację WE o weryfikacji, jeśli wykazuje zgodność z zasadniczymi wymogami niniejszego rozporządzenia i właściwymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.~~

<sup>51</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

~~Art. 7~~

~~Środki bezpieczeństwa~~

~~1. W sytuacji gdy państwowe władze nadzorujące stwierdzają, że:~~

~~a) część składowa z dołączoną deklaracją WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania; lub~~

~~b) system z dołączoną deklaracją WE o weryfikacji;~~

~~nie spełnia zasadniczych wymogów i/lub stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości działań, podejmują wszelkie niezbędne czynności w celu ograniczenia zakresu zastosowania danej części składowej lub systemu bądź w celu wprowadzenia zakazu ich stosowania przez instytucje będące w zakresie odpowiedzialności tych władz.~~

~~2. Zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję o wszelkich działaniach tego typu, wskazując ich powody oraz, w szczególności, określając, czy w jego opinii niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z:~~

~~a) niemożności sprostania zasadniczym wymogom;~~

~~b) niewłaściwego zastosowania przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty;~~

~~c) niedociągnięcie w przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty.~~

~~3. Komisja niezwłocznie konsultuje się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Po przeprowadzeniu konsultacji Komisja informuje Państwo Członkowskie o wnioskach i przedstawia swoją opinię, czy uważa środki podjęte przez państwowe władze nadzorujące za usprawiedliwione.~~

~~4. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż środki podjęte przez państwowe władze nadzorujące nie są usprawiedliwione, prosi ona zainteresowane Państwo Członkowskie o zapewnienie niezwłocznego ich wstrzymania. Informuje ona również o tym producenta bądź autoryzowanego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie.~~

~~5. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z niewłaściwego zastosowania przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności i/lub specyfikacji Wspólnoty, zainteresowane Państwo Członkowskie podejmuje odpowiednie działania w stosunku do wydawcy deklaracji zgodności i przydatności do wykorzystania lub deklaracji WE o weryfikacji i informuje o tym Komisję oraz inne Państwa Członkowskie.~~

~~6. W sytuacji gdy Komisja uzna, iż niezgodność z zasadniczymi wymogami wynika z niedociągnięcie w specyfikacji Wspólnoty, stosowane są procedury określone w art. 4 ust. 6 lub 7.~~

## ROZDZIAŁ IV V

### PRZEPISY KOŃCOWE

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 11)  
(dostosowany)

*Artykuł ~~25~~7*

#### ~~Zmiana~~ ☒ Dostosowanie ☒ załączników

~~Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.~~

~~W sytuacjach pilnych Komisja może zastosować procedurę przyspieszoną określoną w art. 5 ust. 5 rozporządzenia ramowego.~~

↓ nowy

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu uzupełnienia lub zmiany wymogów dotyczących uprawnionych podmiotów wymienionych w załączniku I oraz warunków dołączonych do certyfikatów wydawanych instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, wymienionych w załączniku II, tak aby uwzględnić doświadczenia uzyskane przez krajowe organy nadzorujące przy stosowaniu tych wymogów i warunków lub ewolucję systemu zarządzania ruchem lotniczym pod względem interoperacyjności i zintegrowanego zapewniania służb żeglugi powietrznej.

↓ nowy

*Art. 26*

#### **Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25, powierza się Komisji na czas nieokreślony.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 ust. 7, art. 17 ust. 3 i art. 25 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2

miesiący od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 549/2004 (dostosowany)  
⇒ nowy

#### Artykuł 27 ~~5~~

#### Procedura ~~Komitetu~~ ☒ komitetowa ☒

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „~~K~~komitetem”, ~~składający się z dwóch przedstawicieli każdego Państwa Członkowskiego i kierowany przez przedstawiciela Komisji. Komitet zapewnia odpowiednie uwzględnienie interesów wszystkich kategorii użytkowników.~~ ⇒ Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ⇐

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. ~~3 i 7~~ ⇒ 4 ⇐ ~~decyzji 1999/468/WE~~ ⇒ rozporządzenia (UE) nr 182/2011 ⇐ ~~, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 ~~i 7~~ ~~decyzji 1999/468/WE~~ ⇒ rozporządzenia (UE) nr 182/2011 ⇐ ~~, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

~~Czas, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wyznacza się na jeden miesiąc.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 4)

~~4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

~~5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4, 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### Art. 28 ~~10~~

#### ☒ Konsultacje Komisji z interesariuszami ☒

~~12.~~ Komisja ustanawia zasady konsultacji na szczeblu ☒ Unii ☒ ~~wspólnotowym~~. ⇒ w celu konsultowania, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z wykonaniem niniejszego rozporządzenia ⇐. W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji ☒ Komisji ☒ 98/500/WE.

~~3. Konsultacja z interesariuszami obejmuje w szczególności opracowanie i wprowadzenie w EATMN nowych koncepcji oraz technologii.~~

2. Do interesariuszy zaliczyć można:

- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,

- operatorów lotnisk,
- zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej lub zainteresowane grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
- organy wojskowe,
- środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy, oraz
- przedstawicieli organizacji zawodowych.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)

#### Artykuł ~~296~~

#### ☒ Branżowy ☒ ~~o~~ Organ konsultacyjny ~~przemysłu~~

Bez uszczerbku dla roli Komitetu oraz Eurocontrolu Komisja powołuje „☒ branżowy ☒ organ konsultacyjny ~~przemysłu~~”, do którego należą instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, stowarzyszenia użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy oraz przedstawiciele organizacji zawodowych. Zadaniem tego organu jest wyłącznie doradzanie Komisji w zakresie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

#### Artykuł ~~307~~

#### Stosunki z ~~europejskimi~~ państwami trzecimi

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~Wspólnota~~ ☒ Unia ☒ i jej państwa członkowskie dążą do rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o państwa niebędące członkami Unii Europejskiej i wspierają takie rozszerzenie. W tym celu podejmują one działania w ramach porozumień zawartych z sąsiadującymi państwami trzecimi bądź w ramach ~~porozumień w sprawie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej~~ ⇒ wspólnego wyznaczenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub porozumień w sprawie funkcji sieciowych ~~w celu~~ ☒, aby ☒ ~~rozszerzenia zakresu stosowania~~ ⇒ przyczynić się do realizacji celów ~~niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3 na te~~ ☒ w tych ☒ państwach.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### Artykuł ~~318~~

#### ☒ Wsparcie ze strony organów zewnętrznych ☒ ~~Przepisy wykonawcze~~

1. ~~W celu opracowania przepisów wykonawczych~~ Komisja może ⇒ występować do ~~wydać zlecenia skierowane do Eurocontrolu lub, jeżeli zajdzie taka potrzeba, innego organu~~ ⇒ zewnętrznego o udzielenie wsparcia dla realizacji jej zadań wynikających z niniejszego

rozporządzenia. ~~↪~~, określające zadania do realizacji i odnośny harmonogram, przy uwzględnieniu odpowiednich terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

~~2. Jeżeli Komisja zamierza wydać zlecenie na mocy ust. 1, stara się ona jak najlepiej zastosować obowiązujące ustalenia dotyczące zaangażowania i konsultacji wszystkich zainteresowanych stron, jeżeli ustalenia te są zgodne z praktykami Komisji w dziedzinie procedur przejrzystości i konsultacji oraz nie kolidują z jej obowiązkami instytucjonalnymi.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 1)

~~Art. 4~~

#### ~~Wymogi bezpieczeństwa~~

~~Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, przepisy wykonawcze wprowadzające właściwe przepisy wymogów Eurocontrolu w zakresie bezpieczeństwa (ESARR) i kolejne poprawki do tych wymogów w zakresie niniejszego rozporządzenia z koniecznymi zmianami.~~

↓ 550/2004 (dostosowany)

### ~~ROZDZIAŁ IV~~

### ~~PRZEPISY KOŃCOWE~~

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 2)

~~Art. 9~~

#### ~~Zmiana załączników~~

~~Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 11)  
(dostosowany)

#### ~~Artykuł 32~~~~48~~

#### ~~Poufność~~

1. Ani państwowe władze ~~☒~~ krajowe organy ~~☒~~ nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie będą ~~☒~~ mogą ~~☒~~ ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów.

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa ~~państwowych władz~~ ☒ krajowych organów ☒ nadzorujących ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

3. Uzyskane informacje i dane dotyczące systemu opłat, o którym mowa w art. ~~1214~~, są podawane do wiadomości publicznej.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 5)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

### Artykuł ~~339~~

#### Sankcje

~~Sankcje, jakie Państwa członkowskie ustanawiają~~ ☒ przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku ☒ ~~na wypadek~~ naruszeń niniejszego rozporządzenia, ~~i środków określonych w art. 3~~ w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby ⇒ oraz podejmują wszelkie konieczne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje ⇐ ~~;~~ muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

↓ 549/2004 (dostosowany)

### Artykuł ~~3412~~

#### ~~Nadzorowanie, monitorowanie~~ ☒ Przegląd ☒ oraz metody oceny działania

~~1. Nadzorowanie, monitorowanie oraz metody oceny działania opierają się na dostarczaniu rocznych raportów przez Państwa Członkowskie w sprawie wdrażania działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 6) lit. a)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~12. Komisja dokonuje okresowego~~ ~~oceny~~ ☒ przeglądu ☒ stosowania niniejszego rozporządzenia ~~i środków określonych w art. 3~~ oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ~~do dnia 4 czerwca 2011 r., a następnie~~ na zakończenie każdego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. ~~53~~ lit. d). Jeżeli jest to uzasadnione, w tym celu Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o dostarczenie ~~danych stanowiących uzupełnienie informacji zawartych w raportach składanych przez nie na mocy ust. 1 niniejszego artykułu~~ ⇒ istotnych z punktu widzenia stosowania niniejszego rozporządzenia ⇐ .

↓ 549/2004

~~3. W celu opracowania projektu raportów określonych w ust. 2 Komisja zwraca się do Komitetu o opinię.~~

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 6) lit. b)

~~24. Sprawozdania zawierają ocenę rezultatów osiągniętych w wyniku działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym odpowiednie informacje na temat rozwoju tego sektora, szczególnie z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych, środowiskowych, zatrudnienia i technologicznych, jak również jakości służb w świetle pierwotnych założeń oraz mając na uwadze przyszłe potrzeby.~~

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 12)  
(dostosowany)

~~Art. 18a~~

#### ~~Ocena~~

~~Nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie analizę oceniającą wpływ zastosowania mechanizmów rynkowych na zapewnianie służb w obszarze łączności, nawigacji, dozoru i informacji lotniczej z prawnego, przemysłowego, gospodarczego i społecznego punktu widzenia oraz w zakresie bezpieczeństwa, w porównaniu z istniejącymi lub alternatywnymi zasadami organizacyjnymi oraz z uwzględnieniem rozwoju funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz dostępnej technologii.~~

↓ 551/2004 (dostosowany)

## ~~ROZDZIAŁ IV~~

### ~~PRZEPISY KOŃCOWE~~

~~Art. 10~~

#### ~~Ocena~~

~~W kontekście okresowych ocen, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja finalizuje spodziewane opracowanie na temat warunków przyszłego zastosowania koncepcji, o których mowa w art. 3, 5 i 6, w dolnej przestrzeni powietrznej.~~

~~Na podstawie wniosków z tego opracowania oraz w świetle osiągniętego postępu, najpóźniej do 31 grudnia 2006 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie raport, uzupełniony, gdzie ma to zastosowanie, o propozycję rozszerzenia zastosowania tych koncepcji w dolnej przestrzeni powietrznej lub o propozycję podjęcia innych działań. W przypadku planowania takiego rozszerzenia odpowiednie decyzje powinny zostać podjęte najlepiej przed dniem 31 grudnia 2009 r.~~



↓ 549/2004 (dostosowany)

Artykuł ~~3513~~

Środki  zabezpieczające  bezpieczeństwa

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, jakie niezbędne są do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne:

- a) w celu nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony,
- b) na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku,
- c) na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne,
- d) dla spełnienia międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego,
- e) w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

↓ 1070/2009 art. 1 pkt 7)  
(dostosowany)  
⇒ nowy

Artykuł ~~3613a~~

~~Europejska~~ Agencja ⇒ Unii Europejskiej ds. ~~Bezpieczeństwa~~ Lotnictwazego  
⇒ (EAA) ⇐

Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia ~~oraz rozporządzeń (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>52</sup>~~ państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z  EAA  ~~Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego~~, aby zapewnić należyte uwzględnienie wszystkich aspektów bezpieczeństwa.

<sup>52</sup>

~~Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.~~

---

↓ 552/2004 (dostosowany)

~~Art. 10~~

~~Przepisy przejściowe~~

~~1. Poczynając od 20 października 2005 r., zasadnicze wymogi mają zastosowanie w przypadku wprowadzania do użytku systemów i części składowych EATMN, jeżeli nie zostało to inaczej określone w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.~~

~~2. Zgodność z zasadniczymi wymogami jest wymagana w przypadku wszystkich systemów i części składowych EATMN będących obecnie w użyciu do 20 kwietnia 2011 r., jeżeli nie zostało to inaczej określone w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.~~

---

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 3)  
(dostosowany)

~~2a. Na użytek ust. 2 niniejszego artykułu państwa członkowskie mogą zadeklarować systemy i części składowe EATMN jako zależne od wymogów zasadniczych i niepodlegające art. 5 i 6.~~

---

↓ 552/2004 (dostosowany)

~~3. Jeżeli systemy EATMN zostały nakazane lub podpisane zostały w tym celu wiążące umowy~~

- ~~– przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, lub, gdzie ma to zastosowanie,~~
- ~~– przed datą wejścia w życie jednej lub większej liczby stosownych przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności,~~

~~w taki sposób, że nie można zagwarantować zgodności z zasadniczymi wymogami i/lub stosownymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności w ramach czasowych określonych w ust. 1, zainteresowane Państwo Członkowskie przekaże Komisji szczegółowe informacje na temat zasadniczych wymogów i/lub przepisów wykonawczych dotyczących interoperacyjności, w których stwierdzono wątpliwości co do zachowania zgodności.~~

~~Komisja konsultuje się z zainteresowanymi stronami przed podjęciem decyzji zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.~~

---

↓ 552/2004 (dostosowany)

~~Artykuł 37~~+~~~~

~~Uchylenie~~

~~Dyrektywy 93/65/EWG i 97/15/WE oraz Rozporządzenia (  WE  EC ) nr 2082/2000  549/2004, 550/2004, 551/2004  i 980/2002  552/2004  tracą moc z dniem 20 października 2005 r.~~

☒ Odesłania do uchylonych rozporządzeń należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III. ☒

---

↓ 550/2004 (dostosowany)

*Artykuł ~~38~~<sup>40</sup>*

### **Wejście w życie**

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

---

↓ 550/2004 (dostosowany)

~~2. Niemniej jednak art. 7 i 8 wchodzi w życie rok po opublikowaniu wspólnych wymogów, jak określono w art. 6 Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.~~

---

↓ 550/2004

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

Sporządzono w Strasburgu dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

↓ 550/2004  
→<sub>1</sub> 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. a)  
→<sub>2</sub> 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. b)

## ZALĄCZNIK I

### →<sub>1</sub> WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZ UPRAWNIONE PODMIOTY ←

#### →<sub>2</sub> Uprawniony podmiot: ←

- musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie państwowych i prywatnych instytucji sektora transportu lotniczego, w szczególności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz w podobnych sektorach w jednej lub większej ilości dziedzin objętych niniejszym rozporządzeniem;
- musi posiadać kompleksowe zasady i przepisy dla okresowej kontroli wyżej wymienionych instytucji, opublikowane, ciągle uaktualniane oraz poprawiane za pomocą programów badawczo-rozwojowych;

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 13) lit. b)  
(dostosowany)

- nie może być kontrolowany~~a~~ przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, ~~władze~~  organy  zarządzające portami lotniczymi lub przez inne instytucje zaangażowane w zapewnianie służby żeglugi powietrznej lub w usługi transportu lotniczego;
- musi być obsadzony~~a~~ personelem technicznym, zarządzającym, zabezpieczającym i badawczym stosownie do zadań, jakie ma wykonywać;

↓ 552/2004

~~6. Instytucja~~ musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że państwo członkowskie przejmuje odpowiedzialność zgodnie z prawem krajowym bądź państwo członkowskie jest samo bezpośrednio odpowiedzialne za inspekcje.

~~7. Personel instytucji musi zachować tajemnicę zawodową w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie wykonywania swoich zadań w zakresie niniejszego rozporządzenia.~~

↓ 552/2004 (dostosowany)  
⇒ nowy

## ZALĄCZNIK V

### WYZNACZONE INSTYTUCJE

~~1. Instytucja~~ ⇒ Uprawniony podmiot ⇐, jego~~i~~ dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani w projektowanie, produkcję, marketing lub obsługę części składowych lub systemów bądź w ich wykorzystanie ani w sposób bezpośredni, ani poprzez autoryzowanego przedstawiciela. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznych pomiędzy producentem lub konstruktorem ~~a tą instytucją.~~

~~2. Instytucja oraz personel odpowiedzialny za kontrole~~ ⇒ Uprawniony podmiot ⇐ ~~musi~~ je przeprowadzać z możliwie największą rzetelnością zawodową i możliwie największymi kompetencjami technicznymi oraz ~~musi~~ być wolny od jakichkolwiek nacisków i wpływów, szczególnie o charakterze finansowym, co mogłoby mieć wpływ na jego osąd lub wyniki jego inspekcji, szczególnie w stosunku do osób lub grup osób, których wyniki tych kontroli bezpośrednio dotyczą.

~~3. Instytucja ta musi zatrudniać personel i posiadać środki wymagane do odpowiedniej realizacji zadań o charakterze technicznym i administracyjnym, mających związek z kontrolami; powinna również posiadać dostęp do wyposażenia wymaganego do realizacji kontroli nadzwyczajnych.~~

↓ 552/2004 (dostosowany)

⇒ nowy

4. Personel ⇒ uprawnionego podmiotu ⇐ odpowiedzialny za inspekcje musi posiadać:

- solidne przeszkolenie techniczne i zawodowe,
  - wystarczającą wiedzę na temat wymogów inspekcji, jakie wykonują, i odpowiednie doświadczenie w takich działaniach,
  - umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, ewidencji i raportów w celu udokumentowania wykonania inspekcji.
- ~~5. ⇒ zagwarantowaną ⇐ bBezstronność personelu inspekcjonującego musi zostać zagwarantowana. Jego Wynagrodzenie~~ ⇐ personelu ⇐ nie może zależeć od liczby przeprowadzonych inspekcji ~~lub~~ ⇐ ani ⇐ od wyników takich inspekcji.

↓ 1070/2009 art. 2 pkt 13 lit. b)

⇒ nowy

~~musi być zarządzana i administrowana w taki sposób, aby zapewnić poufność informacji wymaganej przez administrację;~~

~~musi być przygotowana do zapewnienia właściwych informacji zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej;~~

~~musi zdefiniować i udokumentować swoją politykę, cele oraz działania w zakresie jakości oraz musi zagwarantować, że polityka ta jest zrozumiała, wdrożona i utrzymywana na wszystkich szczeblach organizacji;~~

~~musi opracować, wdrożyć i obsługiwać skuteczny wewnętrzny system jakości w oparciu o odpowiednie części uznawanych na skalę międzynarodową standardów jakości oraz zgodnie z EN 45004 (ciała inspekcjonujące) oraz z EN 29001, stosownie do interpretacji Wymogów schematu certyfikacji systemu jakości IACS;~~

- ~~musi stanowić przedmiot certyfikacji systemu jakości przez niezależne ciało audytorskie uznawane przez władze Państwa Członkowskiego, w którym jest zlokalizowane.~~

## ZALĄCZNIK II

### WARUNKI DOŁĄCZONE DO CERTYFIKATÓW

1. Certyfikaty ~~będą zawierać~~  muszą wskazywać ~~następujące informacje~~   - a) ~~państwową władzę~~  krajowy organ  nadzorujący ~~wydający~~  wydający certyfikat;
  - b) ~~zgłaszającego~~  wnioskodawcę  (nazwę i adres);
  - c) służbę podlegającą certyfikacji;
  - d) oświadczenie ~~zgłaszającego~~  wnioskodawcy  o zgodności ze wspólnymi wymogami, jak określono w art. ~~6~~  ⇒ 8b  ~~niniejszego~~ rozporządzenia  (WE) nr 216/2008  ;
  - e) datę wydania i okres ważności certyfikatu.
2. Dodatkowe warunki dołączone do certyfikatów mogą, odpowiednio, dotyczyć:
  - a) równego dostępu użytkowników przestrzeni powietrznej do służb oraz wymaganego poziomu działania takich służb, włącznie z poziomem bezpieczeństwa i interoperacyjności;
  - b) specyfikacji operacyjnych określonych służb;
  - c) czasu, do kiedy należy zapewnić służby;
  - d) różnorodnego sprzętu, jaki będzie wykorzystywany w określonych służbach;
  - e)  wyodrębnienia lub  ograniczeń w działaniu służb innych ~~aniżeli~~ te związane z zapewnianiem służby żeglugi powietrznej;
  - f) umów, porozumień bądź innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą służby a stroną trzecią, dotyczących służb(-y);
  - g) zapewniania informacji wymaganych do weryfikacji zgodności służb ze wspólnymi wymogami, włącznie z planami, danymi finansowymi i operacyjnymi oraz zasadniczymi zmianami rodzaju ~~i~~ lub zakresu zapewnianych służb nawigacji lotniczej; ;
  - h) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.

**ZALĄCZNIK I**

**LISTA SYSTEMÓW DLA 1 SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Dla celów niniejszego rozporządzenia EATMN został podzielony na osiem systemów:

1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną.
2. Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego
3. Systemy i procedury służb ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o lotach; systemy przetwarzania danych dozorowania oraz systemy interfejsów człowiek-maszyna.
4. Systemy łączności oraz procedury łączności ziemia-ziemia, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze
5. Systemy i procedury nawigacyjne
6. Systemy i procedury dozorowania
7. Systemy i procedury służb informacji lotniczej
8. Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej

## **ZALĄCZNIK II**

### **ZASADNICZE WYMOGI**

#### **CZEŚĆ A: WYMOGI OGÓLNE**

Są to wymogi dla całej sieci, które są stosowane w odniesieniu do każdego systemu określonego w załączniku I.

#### **1. Jednolite działanie**

Systemy zarządzania ruchem lotniczym oraz ich części składowe są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie sieci EATMN nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Jednolite działanie można wyrazić w szczególności w odniesieniu do dzielenia się informacjami obejmującymi dane o statusie operacyjnym, wspólnego rozumienia informacji, porównywalnych charakterystyk przetwarzania oraz procedur towarzyszących, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części sieci EATMN.

#### **2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych**

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 4) lit. a)

EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają w sposób skoordynowany nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównoważonego rozwoju i efektywności służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

↓ 552/2004

Potencjał wynikający z nowych koncepcji, takich jak wspólne podejmowanie decyzji, zwiększona automatyzacja oraz alternatywne metody delegowania odpowiedzialności za separacje, zostanie sprawdzony z uwzględnieniem postępu technologicznego i jego bezpiecznego wdrażania, po uprzednim zatwierdzeniu.

#### **3. Bezpieczeństwo**

Systemy oraz działanie EATMN spełniają uzgodnione wysokie standardy bezpieczeństwa. Dla osiągnięcia tego celu ustanowiona zostaje wspólna metodologia zarządzania bezpieczeństwem i meldowania.

W odniesieniu do odpowiednich systemów naziemnych lub ich części te wysokie standardy bezpieczeństwa są wzmocnione przez sieci bezpieczeństwa, które stanowią przedmiot ustalonej wspólnej charakterystyki działania.

W celu osiągnięcia ustalonych poziomów bezpieczeństwa dla wszystkich faz lotu i dla całej sieci EATMN definiuje się jednolity zestaw wymogów bezpieczeństwa dotyczący projektowania, wdrażania, utrzymania i obsługi systemów oraz ich części składowych, zarówno dla normalnych, jak i awaryjnych trybów pracy.

Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby zadania przydzielone personelowi kontroli były współmierne do możliwości ludzkich, zarówno w normalnych, jak i awaryjnych trybach pracy, oraz aby były one zgodne z wymaganymi poziomami bezpieczeństwa.



Systemy są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur, w taki sposób, aby były one wolne od szkodliwych zakłóceń w swoim normalnym środowisku operacyjnym.

#### **4. Współpraca cywilno-wojskowa**

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspierają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej do stopnia, jaki niezbędny jest do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego przez wszystkich użytkowników, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

Dla osiągnięcia tych celów EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają udostępnianie na czas pomiędzy stroną cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu.

Należy uwzględnić narodowe wymagania bezpieczeństwa.

#### **5. Ograniczenia środowiskowe**

Systemy oraz działanie EATMN uwzględniają potrzebę ograniczenia do minimum wpływu na środowisko stosownie do prawodawstwa Wspólnoty.

#### **6. Przepisy rządzące logiczną architekturą systemów**

Systemy są projektowane i stopniowo integrowane w celu osiągnięcia spójnej i w coraz większym stopniu ujednocionej, rozwijającej się oraz zatwierdzonej logicznej architektury EATMN.

#### **7. Przepisy rządzące konstrukcją systemów**

Systemy są projektowane, budowane i utrzymywane w oparciu o obowiązujące zasady inżynierii, w szczególności te odnoszące się do modułowości, umożliwiającej wymienialność części składowych, dużą dostępność, zabezpieczenie przez zwielokrotnienie oraz tolerowanie uszkodzeń krytycznych części składowych.

### **CZĘŚĆ B: SPECYFICZNE WYMAGI**

Są to wymagania, które są specyficzne dla każdego systemu i które stanowią uzupełnienie bądź dalszą udoskonaloną wersję zasadniczych wymagań.

#### **1. Systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną**

##### **1.1. Jednolite działanie**

Informacje dotyczące przedtaktycznych i taktycznych aspektów dostępności przestrzeni powietrznej zostają zapewnione wszystkim zainteresowanym stronom w sposób właściwy i punktualny w celu zapewnienia efektywnego przydzielania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Powinny one uwzględniać narodowe przepisy bezpieczeństwa.

#### **2. Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego**

##### **2.1. Jednolite działanie**

Systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego zabezpieczają udostępnianie poprawnych, spójnych, odpowiednio strategicznych, przedtaktycznych i taktycznych informacji o locie, obejmujących wszystkie jego etapy, oraz oferują możliwości dialogu w celu optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

### ~~3. Systemy i procedury służb ruchu lotniczego~~

#### ~~3.1. Systemy przetwarzania danych o lotach~~

##### ~~3.1.1. Jednolite działanie~~

~~Systemy przetwarzania danych o lotach są interoperacyjne w zakresie udostępniania na czas poprawnych i spójnych informacji oraz w zakresie wspólnego rozumienia operacyjnego tych informacji dla zapewnienia spójnego i konsekwentnego procesu planowania oraz koordynacji taktycznej z efektywnym wykorzystaniem zasobów w całej sieci EATMN podczas wszystkich etapów lotu.~~

~~Dla zapewnienia bezpiecznego, płynnego i szybkiego przetwarzania w całej sieci EATMN charakterystyka przetwarzania danych o lotach jest równoznaczna i odpowiednia dla danego środowiska (powierzchnia, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu oraz eksploatowana zgodnie z ustaloną i zatwierdzoną koncepcją operacyjną, szczególnie w odniesieniu do dokładności i tolerancji błędów wyników przetwarzania.~~

##### ~~3.1.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych~~

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 4) lit. b)

~~Systemy przetwarzania danych o lotach umożliwiają stopniowe wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.~~

↓ 552/2004

~~Charakterystyka zautomatyzowanych narzędzi musi być taka, aby umożliwiała spójne i skuteczne przedtaktyczne i taktyczne przetwarzanie informacji o lotach w częściach EATMN.~~

~~Systemy powietrzne i naziemne oraz ich części składowe wspierające nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane w taki sposób, aby były one interoperacyjne w odniesieniu do udostępniania na czas poprawnych i spójnych informacji oraz wspólnego rozumienia bieżącej i prognozowanej sytuacji operacyjnej.~~

#### ~~3.2. Systemy przetwarzania danych dozorowania~~

##### ~~3.2.1. Jednolite działanie~~

~~Systemy przetwarzania danych dozorowania są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić wymagane działanie i jakość usługi w danym środowisku (powierzchnia, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu, szczególnie w odniesieniu do dokładności i wiarygodności wyliczonych wyników, poprawności i spójności, dostępności, ciągłości oraz dostarczania na czas informacji na stanowisko kontrolne.~~

~~Systemy przetwarzania danych dozorowania będą umożliwiać udostępnianie na czas stosownych, dokładnych, zgodnych i spójnych informacji pomiędzy nimi w celu zapewnienia optymalnego działania w różnych częściach EATMN.~~

---

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 4) lit. b)

### ~~3.2.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych~~

~~Systemy przetwarzania danych dozorowania wykorzystują coraz większą dostępność nowych źródeł informacji dozorowania, tak aby poprawić ogólną jakość służb, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.~~

---

↓ 552/2004

### ~~3.3. Systemy interfejsów człowiek-maszyna~~

#### ~~3.3.1. Jednolite działanie~~

~~Interfejsy człowiek-maszyna w naziemnych systemach zarządzania ruchem lotniczym są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby oferowały one całemu personelowi kontroli stopniowo ujednoczone środowisko pracy, włącznie z funkcjami i ergonomią, spełniające wymagane działanie dla danego środowiska (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu.~~

#### ~~3.3.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych~~

~~Systemy interfejsów człowiek-maszyna umożliwiają stopniowe wprowadzanie nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych oraz automatyzacji w taki sposób, aby zapewnić, iż zadania przydzielone personelowi kontroli są współmierne do możliwości ludzkich, zarówno w normalnych, jak i awaryjnych trybach pracy.~~

### ~~4. Systemy łączności oraz procedury łączności ziemia-ziemia, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze~~

#### ~~4.1. Jednolite działanie~~

~~Systemy łączności są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby osiągnąć wymagane działanie w danym rejonie przestrzeni powietrznej lub dla konkretnej aplikacji, szczególnie w odniesieniu do czasu przetwarzania łączności, integralności, dostępności i ciągłości funkcjonowania.~~

~~Sieć łączności EATMN jest tak skonstruowana, aby spełniała wymogi w zakresie jakości usługi, pokrycia i zabezpieczenia przez zwielokrotnienie.~~

---

↓ 1070/2009 art. 4 pkt 4) lit. b)

#### ~~4.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych~~

~~Systemy łączności wspierają wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.~~

## **5. Systemy i procedury nawigacyjne**

### **5.1. Jednolite działanie**

Systemy nawigacyjne są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby osiągnąć wymaganą charakterystykę nawigacyjną w płaszczyźnie poziomej i pionowej, szczególnie w kontekście dokładności i zdolności funkcjonalnej dla danego środowiska (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie) ze znaną charakterystyką ruchu, i są one eksploatowane w ramach uzgodnionej i zatwierdzonej koncepcji operacyjnej.

## **6. Systemy i procedury dozoru**

### **6.1. Jednolite działanie**

Systemy dozoru są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić wymagane działanie, jakie jest stosowane w danym środowisku (powierzchnia lotniska, rejon kontrolowany lotniska, lot po trasie), ze znaną charakterystyką ruchu, i są one eksploatowane zgodnie z ustaloną i zatwierdzoną koncepcją operacyjną, szczególnie w kontekście dokładności, pokrycia, zakresu oraz jakości obsługi.

Sieć dozoru w ramach EATMN będzie taka, aby spełniała wymogi dokładności, punktualności, pokrycia i zabezpieczenia przez zwielokrotnienie. Sieć dozoru umożliwia udostępnianie danych dozoru w celu wzmocnienia działań w całej sieci EATMN.

## **7. Systemy i procedury służb informacji lotniczej**

### **7.1. Jednolite działanie**

Dokładne, dostarczone na czas i spójne informacje lotnicze są dostarczane stopniowo w formie elektronicznej na podstawie wspólnie uzgodnionego i ujednoliconego pakietu danych.

Dokładne i spójne informacje lotnicze, w szczególności dotyczące pokładowych i naziemnych części składowych lub systemów, są udostępniane na czas.

### **7.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych**

Dokładne, kompletne i aktualne informacje lotnicze są udostępniane na czas i wykorzystywane w celu współuczestniczenia w ciągłej poprawie skuteczności wykorzystania przestrzeni powietrznej i portów lotniczych.

## **8. Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej**

### **8.1. Jednolite działanie**

Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej przyczyniają się do poprawy zgodności i punktualności jej zapewniania oraz jakości jej prezentacji przy zastosowaniu uzgodnionego pakietu danych.

### **8.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych**

Systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej przyczyniają się do poprawy terminowości jej dostępności oraz prędkości, z jaką może ona być zastosowana dla wsparcia ciągłej poprawy skuteczności wykorzystania przestrzeni powietrznej i portów lotniczych.

## ~~ZALĄCZNIK III~~

### ~~CZĘŚCI SKŁADOWE~~

~~Deklaracja WE~~

~~o zgodności~~

~~o przydatności do wykorzystania~~

#### ~~1. CZĘŚCI SKŁADOWE~~

~~Części składowe są określone w przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności zgodnie z przepisami art. 3 niniejszego rozporządzenia.~~

#### ~~2. ZAKRES~~

~~Deklaracja WE obejmuje:~~

~~albo ocenę wewnętrzną zgodności części składowej, rozpatrywanej oddzielnie, ze specyfikacją Wspólnoty, jaka ma być spełniona, albo~~

~~ocenę/osąd przydatności do wykorzystania części składowej, rozpatrywanej w środowisku zarządzania ruchem lotniczym.~~

~~Procedury oceny wdrożone przez wyznaczone instytucje na etapie projektowania i opracowania będą sięgać do modułów określonych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami określonymi w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.~~

#### ~~3. ZAWARTOŚĆ DEKLARACJI WE~~

~~Deklaracja WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania oraz dokumenty towarzyszące muszą posiadać datę oraz podpisy.~~

~~Deklaracja ta musi być napisana w tym samym języku co instrukcje i musi zawierać następujące dane:~~

~~odniesienia do rozporządzenia,~~

~~nazwę i adres producenta lub jego autoryzowanego przedstawiciela we Wspólnocie (z podaniem znaku towarowego i pełnego adresu oraz, w przypadku autoryzowanego przedstawiciela, z podaniem znaku towarowego producenta),~~

~~opis części składowej,~~

~~opis wykonywanej procedury w celu stwierdzenia zgodności lub przydatności do wykorzystania (art. 5 niniejszego rozporządzenia),~~

~~wszystkie odpowiednie przepisy, jakim odpowiada część składowa, a w szczególności jej warunki zastosowania,~~

~~jeśli ma to zastosowanie, nazwa i adres wyznaczonej instytucji zaangażowanej w procedurę wykonywaną w związku ze zgodnością lub przydatnością do wykorzystania oraz data egzaminu certyfikacyjnego wraz z, odpowiednio, okresem i warunkami obowiązywania certyfikatu,~~

~~gdzie ma to zastosowanie, odniesienie do przestrzeganej specyfikacji Wspólnoty,~~

~~tożsamość sygnatariuszy upoważnionych do zawierania zobowiązań w imieniu  
autoryzowanego przedstawiciela producenta ustanowionego we Wspólnocie.~~

## **ZAŁĄCZNIK IV**

### **SYSTEMY**

~~Deklaracja WE o weryfikacji systemów~~

~~Procedura weryfikacji systemów~~

#### **1. ZAWARTOŚĆ DEKLARACJI WE O WERYFIKACJI SYSTEMÓW**

~~Deklaracja WE o weryfikacji oraz dokumenty towarzyszące muszą posiadać datę i podpisy. Deklaracja ta musi być sporządzona w tym samym języku co zbiór dokumentów technicznych i musi zawierać następujące dane:~~

~~\_\_\_\_\_ odniesienia do rozporządzenia,~~

~~\_\_\_\_\_ nazwa i adres instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (znak towarowy i pełny adres),~~

~~\_\_\_\_\_ krótki opis systemu,~~

~~\_\_\_\_\_ opis procedury wykonywanej w celu określenia zgodności systemu (art. 6 niniejszego rozporządzenia),~~

~~\_\_\_\_\_ nazwa i adres wyznaczonej instytucji, która wykonuje zadania dotyczące procedury weryfikacji, jeżeli ma zastosowanie,~~

~~\_\_\_\_\_ odniesienia do dokumentów zawartych w zbiorze dokumentów technicznych,~~

~~\_\_\_\_\_ gdzie ma to zastosowanie, odniesienie do specyfikacji Wspólnoty,~~

~~\_\_\_\_\_ wszystkie odpowiednie tymczasowe lub stałe przepisy, jakich systemy mają przestrzegać, a w szczególności, gdzie ma to zastosowanie, wszystkie uwarunkowania lub ograniczenia operacyjne,~~

~~– jeżeli ma charakter tymczasowy: okres ważności deklaracji WE,~~

~~\_\_\_\_\_ tożsamość sygnatariusza.~~

#### **2. PROCEDURA WERYFIKACJI SYSTEMÓW**

~~Weryfikacja systemów to procedura, w trakcie której instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sprawdza i zaświadcza, że system jest zgodny z rozporządzeniem i może on zostać wprowadzony do użytku na podstawie niniejszego rozporządzenia.~~

~~System jest sprawdzany w każdym spośród następujących aspektów:~~

~~\_\_\_\_\_ całościowy projekt,~~

~~\_\_\_\_\_ rozwój i integracja systemu, włącznie z montażem części składowych i całościowymi poprawkami,~~

~~\_\_\_\_\_ integracja systemu operacyjnego,~~

~~\_\_\_\_\_ specyficzne przepisy dotyczące utrzymania systemu, jeżeli mają zastosowanie.~~

~~Kiedy zaangażowanie wyznaczonej instytucji jest wymagane przez stosowny przepis wykonawczy dotyczący interoperacyjności, wyznaczonej instytucji, po wykonaniu zadań, do których jest zobowiązana zgodnie z tym przepisem, sporządza certyfikat zgodności w odniesieniu do zadań, które wykonała. Certyfikat ten jest przeznaczony dla instytucji~~

zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Następnie instytucja ta sporządza deklarację WE o weryfikacji przeznaczoną dla państwowych władz nadzorujących.

### **3. ZBIÓR DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH**

Zbiór dokumentów technicznych towarzyszący deklaracji WE o weryfikacji musi zawierać wszystkie niezbędne dokumenty dotyczące charakterystyki systemu, włącznie z warunkami i ograniczeniami zastosowania, jak również dokumenty poświadczające zgodność części składowych, gdzie ma to zastosowanie.

Jako obowiązkowe minimum, należy dołączyć następujące dokumenty:

zestawienie odpowiednich części specyfikacji technicznej wykorzystywanych przy nabywaniu systemu, zapewniających zgodność ze stosowanymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności oraz, gdzie ma to zastosowanie, ze specyfikacją Wspólnoty;

lista części składowych stosownie do art. 3 niniejszego rozporządzenia;

kopie deklaracji WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania, z którymi muszą być dostarczone wspomniane powyżej części składowe, stosownie do art. 5 niniejszego rozporządzenia z dołączoną, gdzie ma to zastosowanie, kopią ewidencji testów i inspekcji przeprowadzonych przez wyznaczone instytucje;

w sytuacji gdy wyznaczona instytucja była zaangażowana w weryfikację systemu(ów), certyfikat podpisany przez tą instytucję stwierdzający, iż system jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, i wymieniający wszelkie zastrzeżenia zarejestrowane podczas wykonywania działań i dotychczas nieusunięte;

w sytuacji braku zaangażowania ze strony wyznaczonej instytucji zapis testów i konfiguracji instalacji sporządzony w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami i wszelkimi specyficznymi wymogami zawartymi w stosownych przepisach wykonawczych dotyczących interoperacyjności.

### **4. ZŁOŻENIE DOKUMENTÓW**

Zbiór dokumentów technicznych musi być dołączony do deklaracji WE o weryfikacji, którą instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia państwowej władzy nadzorującej.

Kopia zbioru dokumentów technicznych musi być przechowywana przez tę instytucję przez cały okres użytkowania tego systemu. Musi ona zostać przesłana do wszystkich innych Państw Członkowskich, które o to wnioskuje.



**ZALĄCZNIK III**  
**TABELA KORELACJI**

Rozporządzenie 549/2004	Rozporządzenie 550/2004	Rozporządzenie 551/2004	Rozporządzenie 552/2004	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1–3				Art. 1 ust. 1–3
		Art. 1 ust. 3		Art. 1 ust. 4
Art. 1 ust. 4				Art. 1 ust. 5
	Art. 1			-----
		Art. 1 ust. 1, 2 i 4		-----
			Art. 1	-----
Art. 2 pkt 1)–35)				Art. 2 pkt 1)–35)
				Art. 2 pkt 36)–38)
Art. 2 pkt 17), 18), 23), 24), 32), 35), 36)				-----
Art. 3				-----
Art. 4 ust. 1 i 2				Art. 3 ust. 1 i 2
				Art. 3 ust. 3 i 4
Art. 4 ust. 3				Art. 3 ust. 5
				Art. 3 ust. 6
Art. 3 ust. 4–5				Art. 3 ust. 7 i 8
				Art. 3 ust. 9

	Art. 2 ust. 1			Art. 4 ust. 1 lit. a)
				Art. 4 ust. 1 lit. b)–g)
	Art. 2 ust. 2			Art. 4 ust. 2
				Art. 5 ust. 1 i 2
	Art. 2 ust. 3–6			Art. 5 ust. 3–6
	Art. 3 ust. 1 i 2			Art. 6 ust. 1 i 2
			Art. 8 ust. 1 i 3	Art. 6 ust. 3 i 4
				Art. 6 ust. 5
			Art. 8 ust. 2 i 4	-----
	Art. 6			-----
Art. 10 ust. 1				Art. 7 ust. 1
				Art. 7 ust. 2
	Art. 7 ust. 1			Art. 8 ust. 1
				Art. 8 ust. 2
	Art. 7 ust. 4 i 6			Art. 8 ust. 3 i 4
	Art. 7 ust. 2, 3, 5, 7–9			-----
	Art. 8			Art. 9
				Art. 10
	Art. 9			-----
Art. 11				Art. 11

	Art. 14			Art. 12
	Art. 15			Art. 13
	Art. 16			Art. 14
	Art. 15a			Art. 15
	Art. 9a ust. 1			Art. 16 ust. 1 i 3
				Art. 16 ust. 2
	Art. 9a ust. 2 lit. i)			-----
	Art. 9a ust. 2			Art. 16 ust. 4
				Art. 16 ust. 5
	Art. 9a ust. 3–9			Art. 16 ust. 6–12
	Art. 9b			-----
		Art. 6 ust. 1–2 lit. b)		Art. 17 ust. 1 i ust. 2 lit. b)
				Art. 17 ust. 2 lit. c)–e)
		Art. 6 ust. 3–4 lit. d)		Art. 17 ust. 3–4 lit. d)
				Art. 17 ust. 4 lit. e)
		Art. 6 ust. 4 lit. e)–f)		Art. 17 ust. 4 lit. f)–g)
		Art. 6 ust. 5 i 7		Art. 17 ust. 5 i 6
		Art. 6 ust. 8 i 9		-----

	Art. 10			Art. 18
				Art. 19
	Art. 11			Art. 20
	Art. 12			Art. 21
	Art. 13			Art. 22
		Art. 3		-----
		Art. 3a		Art. 23
		Art. 4		-----
		Art. 7		-----
		Art. 8		-----
				Art. 24 ust. 1 i 2
			Art. 3 ust. 3	-----
			Art. 2 – art. 3 ust. 2	-----
			Art. 3 ust. 4 – art. 7	-----
	Art. 17 ust. 1			Art. 25
				Art. 26
Art. 5 ust. 1–3				Art. 27 ust. 1–3
Art. 5 ust. 4 i 5				-----
Art. 10 ust. 2 i 3				Art. 28 ust. 1 i 2
Art. 6				Art. 29

Art. 7				Art. 30
Art. 8				Art. 31
	Art. 4			-----
			Art. 9	-----
	Art. 18			Art. 32
Art. 9				Art. 33
Art. 12 ust. 2-4				Art. 34 ust. 1-3
Art. 12 ust. 1				-----
	Art. 18a			-----
		Art. 10		-----
Art. 13				Art. 35
Art. 13a				Art. 36
			Art. 10	-----
			Art. 11	Art. 37
	Art. 19 ust. 1			Art. 38
	Art. 19 ust. 2			-----
	Załącznik I		Załącznik V	Załącznik I
			Załącznik I	-----
	Załącznik II			Załącznik II
			Załącznik II	-----
				Załącznik III

			Załącznik III	-----
			Załącznik IV	-----

---

↑
---