**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Projekt stanowi realizację upoważnienia ustawowego określonego w art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”. Zakres przedmiotowy wymienionego upoważnienia został rozszerzony ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235). W konsekwencji konieczne stało się wydanie nowego aktu wykonawczego, który zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 1400, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem MIiB”. Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, przepisy rozporządzenia MIiB utracą moc z dniem 2 października 2020 r.

Projektowane rozporządzenie precyzuje i uszczegóławia przepisy dotyczące przeprowadzania certyfikacji podmiotów prowadzących działalność w obszarze lotnictwa cywilnego zawarte w ustawie – Prawo lotnicze, w szczególności w rozdziale 2 działu VII, oraz dostosowuje przepisy prawa krajowego do następujących rozporządzeń unijnych:

1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139”;

2) rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 965/2012”;

3) rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącego certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 748/2012”;

4) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.);

5) rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.);

6) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1321/2014”;

7) rozporządzenia Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1);

8) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym / służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/373”.

1. **Zakres regulacji**

Zgodnie z nowym brzmieniem upoważnienia do wydania projektowanego rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany określić w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji;

2) szczegółowy zakres i tryb prowadzenia procesu certyfikacji oraz dokumenty i informacje wymagane w tym procesie, w tym wydawania po raz pierwszy certyfikatu, rozszerzenia zakresu oraz przedłużania albo wznawiania jego ważności;

3) rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o których mowa w art. 160 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze;

4) szczegółowe warunki i tryb uznawania certyfikatów zagranicznych;

5) szczegółowe warunki zawieszania ważności certyfikatów, ograniczenia uprawnień z nich wynikających oraz cofania certyfikatów;

6) szczegółowe warunki sprawowania bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu oraz wymagania programu naprawczego.

Projekt kompleksowo reguluje proces certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym w Rzeczypospolitej Polskiej. W części powtarza regulacje dotychczas obowiązujące, ujęte w rozporządzeniu MIiB, jednak zawiera również nowe rozwiązania, wynikające z konieczności dostosowania przepisów do zmian wprowadzonych w prawie krajowym i prawie Unii Europejskiej (UE), oraz z praktyki stosowania rozporządzenia MIiB.

Rozdział 1 projektu określa przedmiot projektowanego rozporządzenia i objaśnia stosowane w nim określenia: instrukcje wykonawcze, przedłużenie ważności certyfikatu, wznowienie ważności certyfikatu i niezgodności.

W § 2 pkt 4 lit. a–g projektu zdefiniowano niezgodności dla obszarów, które w różnym stopniu objęte są przepisami prawa UE, w tym w § 2 pkt 4 lit. g projektu, w związku z wejściem w życie przepisów rozporządzenia nr 2017/373, wymieniono niezgodności dotyczące obszaru zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej. Natomiast w § 2 pkt 4 lit. h projektu zdefiniowano niezgodności dla obszarów nieuregulowanych przepisami prawa UE, bądź takich, dla których prawo UE niezgodności nie definiuje. Zastosowane w ww. definicjach sformułowania „bezpośrednie zagrożenie”, „trwałe obniżenie” lub „utrudnienie spełnienia”, należy rozumieć zgodnie z ich wykładnią językową, czyli odnosić się do ich słownikowych znaczeń. A zatem np. „bezpośrednie zagrożenie” należy rozumieć jako dotyczące wprost bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym, a „utrudnienie” jako przeszkodę w spełnianiu wymagań.

W § 3 projektu ujęto normę, która wskazuje, że w przypadku gdy podmiot nie przeprowadzi w terminie wskazanym w programie naprawczym zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, albo w protokole kontroli, działań wobec stwierdzonych niezgodności poziomu 2, spowoduje to podniesienie statusu stwierdzonych niezgodności poziomu 2 do niezgodności poziomu 1. Jest to przepis, który ma na celu mobilizację podmiotów do realizowania działań w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności. Norma ta jest stosowana obecnie w przypadku podmiotów lotniczych usuwających niezgodności na podstawie programów naprawczych przewidzianych w przepisach UE. Z uwagi na konieczność jednolitego traktowania przez władzę lotniczą podmiotów, zarówno certyfikowanych na podstawie przepisów unijnych, jak i przepisów krajowych, zasadne jest, aby również niezgodności poziomu 2 stwierdzone w podmiotach, które nie muszą opracowywać programów naprawczych, były podnoszone do niezgodności poziomu 1 (w przypadku nieusunięcia ich w terminie określonym w protokole kontroli).

W rozdziale 2 w § 4 projektu określono jakiego rodzaju czynności są dokonywane w procesie certyfikacji. Względem rozporządzenia MIiB określenie poszczególnych działań certyfikacyjnych nie uległo zmianie.

W § 5 projektu ustalone zostały rodzaje certyfikatów właściwych dla poszczególnych rodzajów działalności podmiotów działających w lotnictwie cywilnym. Są to: certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC), certyfikat dla zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO), certyfikat zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej (MTO Part-147), certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych (CTO), certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego mechaników lotniczych obsługi technicznej (AMTO), certyfikat organizacji szkolącej kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO TO), certyfikat organizacji szkolącej personel służb informacji powietrznej (FISP TO), certyfikat lotniska (ADRC), certyfikat agenta obsługi naziemnej (AHAC), certyfikat organizacji obsługi technicznej (AMO), certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO), certyfikat organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO), certyfikat organizacji produkującej (POA) oraz certyfikat instytucji zapewniającej zarządzanie ruchem lotniczym lub zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ATM / ANS Provider). W ramach certyfikatu ATM / ANS Provider potwierdzającego zdolność podmiotu do świadczenia usług, dodano funkcję lokalnego zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFCM) oraz funkcję zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) na poziomie taktycznym, tak aby być zgodnym z przepisami rozporządzenia nr 2017/373.

Należy zwrócić także uwagę, że w ramach certyfikacji przewoźników lotniczych wykonujących działalność lotniczą z wykorzystaniem balonów, w związku ze zmianą rozporządzenia nr 965/2012 (tj. wejściem w życie z dniem 3 kwietnia 2018 r. rozporządzenia Komisji (UE) 2018/394 z dnia 13 marca 2018 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w zakresie usunięcia wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych balonami(Dz. Urz. UE L 71 z 14.03.2018, str. 1)) oraz mając na uwadze art. 1 ust. 7 rozporządzenia nr 965/2012, w którym wskazano, że w zakresie sprawowania nadzoru w odniesieniu do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów innych niż balony gazowe na uwięzi mają zastosowanie wymagania określone w art. 3 tego rozporządzenia – w projekcie określono, że certyfikacji będą podlegały operacje wykonywane balonami gazowymi na uwięzi oraz balonami wolnymi, ale tylko w zakresie niezastrzeżonym dla Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Takie rozwiązanie w ocenie projektodawcy pozwoli na zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w przypadku wykorzystywania w działalności lotniczej tego rodzaju statków powietrznych.

Z uwagi na zmiany przepisów unijnych (rozporządzenia nr 1321/2014) i krajowych (art. 53c ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze) dotyczących utrzymania ciągłej zdatności do lotów statków powietrznych, w § 5 pkt 11 i 12 projektu wyszczególniono nowe rodzaje certyfikatów organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) oraz organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO).

Z uwagi na wydawanie certyfikatów organizacji projektującej (DOA) jedynie na podstawie przepisów UE przez EASA projekt nie obejmuje tego certyfikatu (procesu jego certyfikacji nie prowadzi Prezes Urzędu).

Wyszczególnione w § 5 pkt 12 i 13 projektu certyfikaty organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO) oraz organizacji produkującej (POA) dotyczą zarówno certyfikatów wydanych na podstawie rozporządzeń unijnych jak i certyfikatów wydanych na podstawie przepisów prawa polskiego. Wzory certyfikatów wydanych na podstawie przepisów prawa polskiego określono w załącznikach do rozporządzenia.

W § 6 projektu wskazano, że nieodłączną część certyfikatu mogą stanowić specyfikacje i zakresy zatwierdzenia (analogicznie jak w rozporządzeniu MIiB), ale również warunki zatwierdzenia – co wynika z treści pkt 21.A.151 podczęść G sekcja A części 21 załącznika I do rozporządzenia nr 748/2012 dotyczących certyfikatów POA. Dodano także warunki zapewniania służb, co z kolei wynika z przepisów rozporządzenia nr 2017/373 i warunki certyfikatów.

W § 8 projektu przesądzono o liczbie egzemplarzy wydawanych certyfikatów i prowadzeniu dla celów porządkowych ich ewidencji.

Rozdział 3 projektu określa tryb powadzenia procesu certyfikacji, czyli etapy procesu certyfikacji (§ 10 projektu) oraz terminy obowiązujące w procesie certyfikacji. Utrzymane zostało rozwiązanie, z którego wynika, że proces certyfikacji prowadzony jest przez zespół certyfikujący (§  9 projektu).

W stosunku do rozporządzenia MIiB opis etapów certyfikacji co do zasady pozostawiono bez zmian. Różnicą jest zmiana w zakresie ostatniego etapu certyfikacji tj. etapu akceptacji. Obowiązujący przepis zawęża akceptację jedynie do dokumentów, z uwagi jednak na fakt, że akceptacja dotyczy także personelu lotniczego – co wynika m.in. z pkt M.B.702 podsekcja G sekcja A część M załącznika I do rozporządzenia nr 1321/2014 – zasadną jest taka konstrukcja przepisu, która uwzględniałaby także tę okoliczność (akceptację zatwierdzeń).

Natomiast w zakresie terminów obowiązujących w procesie certyfikacji względem rozporządzenia MIiB wprowadzono zmiany polegające na rozróżnieniu terminów dla certyfikacji przewoźników lotniczych oraz dla pozostałych certyfikacji. Taki podział jest niezbędny z uwagi na konieczność zachowania spójności regulacji krajowej z akceptowalnymi sposobami spełniania wymagań (AMC) do ARO.GEN.310 rozporządzenia nr 965/2012, które w przypadku certyfikatu AOC rekomenduje, aby wniosek o wydanie tego certyfikatu albo o wznowienie ważności tego certyfikatu był składany do Prezesa Urzędu nie później niż 90 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności (§ 11 ust. 2 i § 12 ust. 2 projektu). Dla innych rodzajów działalności lotniczej podlegającej procesowi certyfikacji pozostawiono, tak jak dotychczas, termin na złożenie wniosku o wydanie danego certyfikatu (a także wniosku o wznowienie ważności takiego certyfikatu, którego ważność wygasła albo była zawieszona dłużej niż przez 12 miesięcy) – nie później niż 120 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności (§ 11 ust. 1 projektu) i termin na złożenie wniosku o wznowienie ważności danego certyfikatu, którego ważność wygasła albo była zawieszona nie dłużej niż przez 12 miesięcy – nie później niż 80 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności (§ 12 ust. 1 projektu).

W § 13 projektu uregulowano kwestię składania wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu, w tym termin na złożenie takiego wniosku – tak jak w rozporządzeniu MIiB – nie później niż 40 dni kalendarzowych przed datą upływu ważności certyfikatu. Przyjęto, że przy przedłużaniu ważności certyfikatu, jeżeli zakres złożonego wniosku nie wykracza poza zakres aktualnie posiadanego certyfikatu, specyfikacji, zakresów, warunków zatwierdzenia, warunków certyfikatów albo warunków zapewniania służb, nie jest konieczne składanie dokumentów, które są w posiadaniu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, lecz wystarczy sam wniosek – jednak pod warunkiem, że dokumenty te są aktualne.

W § 14 projektu również wprowadzono rozróżnienie terminów składania wniosku o rozszerzenie zakresu lub inną zmianę posiadanego certyfikatu w zależności od tego czy wniosek dotyczy certyfikatu AOC – nie później niż 30 dni kalendarzowych przed przewidywaną datą stosowania zmiany (§ 14 ust. 2 projektu), czy innego rodzaju certyfikatu – nie później niż 40 dni kalendarzowych przed przewidywaną datą stosowania zmiany (§ 14 ust. 1 projektu).

W § 14 w ust. 3 projektu przewidziano, uwzględniając zakres wnioskowanej zmiany, odstąpienie od przeprowadzenia praktycznej weryfikacji spełniania wymagań, ponieważ niektóre zmiany (np. zmiana nazwy, siedziby, adresu do korespondencji) nie wpływają w znaczący sposób na inne aspekty organizacji.

W § 14 ust. 4 pkt 1 projektu przewidziano, że wniosek o zmianę certyfikatu składa się niezwłocznie po zaistnieniu zmiany także w przypadku nieprzewidzianej zmiany innej niż zmiana nazwy, siedziby lub adresu do korespondencji podmiotu wnioskującego. Sformułowanie „inne nieprzewidziane zmiany” należy rozumieć jako np.: zdarzenia losowe, takie jak niespodziewana śmierć kierownika odpowiedzialnego, czy też konieczność wprowadzenia przez posiadacza certyfikatu AOC zaleceń wynikających z Biuletynu Informacji Bezpieczeństwa (SIB), albo zaleceń wnikających z analizy ryzyka przeprowadzonej przez operatora w związku z jakimś zdarzeniem. Mogą to być także zalecenia wynikające z wydanych przez EASA dyrektyw zdatności. Katalog takich nieprzewidzianych zdarzeń jest katalogiem otwartym. Przepis § 14 ust. 4 pkt 2 projektu określa termin na złożenie wniosku w odniesieniu do certyfikatu AOC w przypadku gdy zmiana dotyczy informacji o operacyjnym punkcie kontaktowym – nie później niż 20 dni kalendarzowych przed dokonaniem zmiany – co wynika z AMC1 ORO.GEN.130, który wskazuje, że w przypadku planowanej zmiany osoby wyznaczonej zgodnie z ORO.GEN.210 lit. b rozporządzenia nr 965/2012 lub kierownika do spraw bezpieczeństwa zgodnie z definicją w AMC1 ORO.GEN.200 (a) (1), operator powinien poinformować właściwy organ co najmniej 20 dni przed datą proponowanej zmiany. Opisane powyżej normy ujęte w § 14 ust. 4 projektu skutkują zmianą w § 14 ust. 5 projektu względem obecnie obowiązującej regulacji. Zmiana nazwy, siedziby lub adresu do korespondencji podmiotu wnioskującego czy zmiana punktu kontaktowego (w przypadku certyfikatu AOC) nie wymaga przeprowadzenia etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań, ponieważ są to drobne zmiany formalne po stronie podmiotu. Inaczej jest w przypadku innych nieprzewidzianych zmian – wówczas ze względów bezpieczeństwa oraz szczególnego charakteru tych zmian tzn. ich nieprzewidywalności, zachodzi konieczność przeprowadzenia etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań.

§ 15 ust. 1 i 2 projektu stanowi powtórzenie obecnej regulacji. Wyjaśnienia wymaga, że zawarte w przepisie sformułowanie „istotne zmiany organizacyjne lub kadrowe” należy rozmieć, jako zmianę struktury (np. utworzenie nowych działów w podmiocie lotniczym), zmianę osób funkcyjnych oraz inne zmiany kadrowe. Nowym rozwiązaniem jest opisane w § 15 ust. 3 projektu zastrzeżenie, że złożenie wniosku o wydanie certyfikatu, rozszerzenie zakresu lub inną zmianę posiadanego certyfikatu, przedłużenie ważności certyfikatu, wznowienie ważności certyfikatu, po terminie przewidzianym na złożenie danego wniosku, będzie skutkowało pozostawieniem wniosku bez rozpoznania.

W § 16 projektu określono czynności zespołu certyfikującego przystępującego do etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań, tj. po pozytywnym zakończeniu etapu oceny dokumentacji oraz otrzymaniu od podmiotu wnioskującego pisemnego oświadczenia o gotowości do podania się praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań.

W § 17 projektu wskazano, że zakres praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań określają przepisy rozdziału 5.

W § 18 projektu uregulowano zasady testów praktycznych przeprowadzanych w zakresie certyfikatu AOC i certyfikatu FISP TO.

W § 19 projektu określono uprawnienia Prezesa Urzędu w przypadku, gdy w trakcie realizacji etapu praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań zostanie stwierdzone, że podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu nie spełnia wymagań mających zastosowanie do działalności w lotnictwie cywilnym podlegającej certyfikacji.

W § 20 projektu zobowiązano podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu AOC i certyfikatu ATO do dostarczenia dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania statkami powietrznymi, które będą wykorzystywane do prowadzenia wskazanej we wniosku działalności oraz oświadczenia, że złożył wniosek o zmianę danych rejestrowych.

W § 21 projektu przedstawiono terminy przedłużenia ważności certyfikatu (czas nie dłuższy niż 24 i 36 miesięcy).

Rozdział 4 projektu określa wymagania formalne w zakresie wniosku o wydanie certyfikatu (§ 22 ust. 1 projektu) oraz innych dokumentów składanych w procesie certyfikacji (§ 23 ust. 1 projektu). Co do zasady w rozdziale tym zachowano konstrukcję z rozporządzenia MIiB.

W zakresie certyfikatów dotyczących zdatności do lotu nową regulacją jest kwestia przeprowadzania procesu certyfikacji w przypadku gdy podmiot chce prowadzić działalność w odpowiadających sobie zakresach prawa unijnego i prawa polskiego (§ 22 ust. 3 projektu). W takim przypadku będzie prowadzony jeden proces certyfikacyjny, zakończony wydaniem jednej decyzji administracyjnej, do której załącznikami będą dwa certyfikaty i dla każdego z nich będą załączone zakresy zatwierdzeń (jeden na krajowe statki powietrzne lub inny sprzęt lotniczy, drugi na unijne statki powietrzne lub innych sprzęt lotniczy). Zgodnie natomiast z § 22 ust. 4 projektu w przypadku opisanym w ust. 3, jeżeli certyfikat dotyczy statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego określonych w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139, wówczas stanowi on krajowy dodatek do certyfikatu unijnego. Taka regulacja ma służyć temu by proces certyfikacji danej organizacji, która chce wykonywać czynności wobec unijnych i krajowych statków powietrznych mogła być poddana sprawdzeniu podczas jednego procesu certyfikacji – co ułatwi i skróci czas uzyskania przez nią certyfikatów, a jednocześnie pozwoli nadzorowi lotniczemu prowadzić sprawdzenie czy dana organizacja spełnia nadal wymagania i wykonuje czynności zgodnie z przyznanymi certyfikatami, za jednym sprawdzeniem w jednym postępowaniu kontrolnym. Zarówno w przypadku certyfikatów unijnych AMO, CAMO, CAO i POA, jak i w przypadku certyfikatów krajowych stanowiących do nich załączniki, ich specyfika będzie opisana w odrębnych zakresach zatwierdzeń. W § 22 ust. 5 projektu określono warunkach zachowania ważności certyfikatu krajowego wydanego jako załącznik do certyfikatu unijnego. Z przepisu wynika, że warunkiem utrzymania ważności takiego certyfikatu jest posiadanie ważnego certyfikatu unijnego.

W § 23 w ust. 1 projektu wskazano dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o wydanie certyfikatu.

W § 23 w ust. 2 projektu przewidziano, że w przypadku wniosku o wydanie certyfikatu organizacji lub ośrodka szkolenia lotniczego, w miejsce kopii wypisu z właściwego rejestru albo ewidencji, będzie możliwe złożenie kopii aktu założycielskiego szkoły lub placówki publicznej albo wyciągu z rejestru szkół i placówek oświatowych.

W § 24 projektu uregulowano sposób przeprowadzania procesu rozszerzenia zakresu posiadanego certyfikatu lub wprowadzania innych zmian w certyfikacie. Istotne jest uregulowanie rozszerzenia certyfikatu krajowego stanowiącego dodatek do certyfikatu unijnego, o którym mowa w § 22 ust. 4 projektu o zakres, który wykracza poza zakres albo warunki zatwierdzenia certyfikatu, do którego stanowi dodatek. Przepis jednoznacznie stanowi, że brak jest takiej możliwości, takie rozszerzenie wiąże się z tym, że certyfikat traci status krajowego dodatku. Taki certyfikat podlega pełnej procedurze certyfikacji i odrębnemu procesowi nadzoru i opłat z tego tytułu.

Rozdział 5 projektu zawiera szczegółowe wymagania, jakie powinien spełnić podmiot w procesie certyfikacji w odniesieniu do poszczególnych rodzajów certyfikatów (§ 25–38 projektu). Zasadniczym celem przepisów tego rozdziału jest jedynie wskazanie, a nie umieszczanie w rozporządzeniu, tzw. norm odniesienia, czyli norm prawnych, które muszą znaleźć zastosowanie w procesie oceny spełnienia wymagań poszczególnych rodzajów certyfikatów, a które to normy w zdecydowanej większości rodzajów certyfikatów są zawarte w stosownych aktach prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego. Analogiczna sytuacja dotyczy wzorów certyfikatów oraz specyfikacji lub zakresów i warunków zatwierdzenia do nich. W poszczególnych przepisach tego rozdziału w odniesieniu do wzorów certyfikatów oraz specyfikacji lub zakresów i warunków zatwierdzenia zastosowane zostało odesłanie do stosownych przepisów unijnych.

Projekt określa w załącznikach nr 2–7 wzory dla takich działalności, których certyfikaty wymagają osobnego wzoru. Taki wzór jest konieczny dla certyfikatu AOC – określono go więc w załączniku nr 2, natomiast w załączniku nr 3 i 4 określono odpowiednio w zależności od kategorii danego lotniska: wzór certyfikatu ADRC oraz warunki certyfikatu lotniska, wzór certyfikatu ADRC oraz specyfikację do certyfikatu lotniska. Osobne wzory ujęte w załącznikach nr 5–7 zostały przewidziane dla certyfikatów krajowych i dodatków do certyfikatów z obszaru techniki lotniczej i ich zakresów zatwierdzeń. Dla pozostałych rodzajów działalności lotniczej określono wspólny wzór, którego brzmienie znajduje się w załączniku nr 1.

W obszarze lotnisk dokonano zmian względem obecnie stosowanych wzorów certyfikatów dedykowanych podmiotom wnioskującym o certyfikat ADRC. W załącznikach nr 3 oraz 4 zostały uaktualnione podstawy prawne wydawania tych certyfikatów oraz ujednolicono struktury ich wzorów z uwzględnieniem warunków certyfikatu lotniska – w przypadku załącznika nr 3 oraz specyfikacji do certyfikatu lotniska – w przypadku załącznika nr 4.

Rozdział 6 projektu określa warunki oraz tryb uznawania certyfikatów zagranicznych. Postępowanie w sprawie uznania certyfikatu zagranicznego wszczynane będzie tak jak dotychczas na wniosek zainteresowanego podmiotu (§ 39 ust. 1 projektu). W § 39 w ust. 2 projektu wskazano, co w szczególności powinien zawierać taki wniosek. Przepisy § 40 projektu określają rodzaje dokumentów, które muszą być dołączone do wniosku. W stosunku do rozporządzenia MIiB wprowadzono zmiany polegające na rozróżnieniu dokumentów potrzebnych do uznania certyfikatu AOC (§ 40 ust. 2 projektu) oraz innych rodzajów certyfikatów (§ 40 ust. 1 projektu), np. z obszaru techniki lotniczej. Przepisy od § 41 do § 43 ust. 1 projektu powielają regulacje zawarte w rozporządzeniu MIiB i określają zasady dokonywania oceny wstępnej zgodności certyfikatu zagranicznego. Dodano przepis w § 43 ust. 2 projektu, zgodnie z którym, w przypadku uznawania certyfikatu zagranicznego organizacji obsługi technicznej dodatkowym warunkiem jego uznania przez Prezesa Urzędu będzie zawarcie porozumienia dotyczącego współpracy Prezesa Urzędu z właściwym organem państwa, które wydało certyfikat zagraniczny organizacji obsługi technicznej, w zakresie prowadzenia nadzoru bieżącego oraz wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczącym wyrobów, części, urządzeń, osób lub organizacji – co jest implementacją do polskiego porządku prawnego pkt 6.2.6 Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.).

Rozdział 7 projektu określa przesłanki, na podstawie których Prezes Urzędu zawiesza certyfikat w całości lub w części, ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu i cofa certyfikat. W rozdziale określono również wymagania programu naprawczego (§ 45 projektu).

Przepis § 44 w ust. 1 i 2 projektu wskazuje przesłanki zawieszenia certyfikatu w całości lub w części, które może nastąpić jeżeli uprzednio wezwany posiadacz certyfikatu nie przywróci stanu zgodnego z przepisami prawa, a także na wniosek posiadacza certyfikatu.

Jeżeli posiadacz certyfikatu w terminie, na jaki ten certyfikat został zawieszony w całości, nie usunie niezgodności, wówczas Prezes Urzędu cofa certyfikat (§ 46 ust. 1 projektu). Natomiast w przypadku gdy posiadacz certyfikatu w terminie, na jaki certyfikat został zawieszony w części, nie usunie niezgodności, Prezes Urzędu ogranicza uprawnienia wynikające z certyfikatu, w stosunku do uprawnień, w zakresie których nie zostały usunięte niezgodności (§ 46 ust. 2 projektu).

W § 47 projektu, w zakresie ograniczeń uprawnień wynikających z certyfikatu, zaproponowano konstrukcję analogiczną do częściowego zawieszenia certyfikatu.

Rozwiązanie ujęte w § 48 projektu stanowią odrębną podstawę do cofnięcia certyfikatu w przypadkach szczególnych, tj. w sytuacji gdy stwierdzone niezgodności powodują, że dalsze prowadzenie działalności przez posiadacza certyfikatu zagraża życiu lub zdrowiu ludzi lub porządkowi publicznemu. W takim przypadku nie powinno być etapu zawieszania certyfikatu lecz od razu powinno mieć miejsce wezwanie do usunięcia naruszeń pod rygorem cofnięcia certyfikatu. Również w tym przypadku certyfikat może być cofnięty na wniosek podmiotu.

Rozdział 8 projektu zawiera regulacje określające sposób sprawowania przez Prezesa Urzędu bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu. W przepisach tego rozdziału ograniczono się jednak jedynie do wskazania obszarów, które są objęte tym nadzorem (§ 49 ust. 1 projektu) oraz określenia w § 49 ust. 2 projektu, że Prezes Urzędu ma prawo zwrócić się do nadzorowanego podmiotu o złożenie wyjaśnień.

Rozdział 9 zawiera przepisy przejściowe i końcowe. W § 50 i § 51 projektu przesądzono, że do postępowań o wydanie certyfikatu, zmianę, w tym rozszerzenie zakresu lub ograniczenie uprawnienia wynikającego z certyfikatu, przedłużenie ważności certyfikatu i wznowienie ważności certyfikatu, a także do postępowań o uznanie certyfikatu zagranicznego, o których mowa w art. 162a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Postępowania o zawieszenie certyfikatu, ograniczenie uprawnień wynikających z certyfikatu albo cofnięcie certyfikatu, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą się odbywały na podstawie przepisów dotychczasowych (§ 52 projektu). Zgodnie § 53 ust. 1 projektu certyfikaty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowają ważność przez okres, na jaki zostały wydane – chyba że przepisy UE stanowią inaczej. Certyfikaty zagraniczne uznane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowają ważność przez okres na jaki zostały wydane (§ 53 ust. 2 projektu).

Ze względu na termin stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego (Dz. Urz. UE L 228 z 04.09.2019, str. 1, z późn. zm.) – tj. od 24 marca 2020 r. – oraz prawdopodobnego funkcjonowania w obrocie prawnym przez okres przejściowy (obecnie do 24 marca 2021 r.) zarówno certyfikatów AMO i certyfikatów CAMO oraz nowych certyfikatów CAO – w przepisach § 54 i § 55 projektu wskazano, że dotychczasowe certyfikaty objęte tą regulacją zachowują ważność ale nie dłużej niż pozwalają na to przepisy unijne, tj. do dnia określonego w art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 1321/2014. W omawianych przepisach zdecydowano się na odesłanie do przepisu rozporządzenia unijnego z uwagi na fakt, że termin wskazany w art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 1321/2014 był już raz zmieniony i zachodzi uzasadnione przypuszczenie (oparte na informacjach pochodzących od organów UE), że może być ponownie zmieniony. Zasadne jest więc nie wpisywanie w przepisie przejściowym sztywnej daty, tylko odesłanie do daty wynikającej z przepisu unijnego.

Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art 53c ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze certyfikaty dla zakresów działalności dotyczących statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego określonych w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1130, będą wydawane po spełnieniu przez podmiot w procesie certyfikacji wymagań określonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze (§ 56 projektu).

Zgodnie z § 57 projektu rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, co pozwoli zainteresowanym podmiotom zapoznać się z regulacją i przygotować się do jej stosowania. W kontekście wprowadzanych zmian termin wydaje się być wystarczający do przygotowania się do nowych przepisów.

1. **Informacje związane z procedowaniem projektu**

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) oraz nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.