





**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 550/2004 PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 10 marca 2004 r.**

**w sprawie zapewniania ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄  
w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej**

**(Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,  
w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

działając zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup>,  
w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojedynczy  
w dniu 11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Państwa Członkowskie przekształcają w różnym stopniu państwowe organy służb ruchu lotniczego, zwiększając ich autonomię i swobodę w świadczeniu usług. W tych nowych warunkach koniecznością staje się spełnienie minimalnych wymagań interesu publicznego.
- (2) 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.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (rozporządzenie ramowe) <sup>(5)</sup> ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- (4) W celu utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinny zostać wdrożone środki zapewniające bezpieczne i efektywne zapewnianie ►C1 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

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 26.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2003 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 303), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz.U. C 129 E z 3.6.2003, str. 16) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 2 lutego 2004 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

## ▼B

powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) <sup>(1)</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.

- (5) Zapewnianie ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencyjności Traktatu.
- (6) Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za monitorowanie bezpiecznego i efektywnego zapewniania ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ oraz za kontrolowanie wypełniania, przez instytucje zapewniające ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.
- (7) Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do powierzenia uznanej organizacji o specjalistycznym doświadczeniu weryfikacji wypełniania przez instytucje zapewniające ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.
- (8) Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga również jednolitych, wysokich standardów bezpieczeństwa dla instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄.
- (9) Powinny zostać ustanowione porozumienia harmonizujące systemy licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w celu zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz dla promowania wzajemnego uznawania licencji.
- (10) Przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości zapewniania służb powinien zostać utworzony wspólny system certyfikowania instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, ustanawiający środki dla określania praw i obowiązków instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ oraz dla regularnego monitorowania wypełniania przez nich powyższych wymagań.
- (11) Warunki uzyskania certyfikatów powinny być obiektywnie uzasadnione, niedyskryminujące, współmierne i przejrzyste oraz zgodne ze stosownymi wymogami międzynarodowymi.
- (12) Certyfikaty powinny być wzajemnie uznawane przez wszystkie Państwa Członkowskie w celu umożliwienia instytucjom zapewniającym ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ zapewnianie służb, w granicach wymagań bezpieczeństwa, w Państwie Członkowskim innym aniżeli kraj uzyskania certyfikatów.
- (13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb informacji lotniczej, powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa.
- (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.
- (15) Na podstawie własnych analiz oraz uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem Państwa Członkowskie powinny wyznaczyć

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

**▼B**

jednego dostawcę usług meteorologicznych (lub więcej) w odniesieniu do całości bądź części przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów.

- (16) Instytucje zapewniające ►C1 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.
- (17) Księgowość wszystkich instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀ powinna zapewniać maksymalną przejrzystość.
- (18) Wprowadzenie ujednoczonych przepisów i warunków dostępu do danych operacyjnych powinno ułatwić zapewnienie ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀ oraz działanie użytkowników przestrzeni powietrznej oraz portów lotniczych w nowym środowisku.
- (19) Warunki płatności mające zastosowanie w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być sprawiedliwe i przejrzyste.
- (20) Opłaty uiszczane przez użytkowników powinny stanowić zapłatę za wyposażenie i usługi zapewniane przez dostawców ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀ oraz Państwa Członkowskie. Poziom opłat ponoszonych przez użytkowników powinien być proporcjonalny do kosztu, uwzględniając cele, jakim są bezpieczeństwo i skuteczność ekonomiczna.
- (21) Pomiedzy użytkownikami przestrzeni powietrznej nie powinno być dyskryminacji w zakresie zapewniania odpowiednich ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀.
- (22) Instytucje zapewniające ►C1 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.
- (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 ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀ powinny zostać wyjaśnione jako element wymiany informacji pomiędzy zarządami tych instytucji a użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- (24) Należy zapewnić możliwość różnicowania opłat w sposób mający wpływ na zwiększanie możliwości całego systemu. Bódcze 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 pożądanых tras.
- (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.

**▼B**

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

**▼C1**

- (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.
- (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.

**▼B**

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I INFORMACJE OGÓLNE

### *Artykuł 1*

#### **Zakres i cel**

1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym niniejsze rozporządzenie dotyczy zapewniania ►**C1** służby żeglugi powietrznej ◀ w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania ►**C1** służby żeglugi powietrznej ◀ we Wspólnocie.
2. Niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie w przypadku zapewniania służb dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem ramowym i w jego zakresie tematycznym.

**▼M1**

### *Artykuł 2*

#### **Zadania państwowych władz nadzorujących**

1. Państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia ramowego, zapewniają odpowiedni nadzór 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 odpowiednią władzę.
2. W tym celu każda państwowa władza 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 tę pracę.
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.

**▼ M1**

4. Państwowe władze 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 porozumienia dotyczące przypadków niezgodności ze stosowanymi wspólnymi wymogami określonymi w art. 6 lub z warunkami określonymi w załączniku II.

5. W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej takie porozumienia obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy państwowymi władzami 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 nadzorujące mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

*Artykuł 3***Uprawnione podmioty**

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

2. Takie upoważnienie udzielone przez państwowe władze nadzorujące będzie ważne na obszarze Wspólnoty na odnawialny okres trzech lat. Państwowe władze nadzorujące mogą instruować wszystkie spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Wspólnoty w celu podjęcia tych inspekcji bądź przeglądów.

*Artykuł 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.

**▼ B**

## ROZDZIAŁ II

**PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB***Artykuł 6***Wspólne wymogi**

Wspólne wymogi dotyczące zapewniania ► **C1** 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,

**▼B**

- 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 7***Certyfikacja instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄**

1. Zapewnienie ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ w obszarze Wspólnoty podlega certyfikacji Państw Członkowskich.
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.
3. Państwowe władze nadzorujące będą wydawać certyfikaty instytucjom zapewniającym ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, gdy spełniają one wspólne wymogi określone w art. 6. Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu ►C1 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 dozorowania.
4. Certyfikaty definiują prawa i obowiązki dostawców ►C1 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 ►C1 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.

**▼M1**

6. Bez uszczerbku dla art. 8 i 9, 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.
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 dzia-

**▼ M1**

lania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.

**▼ B**

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

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

**▼ M1***Artykuł 8***Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego**

1. Państwa członkowskie zagwarantują 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 uznawany na obszarze Wspólnoty.

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

- 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; lub
- 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.

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.

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 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.



▼ **B***Artykuł 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 poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniającej służby meteorologiczne.

▼ **M1***Artykuł 9a***Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej**

1. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, 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. Państwa członkowskie ściśle współpracują ze sobą, w szczególności państwa członkowskie ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również państwa trzecie uczestniczące w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.
2. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:
  - a) jest poparte względami bezpieczeństwa;
  - b) umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;
  - c) gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej;
  - d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;
  - e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;
  - f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejony informacji powietrznej;
  - g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;
  - h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich; oraz
  - i) ułatwia osiągnięcie spójności z obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty docelowymi parametrami skuteczności działania.
3. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy państwami

▼ **M1**

członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-a) Komisji, innym państwowi 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.

5. 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. 3, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

6. Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń porozumień i deklaracji, o których mowa w ust. 3 i 4, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. 2 i przedkłada wyniki do dyskusji Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. 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.

8. Wytyczne dla ustanowienia i zmiany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej opracowuje się do dnia 4 grudnia 2010 r., zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

9. Do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 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.

*Artykuł 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 trud-

**▼ M1**

ności 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 ostatniego porozumienia w sprawie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, lecz nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r..

**▼ B***Artykuł 10***Związki pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby**

1. Instytucje zapewniające ► **C1** służby żeglugi powietrznej ◀ mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację na terenie Wspólnoty.

2. Instytucje zapewniające ► **C1** służby żeglugi powietrznej ◀ sformalizują 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 tych ustaleń zostaną podane do państwowych władz nadzorujących lub zainteresowanych instytucji.

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

**▼ M1***Artykuł 11***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.

**▼ B***Artykuł 12***Przejrzystość ksiąg rachunkowych**

1. Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające ► **C1** służby żeglugi powietrznej ◀ sporządzą, przedstawią do oceny i opublikują swoje sprawozdania finansowe. Będą one zgodne z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi

**▼B**

przez Wspólnotę. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby, instytucja ta podejmie próby osiągnięcia takiej zgodności w maksymalnym możliwym zakresie.

2. We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄ opublikuje roczny raport i będzie regularnie poddawana niezależnemu audytowi.

**▼M1**

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiciu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej, określonym w art. 14, oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.

**▼B**

4. Państwa Członkowskie wyznaczają właściwe 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 <sup>(1)</sup> w stosunku do instytucji zapewniających ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 13***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 ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te będą wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.

2. Dostęp do właściwych danych operacyjnych zostanie udzielony odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym ►C1 służby żeglugi powietrznej ◄, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.

3. Certyfikowane instytucje zapewniające służby, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określą standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych aniżeli te wymienione w ust. 1. Państwowe władze nadzorujące zatwierdzą te standardowe warunki. Szczegółowe przepisy dotyczące takich uwarunkowań zostaną ustanowione, gdzie ma to zastosowanie, stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 243, 11.9.2002, str. 1.

▼B

### ROZDZIAŁ III SCHEMATY OPŁAT

▼M1

#### *Artykuł 14*

#### **Informacje ogólne**

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 15 i 16 system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczyni się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczyni 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.

#### *Artykuł 15*

#### **Zasady**

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 stosowane będą następujące zasady:
  - a) 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. Ustalony koszt jest ustalony 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 rozporządzenia ramowego, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim dostosowaniu przy zastosowaniu odpowiednich mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11 rozporządzenia ramowego;
  - 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 one również obejmować koszty ponoszone przez państwowe władze 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 zgodnie z art. 9 rozporządzenia ramowego ani żadnych środków naprawczych nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 rozporządzenia ramowego;
  - c) w 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;
  - d) koszt różnych służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. 12 ust. 3;
  - e) zakazane jest wzajemne subsydiowanie 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

▼ M1

w oparciu o przejrzystą metodologię. Zezwala się na wzajemne subsydiowanie pomiędzy różnymi służbami żeglugi powietrznej w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane;

- 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 nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrole.
3. Ustalając opłaty zgodnie z ust. 2, 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, 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 i w związku z krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planami skuteczności działania państwowe władze 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 uprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.
4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

*Artykuł 15a***Wspólne projekty**

1. Wspólne projekty mogą wspierać skuteczne wdrażanie centralnego planu ATM. Projekty takie wspierają realizację celów niniejszego roz-

▼ **M1**

porządzenia, jakim 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.

2. Komisja może zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, 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 również postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 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 wspólne projekty mogą zostać uznane za kwalifikowalne do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy 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. 10 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.

*Artykuł 16***Ocena zgodności**

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 14 i 15. Komisja podejmuje działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów do wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu, a wyniki oceny udostępnia państwu 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. Z zastrzeżeniem postanowień art. 18 ust. 1, Komisja udostępnia wyniki dochodzenia państwu członkowskim, Eurocontrolowi oraz przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku i po uzyskaniu stanowiska od zainteresowanego państwa członkowskiego oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 5 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.

**▼B****ROZDZIAŁ IV  
PRZEPISY KOŃCOWE****▼M1***Artykuł 17***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.

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

*Artykuł 18***Poufność**

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie będą 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 nadzorujących ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględniać 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. 14, są podawane do wiadomości publicznej.

*Artykuł 18a***Przegląd**

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.

**▼B***Artykuł 19***Wejście w życie**

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

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.



**▼B***ZAŁĄCZNIK I***►M1 WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZUPRAWNIONE PODMIOTY ◀****►M1** Uprawniony podmiot: ◀

- musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie państwowych i prywatnych instytucji sektora transportu lotniczego, w szczególności instytucji zapewniających ►C1 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;
- nie może być kontrolowana przez instytucje zapewniające ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀, władze zarządzające portami lotniczymi lub przez inne instytucje zaangażowane w zapewnianie ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀ lub w usługi transportu lotniczego;
- musi być obsadzona personelem technicznym, zarządzającym, zabezpieczającym i badawczym stosownie do zadań, jakie ma wykonywać;
- 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.

**▼B***ZALĄCZNIK II***WARUNKI DOŁĄCZONE DO CERTYFIKATÓW**

1. Certyfikaty będą zawierać następujące informacje:
  - a) państwową władzę nadzorującą wydającą certyfikat;
  - b) zgłaszającego (nazwę i adres);
  - c) służbę podlegającą certyfikacji;
  - d) oświadczenie zgłaszającego o zgodności ze wspólnymi wymogami, jak określono w art. 6 niniejszego rozporządzenia.
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) ograniczeń w działaniu służb innych aniżeli te związane z zapewnianiem ►C1 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 ►C1 służby żeglugi powietrznej ◀, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.

**▼C1****▼B****▼C1****▼B**