

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/413****z dnia 14 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 odnośnie do państw trzecich, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009<sup>(2)</sup> uzupełnia wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008.
- (2) W tym samym rozporządzeniu (WE) nr 272/2009 powierza się Komisji zadanie uznawania równoważności norm ochrony stosowanych przez państwa trzecie, zgodnie z kryteriami określonymi w części E załącznika do tego rozporządzenia.
- (3) W załączniku do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998<sup>(3)</sup> wymieniono państwa trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego.
- (4) Komisja otrzymała potwierdzenie od Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, że zachowa ono zgodność swoich przepisów i norm dotyczących ochrony lotnictwa z przepisami Unii po dniu jego wystąpienia z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.
- (5) Komisja sprawdziła, że Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej spełnia kryteria określone w części E załącznika do rozporządzenia (WE) nr 272/2009.
- (6) Komisja ustanowiła odpowiednią procedurę mającą na celu przeniesienie na pozostałe państwa członkowskie obowiązku, wykonywanego obecnie przez Zjednoczone Królestwo, polegającego na wyznaczaniu przewoźników lotniczych, zarejestrowanych agentów z państw trzecich i znanych nadawców z państw trzecich jako, odpowiednio, ACC3, RA3 i KC3, a procedura ta powinna podlegać przejściowym przepisom wykonawczym.
- (7) Komisja i państwa członkowskie uznają cenny wkład w funkcjonowanie unijnego bezpiecznego łańcucha dostaw podmiotów ACC3, RA3 i KC3 wyznaczonych przez podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa UE zatwierdzonych przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, oraz odnotowują możliwość przeniesienia na państwa członkowskie obowiązku ich zatwierdzania, począwszy od dnia 30 marca 2019 r.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 19 rozporządzenia (WE) nr 300/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7).<sup>(3)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1).

*Artykuł 2*

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

*Artykuł 3*

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem ewentualnej możliwej umowy o wystąpieniu zawartej zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 marca 2019 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wprowadza się następujące zmiany:

1) w rozdziale 3 dodatek 3-B otrzymuje brzmienie:

**„DODATEK 3-B**

## OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Jeśli chodzi o ochronę statków powietrznych, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

**Kanada****Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar****Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq****Guernsey****Wyspa Man****Jersey****Czarnogóra****Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi****Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej****Stany Zjednoczone Ameryki**

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo bądź terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.”;

2) w rozdziale 4 dodatek 4-B otrzymuje brzmienie:

**„DODATEK 4-B**

## PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Jeśli chodzi o pasażerów i bagaż kabinowy, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

**Kanada****Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar**

**Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq****Guernsey****Wyspa Man****Jersey****Czarnogóra****Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi****Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej****Stany Zjednoczone Ameryki**

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo bądź terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.”;

3) w rozdziale 5 dodatek 5-A otrzymuje brzmienie:

**„DODATEK 5-A****BAGAŻ REJESTROWANY**

*PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO*

Jeśli chodzi o bagaż rejestrowany, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

**Kanada****Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar****Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq****Guernsey****Wyspa Man****Jersey****Czarnogóra****Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi****Państwo Izrael w odniesieniu do międzynarodowego portu lotniczego Ben Guriona****Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej****Stany Zjednoczone Ameryki**

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.”;

4) w rozdziale 6 dodaje się punkt 6.8.1.6 w brzmieniu:

- „6.8.1.6. W następstwie notyfikacji dokonanej przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącej jego zamiaru wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 TUE wyznaczenia podmiotów jako ACC3, dokonane przez to państwo członkowskie, podlegają następującym przepisom:
- Obowiązek bieżącego wyznaczania przenosi się na właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 zmienionego na potrzeby wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.
  - Obowiązek wyznaczania jako ACC3 przewoźników lotniczych niewymienionych w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 ze zmianami przenosi się na właściwy organ określony w pkt 6.8.1.1 lit. c).
  - Właściwy organ państwa członkowskiego opisany w lit. a) i b) może uzgodnić ze swoim odpowiednikiem w innym państwie członkowskim, że ten inny organ przejmie obowiązek wyznaczenia jako ACC3 danego przewoźnika lotniczego. W takim przypadku przedmiotowe państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję.
  - Komisja poinformuje właściwy organ Zjednoczonego Królestwa, które państwa członkowskie przejmują jego obowiązek wyznaczania ACC3.
  - Właściwy organ Zjednoczonego Królestwa udostępnia właściwemu organowi przyjmującego państwa członkowskiego kopię niezbędnej dokumentacji, na podstawie której wyznaczył przewoźników lotniczych wymienionych w lit. a) jako ACC3. Dokumentacja ta zawiera co najmniej kompletne sprawozdanie zatwierdzające, program ochrony oraz, w stosownych przypadkach, harmonogram uzgodniony z danym przewoźnikiem lotniczym.
  - Pod warunkiem spełnienia warunków zawartych w lit. e) przeniesienie obowiązku wyznaczania podmiotów jako ACC3 następuje w dniu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej.
  - Zaprzestaje się wyznaczania jako ACC3 przewoźników lotniczych działających wyłącznie na terytorium Zjednoczonego Królestwa.
  - Przeniesione wyznaczenia podmiotów jako ACC3 zachowują ważność do czasu ich wygaśnięcia, a państwo członkowskie, na które przeniesiono wyznaczanie, przejmuje obowiązki opisane w niniejszym rozporządzeniu.
  - Komisja ułatwi przejście na poziomie administracyjnym, w tym poprzez umieszczenie zestawienia informacji o podmiotach ACC3 w unijnej bazie danych dotyczących ochrony łańcucha dostaw.”;

5) w rozdziale 6 dodaje się punkt 6.8.4.10 w brzmieniu:

- „6.8.4.10. W następstwie notyfikacji dokonanej przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącej jego zamiaru wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 TUE wyznaczenia podmiotów jako RA3 i KC3, dokonane przez to państwo członkowskie, podlegają następującym przepisom:
- Obowiązek wyznaczenia jako RA3 lub KC3 podmiotu będącego oddziałem lub spółką zależną danego przewoźnika lotniczego lub wyznaczenia samego przewoźnika lotniczego zostaje przeniesiony na właściwy organ państwa członkowskiego, o którym mowa w pkt 6.8.1.1 niniejszego rozporządzenia.
  - Obowiązek wyznaczenia jako RA3 lub KC3 podmiotu niepowiązanego bezpośrednio z danym przewoźnikiem lotniczym zostaje przeniesiony na właściwy organ państwa członkowskiego określonego w pkt 6.8.1.1, na którym spoczywa odpowiedzialność w odniesieniu do krajowego bądź głównego przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, w którym działa RA3 lub KC3.
  - Obowiązek wyznaczenia jako RA3 lub KC3 podmiotu nieobjętego zakresem lit. a) lub b) zostaje przeniesiony na właściwy organ państwa członkowskiego określonego w pkt 6.8.1.1, na którym spoczywa odpowiedzialność w odniesieniu do jednego z przewoźników lotniczych Unii obsługujących loty z portu lotniczego, w którym działa RA3 lub KC3, lub z portu lotniczego, który znajduje się najbliżej siedziby tego podmiotu.
  - Właściwy organ państwa członkowskiego opisany w lit. a)–c) może uzgodnić ze swoim odpowiednikiem w innym państwie członkowskim, że ten inny organ przyjmie na siebie obowiązek wyznaczenia jako RA3 lub KC3 danego podmiotu lub przewoźnika lotniczego. W takim przypadku przedmiotowe państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję.
  - Komisja poinformuje właściwy organ Zjednoczonego Królestwa, które państwa członkowskie przejmują jego obowiązek wyznaczania RA3 i KC3.
  - Właściwy organ Zjednoczonego Królestwa udostępnia właściwemu organowi przyjmującego państwa członkowskiego kopię niezbędnej dokumentacji, na podstawie której wyznaczył dany podmiot lub danego przewoźnika lotniczego jako RA3 lub KC3. Dokumentacja ta zawiera co najmniej kompletne sprawozdanie zatwierdzające oraz program ochrony danego podmiotu lub danego przewoźnika lotniczego.

- g) Pod warunkiem spełnienia obowiązków zawartych w lit. f) przeniesienie obowiązku wyznaczania RA3 i KC3 następuje w dniu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej.
- h) Przeniesione wyznaczenia podmiotów jako RA3 i KC3 zachowują ważność do czasu ich wygaśnięcia, a państwo członkowskie, na które przeniesiono wyznaczanie, przejmuje obowiązki opisane w niniejszym rozporządzeniu.
- i) Komisja ułatwi przejście na poziomie administracyjnym, w tym poprzez umieszczenie zestawienia informacji o podmiotach RA3 i KC3 w unijnej bazie danych dotyczących ochrony łańcucha dostaw.”;
- 6) w rozdziale 6 dodatek 6-F otrzymuje brzmienie:

**„DODATEK 6-F**

**ŁADUNEK I POCZTA**

**6-Fi**

*PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO*

W odniesieniu do ładunku i poczty następujące państwa trzecie uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

**Czarnogóra**

**Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej**

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.

**6-Fii**

*PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, W PRZYPADKU KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3, SĄ WYMENIONE W DECYZJI WYKONAWCZEJ KOMISJI C(2015) 8005*

**6-Fiii**

*DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATWIERDZANIA PROWADZONE PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA RÓWNOWAŻNE Z UNIJNYMI ŚRODKAMI OCHRONY LOTNICTWA*

Przepisy nie zostały jeszcze przyjęte.”;

- 7) w rozdziale 11 dodaje się punkty 11.6.3.9 i 11.6.3.10 w brzmieniu:

„11.6.3.9. Począwszy od dnia wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 TUE, następujące przepisy mają zastosowanie do podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa UE zatwierdzonych przez państwa członkowskie do dokonywania zatwierżeń w odniesieniu do przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów ubiegających się o oznaczenie odpowiednio ACC3, RA3 i KC3:

- a) przestają one być uznawane w Unii;
- b) zatwierdzenia w zakresie ochrony lotnictwa UE dokonane przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, w tym sprawozdania zatwierdzające sporządzone przed tą datą, zachowują ważność, do celów wyznaczania przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów, których te wspomniane podmioty zatwierdzające zatwierdziły.

- 11.6.3.10. Osoby fizyczne i prawne, o których mowa w poprzednim punkcie, mogą ubiegać się o zatwierdzenie jako podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa UE przez właściwy organ danego państwa członkowskiego. Zatwierdzające państwo członkowskie:
- a) otrzymuje od właściwego organu Zjednoczonego Królestwa niezbędną dokumentację, na podstawie której osoba fizyczna lub prawna zostały zatwierdzone jako podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa UE;
  - b) sprawdza, czy wnioskujący spełnia wymogi Unii zawarte w niniejszym rozdziale. Jeżeli właściwy organ jest usatysfakcjonowany, może zatwierdzić osobę fizyczną lub prawną jako podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa UE na okres nieprzekraczający okresu ważności zatwierdzenia, jakiego udzielił właściwy organ Zjednoczonego Królestwa;
  - c) niezwłocznie zawiadamia Komisję, która dopilnowuje, by podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa UE został umieszczony w bazie danych dotyczących ochrony łańcucha dostaw.”.
-