



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.11.2005
COM(2005) 579 końcowy

2005/0228 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie
wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji
Bezpieczeństwa Lotniczego**

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST PRAWNY

Od czasu wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1592/2002¹, we wrześniu 2002 r., Wspólnota dysponuje wyłącznymi kompetencjami w zakresie oceny zdatności do lotu i spełniania wymogów związanych z ochroną środowiska naturalnego przez produkty, części i wyposażenie lotnicze. Wyposażenie lotnicze, a także podmioty odpowiedzialne za ich projektowanie, produkcję oraz obsługę techniczną muszą obecnie być zgodne ze wspólnymi zasadami i spełniać wymogi ustanowione przez Komisję².

Wspomniane powyżej rozporządzenie powołuje Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która dostarcza Komisji wszelkie potrzebne jej ekspertyzy techniczne i wspiera ją, szczególnie w wykonywaniu zadań z zakresu prawodawstwa i tworzenia przepisów. Agencja wprowadziła również system nadzoru rynku w celu kontrolowania stosowania prawodawstwa wspólnotowego, oceny jego oddziaływania i przedstawiania wszelkich przydatnych sugestii w tym względzie. Certyfikaty i zezwolenia poświadczające przestrzeganie wspólnych zasad przez produkty i podmioty są wydawane przez EASA lub przez odpowiedni organ administracji krajowej: EASA wydaje certyfikaty dotyczące typów produktów oraz w odniesieniu do podmiotów znajdujących się w państwach trzecich; administracje krajowe wydają certyfikaty indywidualne i zezwolenia w odniesieniu do większości podmiotów znajdujących się na terytorium danego państwa, zgodnie ze wspólnymi zasadami i pod kontrolą Agencji.

Kompetencje Agencji są takie jak zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002. Od czasu przyjęcia tego tekstu, było oczywiste, że celów przewidzianych w art. 2, tzn. przede wszystkim zapewnienia optymalnego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa i ustanowienia warunków równej konkurencji dla operatorów lotniczych, nie można osiągnąć bez rozszerzenia zakresu jego stosowania na operacje lotnicze i przyznawanie licencji załogom pilotującym. Prawodawca powierzył zresztą Komisji zadanie przygotowania konkretnych wniosków w tym kierunku i ponownego rozważenia kwestii objęcia takimi przepisami statków powietrznych z państw trzecich³.

2. AKTUALNE WYZWANIA

Wspólne Władze Lotnicze (JAA)⁴ od dawna opracowują zasady dotyczące operacji statków powietrznych wykonujących komercyjny transport lotniczy⁵ lub licencji i szkolenia załogi⁶, jednak stosowanie tych zasad zostawiono do decyzji państw uczestniczących i wprowadza się je w życie, jeśli w ogóle ma to miejsce, w bardzo różny sposób w poszczególnych państwach

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1).

² Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6) oraz (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1) odnoszące się do certyfikacji i obsługi technicznej wyrobów, części i wyposażenia lotniczego.

³ Artykuł 7 oraz motyw 2 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.

⁴ JAA zrzesza 37 państw europejskich, które razem opracowują wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólne Wymagania Lotnicze (JAR).

⁵ JAR-OPS I i 3.

⁶ JAR-FCL oraz JAR-STD.

Wspólnoty. W konsekwencji poziom bezpieczeństwa nie jest jednolity. Poza tym rozbieżności pomiędzy poszczególnymi państwami zakłócają również prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

Włączenie zasad JAR-OPS do prawodawstwa Wspólnoty poprzez wprowadzenie (zawieszanej) zmiany rozporządzenia (EWG) nr 3922/91⁷ stanowić będzie bez wątpienia postęp, lecz nie zapewnia zadawalającego poziomu harmonizacji, ponieważ dotyczy będzie ono jedynie lotniczego transportu komercyjnego. Inne typy statków powietrznych, inne operacje komercyjne lub operacje niekomercyjne nie będą objęte wspólnymi zasadami, które ponadto nie dotyczą licencji załóg ani statków powietrznych państw trzecich.

Jednak bezpieczeństwo statków powietrznych państw trzecich działających na terenie Wspólnoty wymaga lepszych zabezpieczeń. Załączniki do konwencji z Chicago ustanawiają minimalne normy, które muszą spełniać statki powietrzne, operatorzy lotniczy i załogi, aby mogły zostać dopuszczone do międzynarodowego ruchu lotniczego. Weryfikacja przestrzegania tych wymogów należy w pierwszym rzędzie do państwa, w którym został zarejestrowany statek powietrzny, lecz pozostałe państwa uczestniczące mają możliwość przeprowadzenia inspekcji statku powietrzego, który przelatuje nad ich terytorium w celu skontrolowania jego bezpieczeństwa. Możliwość taką wprowadziła we Wspólnocie dyrektywa zwana „SAFA”⁸, która odnosi się do załączników 1, 6 i 8 konwencji z Chicago. Jednak takie kontrole przeprowadzane przez Państwa Członkowskie będą opierać się jedynie na normach minimalnych, które nie obejmują wszystkich aspektów bezpieczeństwa lotnictwa.

3. OPINIA EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO ORAZ KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

W tym kontekście Komisja zdecydowała odpowiedzieć na wniosek prawodawcy proponując, aby wspólne zasady bezpieczeństwa zostały rozszerzone na operacje lotnicze, na licencje pilotów oraz statki powietrzne państw trzecich.

W tym celu Komisja musiała najpierw, zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, uzyskać opinię EASA. Agencja, ze swej strony, zgodnie z zasadami wewnętrznymi⁹ i praktyką międzynarodową w tej dziedzinie, była zobowiązana do pogłębionych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i wzięcia pod uwagę przekazanych jej komentarzy, przed wydaniem opinii. Opublikowała również na swojej stronie internetowej¹⁰ w dniu 27 kwietnia 2004 r. dokument konsultacyjny dotyczący „stosowania, podstawowych zasad i zasadniczych wymogów w odniesieniu do kwalifikacji pilotów, operacji lotniczych oraz przepisów dotyczących statków powietrznych państw trzecich wykorzystywanych przez operatorów spoza Wspólnoty”¹¹. W okresie między dniem 30 kwietnia i dniem 31 lipca 2004

⁷ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4) oraz dokument COM(2004) 73 z 10.2.2004.

⁸ Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76).

⁹ Decyzja MB/7/03 z dnia 27.6.2003 r. w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy opracowywaniu opinii, specyfikacji certyfikatów oraz wytycznych, przyjęta zgodnie z art. 43 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA N°2/2004.

r. 93 osoby, organy krajowe, przedsiębiorstwa i organizacje przesłały 1695 komentarzy do tego dokumentu. Agencja odpowiedziała na te komentarze w formie pisemnej, a zainteresowane strony mogły skomentować tę odpowiedź¹².

Na podstawie komentarzy przesłanych w czasie konsultacji, Agencja opracowała swoją analizę i przekazała Komisji w dniu 15 grudnia 2004 r. opinię przewidującą rozszerzenie wspólnych zasad na eksploatację statków powietrznych, kwalifikacje pilotów oraz statki powietrzne państw trzecich¹³. Opinia ta, którą można znaleźć na stronie internetowej Agencji, „odzwierciedla większość opinii przedstawionych podczas konsultacji i stanowi kompromis, który może uzyskać poparcie zdecydowanej większości.”

4. OCENA SKUTKÓW:

Niniejszy wniosek poprzedzono oceną skutków przeprowadzoną przez Komisję. Zbadano dwie opcje:

- preferowaną przez prawodawcę, rozszerzającą zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, a więc również kompetencje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego;
- polegającą na transpozycji do prawodawstwa wspólnotowego, poprzez rozporządzenie (EWG) nr 3922/91, zasad ustalonych dzięki współpracy międzyrządowej ustanowionej w ramach JAA.

Ocena ta jasno wykazuje korzyści rozwiązania całkowicie wspólnotowego dla bezpieczeństwa lotnictwa i lepszego funkcjonowania rynku wewnętrznego: przyjęto zatem rozwiązanie polegające na rozszerzeniu zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.

5. WNIOSEK DOTYCZĄCY ROZPORZĄDZENIA

5.1. Instrument i metoda

W celu rozszerzenia stosowania wspólnych zasad na operacje powietrzne, licencje pilotów oraz statki powietrzne państw trzecich, najstosowniejszym instrumentem prawodawstwa wydaje się być rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, ponieważ chodzi również o powierzenie EASA, powołanej tym aktem prawnym, nowych zadań w tych obszarach, w szczególności w zakresie przygotowywania przepisów i certyfikacji.

Aby uniknąć zakłóceń i niepotrzebnych kosztów dla zainteresowanych stron, wspólne zasady zostaną oparte na zasadach dotychczas określanych przez JAA, mianowicie JAR-OPS, JAR-FCL oraz JAR-STD. Staną się więc obowiązujące i zostaną wprowadzone jednolicie w całej Wspólnocie. Taką samą metodą wybrano przyjmując rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w odniesieniu do zasad dotyczących zdatości do lotu.

¹² Zestawienie komentarzy oraz listę ich autorów można znaleźć na stronie internetowej EASA.

¹³ Opinia nr 3/2004.

5.2. Treść

5.2.1. Poprawki wprowadzone do opinii Agencji

1. Wniosek Komisji opiera się na opinii przedstawionej przez EASA. Jednak w kilku kwestiach, Komisja odchodzi od jej zapisów, chcąc wzmocnić i utrzymać wyższy poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Zgodnie z przepisami art. 12 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, poprawki te zostały wprowadzone w uzgodnieniu z Agencją:
 - Komisja miała głównie na celu rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia włączając do niego wszystkie wykorzystywane statki powietrzne we Wspólnocie, bez względu na rodzaj działalności, w granicach dozwolonych przez konwencję z Chicago. Zatem zakres stosowania art. 4 ust. 1 lit. b) i c) jest szerszy niż proponowany w opinii EASA.
 - W odniesieniu do personelu pokładowego, Agencja proponowała objąć go wspólnymi wymaganiami bezpieczeństwa, jednak biorąc pod uwagę większość opinii wyrażanych podczas konsultacji, nie obejmować go wymogiem procesu certyfikacji. EASA zwróciła jednak uwagę Komisji na niespójność sytuacji, w której personel ten znajduje się w większości Państw Członkowskich będąc jedynym, wśród personelu związanego z wykonywaniem zadań ochrony i bezpieczeństwa, który nie jest certyfikowany, mimo że odgrywa zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa pasażerów, o czym świadczy szczęśliwe zakończenie wypadku, który miał miejsce w Toronto w dniu 2 sierpnia 2005 r. Komisja jest zdania, że utrzymywanie tej sytuacji jest sprzeczne z celami przedstawionymi w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002. Komisja wnosi zatem, w celu kontynuacji wniosku zainicjowanego przez zmianę (zawieszoną) rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, aby personel pokładowy posiadał zaświadczenie [art. 6b ust. 4] potwierdzające spełnienie przez nich zasadniczych specjalnych wymagań opracowanych w nowym załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
 - Komisja jest zdania, że całkowite zwolnienie samolotów ultralekkich ze stosowania wspólnych zasad być może nie jest już uzasadnione, ponieważ osiągi niektórych z nich są dziś podobne do osiągnięć samolotów lekkich. Komisja chciałaby zatem, aby jak najszybciej podjąć prace aby zbadać, czy i w jakim stopniu niektóre z tych statków powietrznych nie powinny podlegać wspólnym zasadom (motyw 4).

5.2.2. Rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia

2. W odniesieniu do operacji lotniczych, licencji pilotów oraz statków powietrznych państw trzecich zachowano rozwiązania proponowane przez EASA, a zasadnicze kierunki wniosku dotyczącego rozporządzenia można streścić w sposób następujący:

- Operacje lotnicze:

Aby poprawić bezpieczeństwo obywateli, szczególnie na ziemi, oraz ułatwić swobodny przepływ usług w ramach rynku wewnętrznego, wniosek dotyczący rozporządzenia rozszerza stosowanie wspólnych zasad na wszystkie rodzaje działalności lotniczej [art. 4 ust. 1 lit. b)], a obowiązek certyfikacji na wszystkich operatorów komercyjnych [art. 6b ust. 2] Certyfikaty wydają Państwa Członkowskie lub, w razie potrzeby, EASA [art. 15b ust. 1], która może w każdym przypadku w razie potrzeby wydać dyrektywy operacyjne [art. 15b ust. 2].

Dla operacji niekomercyjnych, zasady zostaną dostosowane do stopnia złożoności wykorzystywanego statku powietrznego nie wymagając certyfikacji, jak ma to już miejsce w przypadku większości Państw Członkowskich. Jeżeli operacje te są prowadzone z wykorzystaniem złożonych statków powietrznych [art. 3 lit. j)] operatorzy muszą jednak ustalić, czy są w stanie spełnić wszystkie zasadnicze wymagania związane z operacjami powietrznymi [art. 6b ust. 3 oraz załącznik IV].

– Licencje pilotów:

Wniosek dotyczący rozporządzenia nałoży na większość pilotów wykonujących zawód we Wspólnocie obowiązek posiadania licencji wydawanej w przypadku spełnienia wspólnych wymagań dotyczących ich wiedzy teoretycznej i praktycznej oraz ich sprawności fizycznej [art. 4 ust. 1 lit. a)]. Podmioty prowadzące szkolenia pilotów, ośrodki oraz personel odpowiedzialny za poświadczenie ich sprawności fizycznej, jak również symulatory lotów muszą być certyfikowane na podstawie wspólnych zasad [art. 6a ust. 1, 2, 3, 4 i 5]. EASA będzie odpowiedzialna za nadzór właściwego stosowania wspólnych zasad przez krajowe organy certyfikacji, a sama będzie certyfikować podmioty i symulatory lotów w państwach trzecich [art. 15a)].

Nie wszystkich pilotów będą jednak dotyczyły identyczne zasady, w niektórych przypadkach będą się one znacznie różniły. Tak więc, transport komercyjny zostanie poddany maksymalnym wymaganiom, a w innych sektorach lotnictwa będą obowiązywały zasady dostosowane do złożoności statków powietrznych oraz przestrzeni powietrznej, w której działają. Należy szczególnie uwzględnić, pomijane do dziś, lotnictwo rekreacyjne: specjalne zasady opracowane przez JAA (JAR-FCL PPL), są istotnie często postrzegane jako idące zbyt daleko. Wniosek dotyczący rozporządzenia proponuje zatem ustanowienie nowej kategorii licencji: „licencji prywatnego pilota rekreacyjnego”, lepiej dostosowanej do sytuacji tej kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej. Takie licencje będą wydawane przez organ oceniający akredytowany przez Agencję lub właściwy organ administracji krajowej, wybrany przez wnioskodawcę [art. 6a ust. 2 i art. 15a ust. 1 lit. b)]. Rolę tę mogłyby odgrywać na przykład federacje sportowe.

– Statki powietrzne państw trzecich.

W celu właściwej ochrony bezpieczeństwa obywateli Europy, na ziemi oraz podczas podróży na pokładzie takich statków powietrznych, wniosek dotyczący rozporządzenia obejmuje wspólnymi zasadami statki powietrzne państw trzecich operujące we Wspólnocie, w granicach dozwolonych przez konwencję z Chicago [art. 5 ust. 1 i 4 lit. j)], ust. 5 lit. d), art. 6a ust. 1 i art. 6b ust. 1]. Ponadto w przypadku operatorów z państw trzecich prowadzących operacje komercyjne we Wspólnocie, przestrzeganie wspólnych zasad miałyby być poświadczane przez wydanie certyfikatu [art. 6b ust. 2 i 6 oraz art. 15b ust. 1].

5.2.3. *Inne zmiany wprowadzone do rozporządzenia*

3. Ze względu na fakt, że rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 weszło w życie we wrześniu 2002 r., a EASA rozpoczęła działalność w dniu 28 września następnego roku, Komisja ocenia, że należałoby skorzystać z doświadczeń pozyskanych od tego czasu i poprawić tekst rozporządzenia, gdy zajdzie taka potrzeba. Poza rozszerzeniem zakresu zastosowania, niektóre przepisy będą zatem musiały zostać zmienione, a przede wszystkim:

- Uprawnione podmioty, którym Agencja lub krajowe władze lotnicze, w przypadku gdy dotyczy to zadań certyfikacji powierzonych im przez Agencję, powierzy zadania certyfikacji, będą musiały być akredytowane przez Agencję, która w ten sposób będzie miała możliwość sprawdzenia możliwości wykonania przez nich powierzonych im zadań [art. 9a].
- Zarządzanie środkami derogacyjnymi należy uprościć: o ile to możliwe, Komisja nie powinna być zmuszona do oceny środków podjętych w takim celu przez Państwa Członkowskie z wyjątkiem środków niezgodnych z tym rozporządzeniem i zasad wprowadzających je w życie [art. 10].
- Skład zarządu powinien zostać zmodyfikowany, szczególnie w celu zwiększenia przejrzystości: powinni w nim zasiadać przedstawiciele zainteresowanych stron. Ponadto, zarządzanie Agencją zostanie usprawnione dzięki powołaniu Rady Wykonawczej, która wyznaczać będzie główne kierunki działania i kontrolować realizację decyzji podjętych przez zarząd [art. 25, 28a, 28b i 28c].
- Ponadto, zgodnie z opinią Agencji, należy ustanowić skuteczny mechanizm kontroli wszystkich statków powietrznych eksploatowanych we Wspólnocie, aby zapewnić skuteczne przestrzeganie wspólnych zasad bezpieczeństwa [art. 7].

6. TABELA KORELACJI POMIĘDZY NUMERACJĄ NOWEGO I STAREGO ROZPORZĄDZENIA WRAZ Z OKREŚLENIEM ZMIAN WPROWADZANYCH DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1592/2002:

Nowa numeracja	Stara numeracja	Wprowadzone zmiany
1	1	Bez zmian
2	2	Wprowadzenie warunków równej konkurencji jest również jednym z zakładanych celów: dodanie lit. f) w ust. 2
3	3	Dodanie nowych definicji od h) do n) oraz sprecyzowanie definicji uprawnionych podmiotów f)
4	4	W celu zapewnienia ochrony obywatelom, wszystkie statki powietrzne we Wspólnocie objęto wspólnymi zasadami: - Zmiana ust. 1 lit. b) i c) - Dodanie lit. d) do ust. 1 - Dodanie ust. 1a oraz 1b - Nowe sformułowanie ust. 2
5	5	Dodanie przepisów dotyczących certyfikacji produktów projektowanych i wytwarzanych we Wspólnocie. Wykazanie zgodności z zasadniczymi wymaganiami zdatności do lotu w odniesieniu do statków powietrznych rejestrowanych w państwach

		trzecich: - Nowe sformułowanie ust. 2 - Dodanie ust. 2a - Zmiana lit. e) i f) w ust. 4 - Zmiana lit. j) w ust. 4 i lit. d) w ust. 5
6	6	Bez zmian
6a	Nowy	Licencje pilotów
6b	Nowy	Operacje lotnicze
7	7	Zmiana artykułu: ustanowienie wspólnego mechanizmu nadzoru statków powietrznych
8	8	Uściślenia niezbędne z powodu wprowadzenia nowych art. 6a i 6b - Nowe sformułowanie ust. 2 - Dodanie ust. 3
9	9	Uściślone zostają zasady dotyczące uznawania certyfikatów państw trzecich: zmiana ust. 1
9a	Nowy	Upoważnione podmioty
10	10	Artykuł zmieniono, aby uprościć wdrażanie środków odstępstw
11	11	Zmiana ust. 4 w świetle nowego art. 7
11a	Nowy	Wprowadzenie przepisu o ochronie źródeł informacji
12	12	Bez zmian
13	13	Nowe sformułowanie lit. c) i dodanie lit. d), ponieważ inspekcje standaryzacyjne nie dają podstawy do decyzji, a jedynie do sprawozdań.
14	14	- Nowe sformułowanie ust. 2 lit. a)
15	15	Wydawanie pozwolenia na loty przez EASA, kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za przywrócenie do działania produktów po przeprowadzeniu obsługi technicznej oraz certyfikacja podmiotów wykonujących obsługi techniczne przez EASA: - Nowe sformułowanie ust. 1 lit. e) oraz i)

		- Dodanie lit. k) i l) do ust. 1 - Zmiana ppkt (ii) w ust. 2 lit. b) - Nowe sformułowanie ust. 2 lit. c)
15a	Nowy	Certyfikacja personelu
15b	Nowy	Certyfikacja operatorów komercyjnych
16	16	Nowe sformułowanie
17	17	Bez zmian
18	18	Stosunki EASA z administracją i podmiotami zagranicznymi powinny być zgodne z ogólną polityką zewnętrzną Wspólnoty: zmiana ust. 2
19	19	Bez zmian
20	20	Bez zmian
21	21	Bez zmian
22	22	Bez zmian
23	23	Bez zmian
24	24	W trosce o przejrzystość, opinia Komisji na temat programu prac EASA powinna być podawana do wiadomości publicznej [ust. 2 lit. c)]. Wyjaśnienie ust. 2 lit. d): EASA może powierzać zadania certyfikacji zarówno administracji krajowej, jak i upoważnionym podmiotom, zgodnie z wyjaśnieniem w innym miejscu tekstu. Zarząd wyznacza członków rady wykonawczej ust. 5
25	25	Nowe zasady dotyczące składu zarządu, które wykorzystują odpowiednie postanowienia zawarte w projekcie porozumienia międzyinstytucjonalnego dotyczące agencji zarządzających ¹⁴ : zmiana ust. 1 i dodanie ust. 3
26	26	Zmiana ust. 2
27	27	Bez zmian
28	28	Nowe zasady dotyczące prawa głosu w zarządzie, które wykorzystują odpowiednie postanowienia zawarte w projekcie porozumienia międzyinstytucjonalnego dotyczącego agencji

¹⁴

COM(2005) 59 z 25.2.2005.

		zarządzających: zmiana ust. 2
28a	Nowy	Utworzenie rady wykonawczej
28b	Nowy	Skład rady wykonawczej
28c	Nowy	Procedury podejmowania decyzji przez radę wykonawczą
29	29	Wprowadzenie uściśleń dotyczących funkcji dyrektora wykonawczego: nowe sformułowanie ust. 3
30	30	Zmiana procedury selekcji i przedłużania umowy z dyrektorem wykonawczym oraz z dyrektorami EASA, zgodnie z postanowieniami zawartymi w projekcie porozumienia międzyinstytucjonalnego dotyczącego agencji zarządzających: zmiana ust. 1 i 4
31	31	Bez zmian
32	32	Bez zmian
33	33	Bez zmian
34	34	Bez zmian
35	35	Nowe sformułowanie ust. 1
36	36	Bez zmian
37	37	Bez zmian
38	38	Bez zmian
39	39	Bez zmian
40	40	Bez zmian
41	41	Nowe postanowienie dotyczące wnoszenia sprawy do Trybunału Sprawiedliwości: zmiana ust. 1 i 2
42	42	Bez zmian
43	43	Bez zmian
44	44	Bez zmian
45	45	Nowe sformułowanie, bardziej przejrzyste, ust. 1
46	46	Kontrola uprawnionych podmiotów: nowe sformułowanie ust. 1 i dodanie ust. 1 lit. a)
46a	Nowy	Sprecyzowanie treści i formy rocznego programu prac

46b	Nowy	Sprecyzowanie treści i formy ogólnego sprawozdania rocznego
47	47	Odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 45/2001 ¹⁵ oraz uściślenie zastosowania rozporządzenia (WE) nr 1049/2001: dodanie ust. 5 i 6
48	48	Dostosowanie zasad finansowych Agencji: nowe sformułowanie ust. 1
49	49	Bez zmian
50	50	Bez zmian
51	51	Bez zmian
52	52	Bez zmian
53	53	W ust. 4 usunięto przepisy przejściowe dotyczące subwencji wspólnotowych
54	54	Bez zmian
55	55	Bez zmian
56	56	Usunięcie ust. 3, który stał się bezprzedmiotowy
57	57	Bez zmian (art. 2 niniejszego wniosku zawiera nowe przepisy na temat uchyleń)
58	58	Bez zmian (art. 3 niniejszego wniosku zawiera nowe przepisy na temat wejścia w życie)
Załącznik I	Załącznik I	Bez zmian
Załącznik II	Załącznik II	Zmiany
Zał. III	Nowy	Zasadnicze wymagania dotyczące licencji pilotów
Zał. IV	Nowy	Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych
Zał. V	Nowy	Kryteria dla podmiotu uprawnionego

¹⁵ Rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz. U L 8 z 12.1.2001, str. 1).

7. POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ:

Państwa w Europie od dawna współpracują w ramach JAA w celu opracowania wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego, które z zasady, nie mogą być jedynie krajowe. Jednak ze względu na to, że stosowanie tych zasad pozostawiono do decyzji stron uczestniczących, Państwa Członkowskie szybko zgodziły się, że wysoki i jednolity poziom bezpieczeństwa można osiągnąć jedynie poprzez działania wspólnotowe.

Tak więc rozporządzenie (EWG) nr 3922/91, a następnie (WE) nr 1592/2002 przekazywały stopniowo Wspólnocie kompetencje Państw Członkowskich w zakresie zdolności do lotów oraz zgodności z normami ochrony środowiska produktów lotniczych. Wprowadzono wspólne zasady dotyczące licencji personelu, poprzez dyrektywę 91/670/EWG, oraz bezpieczeństwa statków powietrznych państw trzecich, za pomocą dyrektywy 2004/36/WE.

Przyjmując dyrektywę 91/670/EWG prawodawca powierzył Komisji przedstawienie środków ustanawiających zharmonizowane wymagania dotyczące licencji i programu szkolenia. Rok później, rozporządzenie (EWG) nr 2407/92¹⁶ w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym zapowiadało rozporządzenie Rady w sprawie certyfikatów przewoźników lotniczych. Podobnie prawodawca przyjmując rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 uznał, że optymalny i jednolity poziom bezpieczeństwa można osiągnąć jedynie rozszerzając zakres jego stosowania na operacje lotnicze oraz na licencje dla załóg pilotów, pragnąc jednocześnie, aby tekst ten dotyczył również statków powietrznych państw trzecich.

Stwierdzono zatem, że konieczne jest podjęcie działania wspólnotowego aby osiągnąć zamierzony cel, a mianowicie ustanowienie i jednolite stosowanie wspólnych zasad dotyczących licencji pilotów, operacji lotniczych oraz statków powietrznych państw trzecich. Wniosek dotyczący rozporządzenia nie wychodzi poza działania niezbędne do osiągnięcia tego celu. Jest on zatem zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności ustanowionymi przez art. 5 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

8. OCENA

Środki zastosowane na mocy przedmiotowego rozporządzenia oraz zasady wdrażania zostaną ocenione zgodnie z przepisami art. 51 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.

¹⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. U. L 240 z 24.8.1992).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie
wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji
Bezpieczeństwa Lotniczego**

(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 Komisji¹⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁸,

po zasięgnięciu opinii Komitetu Regionów¹⁹,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu²⁰,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Motyw drugi rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego²¹ stwierdza, między innymi, że należy opracować stosowne podstawowe wymogi obejmujące eksploatację statków powietrznych i licencjonowanie załóg lotniczych oraz stosowanie tego rozporządzenia do statków powietrznych państw trzecich. Art. 7 rozporządzenia zobowiązuje Komisję do jak najszybszego przedstawienia wniosków Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie podstawowych zasad, stosowania i podstawowych wymogów dotyczących osób i instytucji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych.
- (2) Wspólnota powinna ustalić, zgodnie z normami określonymi w Konwencji o Lotnictwie Cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. („Konwencja chicagowska”), podstawowe wymogi mające zastosowanie do osób i instytucji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, jak również osób i produktów

¹⁷ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁸ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

²⁰ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

²¹ Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1.

zaangażowanych w szkolenie i badania lekarskie pilotów. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.

- (3) Obywatele Europy powinni zawsze mieć zapewniony wysoki i jednolity poziom ochrony, a statki powietrzne państw trzecich eksploatowane na terytorium podlegającym Traktatowi, przylatujące na to terytorium lub z niego wylatujące, powinny podlegać stosownemu nadzorowi na szczeblu Wspólnoty w ramach ograniczeń ustalonych Konwencją chicagowską.
- (4) Objęcie wszystkich statków powietrznych wspólnymi zasadami nie byłoby wskazane, w szczególności w przypadku statków powietrznych o prostej konstrukcji lub eksploatowanych wyłącznie na trasach lokalnych, a także statków powietrznych produkowanych amatorsko lub szczególnie rzadkich, lub występujących w niewielkiej liczbie egzemplarzy; tego typu statki powietrzne powinny podlegać przepisom Państw Członkowskich. Konieczne jest jednak podjęcie odpowiednich środków mających na celu ogólne podniesienie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie rekreacyjnym.
- (5) W sposób szczególny należy zająć się samolotami i śmigłowcami o niewielkiej dopuszczalnej masie startowej, których osiągi są coraz lepsze i mogą one latać nad całym terytorium Wspólnoty. Produkuje się je na skalę przemysłową, a zatem regulacje wspólnotowe w odniesieniu do nich mogą zapewnić odpowiednio jednolity poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego.
- (6) Zakres działania Wspólnoty należy jasno określić, tak by osoby, instytucje oraz produkty podlegające niniejszemu rozporządzeniu i jego przepisom wykonawczym mogły być wskazane w sposób jednoznaczny. Zakres taki należy jasno określić poprzez odniesienie wykazu statków powietrznych wyłączonych ze stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (7) Produkty lotnicze, części i wyposażenie, operatorzy zaangażowani w komercyjny transport lotniczy, jak również piloci i osoby, produkty i instytucje zaangażowane w ich szkolenie i badania lekarskie, powinny uzyskać certyfikat lub licencję po spełnieniu podstawowych wymogów ustalonych przez Wspólnotę zgodnie z normami określonymi Konwencją chicagowską. Komisja powinna być upoważniona do opracowania niezbędnych przepisów wykonawczych.
- (8) Odpowiednio upoważnione organy oceniające powinny być uprawnione do wydawania licencji pilotom odbywającym loty rekreacyjne.
- (9) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) powinna być uprawniona do wydawania certyfikatów lub licencji osobom, instytucjom i produktom podlegającym niniejszemu rozporządzeniu w sytuacji, gdy działanie scentralizowane jest bardziej skuteczne niż certyfikacja na poziomie Państwa Członkowskiego. Z tego samego powodu Agencja powinna mieć możliwość podjęcia niezbędnych środków w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, kwalifikacji załogi lub bezpieczeństwa statków powietrznych należących do państw trzecich w sytuacji, gdy jest to najlepszy środek zapewnienia jednolitości i ułatwienia funkcjonowania jednolitego rynku.
- (10) Skuteczne funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Wspólnoty w obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga wzmocnienia współpracy

między Komisją, Państwami Członkowskimi i Agencją w zakresie wykrywania niebezpiecznych warunków i podejmowania odpowiednich środków naprawczych.

- (11) Promowanie kultury bezpieczeństwa i prawidłowe funkcjonowanie systemu regulacji prawnych w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem wymaga dobrowolnego zgłaszania incydentów i zdarzeń przez ich świadków. Zgłoszenia takie można by ułatwić poprzez stworzenie bezsankcyjnego środowiska, a Państwa Członkowskie powinny podjąć stosowne środki w celu zapewnienia ochrony tego rodzaju informacji oraz osób je zgłaszających.
- (12) Dla zachowania przejrzystości, w zarządzie Agencji powinni zasiadać obserwatorzy zainteresowanych. Dla zapewnienia odpowiedniego zarządzania Agencją, należy także powołać radę wykonawczą odpowiedzialną za przyjęcie strategicznych wytycznych i monitorowanie procesu wdrażania decyzji zarządu.
- (13) Niniejsze rozporządzenie tworzy stosowne i kompletne ramy dla określenia i wdrożenia wspólnych wymogów technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W związku z tym załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymogów technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego²² oraz dyrektywę Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym²³, w całości, należy uchylić w stosownym czasie, bez uszczerbku dla certyfikacji lub licencjonowania produktów, osób i instytucji już posiadających certyfikat lub licencję wydane na mocy powyższych aktów prawnych.
- (14) Środki przewidziane niniejszym rozporządzeniem oparto na opinii wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego²⁴ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1592/2002.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

²² Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4.

²³ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 21.

²⁴ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 3/2004.

ROZDZIAŁ I

ZMIANY W PODSTAWOWYM ROZPORZĄDZENIU

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1592/2002 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w art. 2 ust. 2 dodaje się punkt w brzmieniu:
„f) zapewnienie równych reguł gry wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotnictwa cywilnego.”
- (2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) litera f) otrzymuje brzmienie:
„f) „uprawniony podmiot” oznacza uprawniony organ, który może realizować zadania związane z certyfikacją pod kontrolą i nadzorem Agencji lub krajowych władz lotniczych;”
 - b) dodaje się lit h) do n):
 - „h) „operator” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub wynajmującą do eksploatacji jeden lub więcej statków powietrznych;
 - i) „działalność komercyjna” oznacza działalność lotniczą za wynagrodzeniem objętą umową pomiędzy operatorem a klientem, w sytuacji, gdy klient nie jest bezpośrednio lub pośrednio właścicielem statku powietrznego wykorzystywanego dla celów umowy, a operator nie jest bezpośrednio lub pośrednio zatrudniony przez klienta;
 - j) „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:
 - (i) samolot:
 - o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub;
 - o maksymalnej dopuszczalnej liczbie miejsc pasażerskich powyżej 9, lub;
 - certyfikowany do eksploatacji z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub;
 - wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe; lub
 - (ii) śmigłowiec:

- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 3 175kg, lub;
- o maksymalnej dopuszczalnej liczbie miejsc pasażerskich powyżej 5, lub;
- certyfikowany do eksploatacji z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów; lub

(iii) zmiennopłat;

- k) „działalność rekreacyjna” oznacza wszelką niekomercyjną działalność z wykorzystaniem niezłozonego statku powietrznego z napędem silnikowym;
- l) „organ oceniający” oznacza uprawniony organ, który może stwierdzić zgodność osób prawnych lub fizycznych w odniesieniu z przepisami ustanowionymi dla zapewnienia przestrzegania podstawowych wymogów określonych niniejszym rozporządzeniem i wydawać stosowne certyfikaty;
- m) „symulator lotów” oznacza wszelkie urządzenie, które na ziemi symuluje warunki lotu. Są to symulatory lotu, urządzenia do szkolenia w zakresie pilotażu, urządzenia do szkolenia w zakresie nawigacji i procedur lotniczych oraz do podstawowego szkolenia w zakresie obsługi instrumentów;
- n) „uprawnienia” oznacza adnotację w licencji pilota, określającą specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia dotyczące danej licencji.”

(3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) litera b) otrzymuje brzmienie:

„b) zarejestrowany w Państwie Członkowskim, chyba, że nadzór nad jego zgodnością z przepisami bezpieczeństwa został przeniesiony na państwo trzecie i jest on eksploatowany przez operatora spoza Wspólnoty; lub”

(ii) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora, nad którego działalnością nadzór sprawuje Państwo Członkowskie, lub eksploatowany na trasach do, wewnątrz i poza Wspólnotę przez operatora mającego siedzibę lub zamieszkałego na terenie Wspólnoty; lub”

(iii) dodaje się następującą lit. d):

- d) zarejestrowany w państwie trzecim lub zarejestrowany w Państwie Członkowskim, które nadzór nad jego przestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa przeniosło na państwo trzecie, i eksploatowany przez operatora z państwa trzeciego na trasach do, wewnątrz i poza Wspólnotę;”
- (iv) w ostatnim zdaniu ust. 1 skreśla się wyrażenie „jeśli stały nadzór nad jego bezpieczeństwem nie został przeniesiony na państwo trzecie i nie jest on eksploatowany przez użytkownika spoza Wspólnoty.”
- b) dodaje się ust. 1a) w brzmieniu:

„1a) Personel zaangażowany w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b) lub c) powinien spełniać postanowienia niniejszego rozporządzenia.”
- c) dodaje się ust. 1b) w brzmieniu:

„1b) Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) lub d) powinien spełniać postanowienia niniejszego rozporządzenia.”
- d) w ust 2 wprowadza się następujące zmiany:

“2. Ust. 1, 1a) i 1b) nie mają zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w załączniku II.”
- (4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) we wprowadzeniu, wyrażenie „zarejestrowanego w Państwie Członkowskim” zastępuje się wyrażeniem „o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit b)”;
 - (ii) w pierwszym zdaniu lit. d) wyrażenie „projektowanie, produkcję i obsługę produktów” zastępuje się wyrażeniem „obsługę produktów”;
 - (iii) dodaje się pkt (dd) w brzmieniu:

„(dd) instytucje odpowiedzialne za projektowanie, produkcję i obsługę produktów, części i wyposażenia wykazą się zdolnościami i środkami umożliwiającymi wywiązania się z obowiązków, związanych z ich uprawnieniami. Jeśli nie przyjęto inaczej, zdolności te i sposoby powinny być uznane poprzez wydanie takiej instytucji upoważnienia. Obowiązki przekazane upoważnionej instytucji i zakres upoważnienia powinny zostać ujęte w warunkach upoważnienia.”
 - b) dodaje się ust. 2a) w brzmieniu:

„2a. Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a) i produkty, części i wyposażenie na nich zamontowane powinny spełniać wymogi określone w ust. 2 lit. a), b) i (dd) niniejszego artykułu.”

c) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pod lit. e) dodaje się następujące punkty (iv), (v) i (vi) w brzmieniu:

„(iv) minimalny program szkolenia kwalifikującego do wydania certyfikatu typu dla pracowników obsługi technicznej w celu zapewnienia zgodności z postanowieniami ust. 2 lit. e);

(v) minimalny program szkolenia kwalifikującego do typu pilotów w celu zapewnienia zgodności z przepisami art. 6a;

(vi) podstawowy wykaz minimalnego wymaganego wyposażenia oraz dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji lotniczej w celu zapewnienia zgodności z art. 6b.”

(ii) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) warunki udzielenia, prowadzenia, uzupełniania, zawieszania lub cofania upoważnień dla organizacji, wymaganych w związku z ust. 2 lit. d), (dd) i f) oraz warunków, zgodnie z którymi takie upoważnienia nie są wymagane;”

(iii) dodaje się następującą lit. j):

„j) w jaki sposób statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) mają wykazać zgodność z podstawowymi wymogami.”

d) w ust. 5 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) nie nakładać na statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) wymogów, które byłyby niezgodne z zobowiązaniami Państw Członkowskich wobec ICAO.”

(5) Po art. 6 dodaje się następujące art. 6a i 6b w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Licencjonowanie pilotów

1. Piloci zaangażowani w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz instytucje, symulatory lotu, a także osoby zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie pilotów powinny spełniać podstawowe wymogi określone w załączniku III.
2. Statek powietrzny może prowadzić tylko pilot posiadający licencję i świadectwo lekarskie stosowne do wykonywanych czynności.

Pilotowi wydaje się licencję, gdy wykaże się, że spełnia on lub ona przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z podstawowymi wymogami związanymi z wiedzą teoretyczną, umiejętnościami praktycznymi oraz kompetencjami językowymi. Licencję taką może wydać organ oceniający, gdy wynikające z niej uprawnienia ograniczają się do lotów rekreacyjnych.

Pilotowi wydaje się świadectwo lekarskie, gdy wykaże się, że spełnia on przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi podstawowymi wymogami dotyczącymi sprawności psychofizycznej. Świadectwo lekarskie wydają lekarze medycyny lotniczej i centra medycyny lotniczej, z wyjątkiem świadectw dla pilotów wykonujących loty rekreacyjne, które mogą być wydawane przez lekarza pierwszego kontaktu.

Uprawnienia nadane pilotowi oraz zakres licencji i świadectwa lekarskiego powinny być określone w wydanej licencji.

W odniesieniu do członków załogi lotniczej zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych określonych w art. 4 ust. 1 lit. c), wymogi drugiego i trzeciego akapitu powyżej można spełnić uznając licencje i świadectwa lekarskie wydane przez państwo trzecie lub w jego imieniu.

3. Zdolność organów oceniających, instytucji szkolących pilotów oraz instytucji odpowiedzialnych za stwierdzanie sprawności psychofizycznej pilotów do wywiązania się z obowiązków związanych z uprawnieniami dotyczącymi wydawania licencji oraz świadectw lekarskich powinna być stwierdzona wydaniem zezwolenia.

Instytucji wydaje się zezwolenie, gdy wykaże się, że spełnia ona przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi podstawowymi wymogami, określonymi w załączniku III.

Uprawnienia przyznane na podstawie zezwoleń powinny być określone w tych dokumentach.

4. Symulatory lotów stosowane w szkoleniu pilotów powinny posiadać certyfikat. Certyfikat ten wydaje się, gdy wykaże się, że symulator lotu spełnia przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi podstawowymi wymogami, określonymi w załączniku III.
5. Osoba odpowiedzialna za szkolenie pilotów lub ocenę ich kompetencji oraz sprawności psychofizycznej powinna posiadać odpowiedni certyfikat.

Certyfikat ten wydaje się, gdy wykaże się, że ubiegająca się o niego osoba spełnia przepisy ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi podstawowymi wymogami, określonymi w załączniku III.

Uprawnienia przyznane na podstawie certyfikatu powinny być określone w tym dokumencie.

6. Komisja przyjmie, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu. W szczególności Komisja określi:

- a) różne klasy licencji pilota i świadectw lekarskich stosownie do różnych rodzajów wykonywanej działalności;
 - b) warunki udzielenia, zachowywania, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, klas licencji, świadectw lekarskich, zezwoleń dla instytucji, organów oceniających oraz certyfikatów personelu;
 - c) uprawnienia i obowiązki posiadaczy licencji, klas licencji, świadectw lekarskich, zezwoleń dla instytucji oraz certyfikatów personelu.
7. Komisja, ustanawiając przepisy wykonawcze określone w ust. 6 dopilnuje, by przepisy te odzwierciedlały najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie szkolenia pilotów i umożliwiały niezwłoczne podejmowanie działań związanych z ustalonymi przyczynami wypadków i poważnych incydentów.

Artykuł 6b

Operacje lotnicze

1. Eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), c) i d), powinna spełniać podstawowe wymagania ustanowione w załączniku IV.
2. Operatorzy zaangażowani w komercyjną działalność lotniczą powinni wykazać się możliwościami i środkami umożliwiającymi wywiązanie się z obowiązków związanych z ich uprawnieniami.

Możliwości i środki te uznaje się poprzez wydanie certyfikatu.

Uprawnienia przyznane operatorowi oraz zakres jego działalności określa się w certyfikacie.

Wymogi niniejszego ustępu mogą być spełnione poprzez uznanie certyfikatu wydanego przez państwo trzecie lub w jego imieniu w odniesieniu do operatorów zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 lit. d).

3. Operatorzy zaangażowani w niekomercyjną eksploatację złożonego statku powietrznego z napędem silnikowym deklarują swoje możliwości i środki umożliwiające im wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją tego statku powietrznego.
4. Personel pokładowy zaangażowany w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) powinien spełniać podstawowe wymagania określone w załączniku IV. Powinien on posiadać dopuszczenie do pracy i świadectwo lekarskie odpowiednie do wykonywanych czynności.
5. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszego artykułu. W szczególności Komisja określi:

- a) warunki eksploatacji statku powietrznego zgodnie z podstawowymi wymogami określonymi w załączniku IV;
 - b) warunki udzielenia, zachowywania, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatu operatora, o którym mowa w ust. 2;
 - c) uprawnienia i obowiązki operatorów oraz posiadaczy certyfikatów;
 - d) warunki i procedury w zakresie nadzoru i kontroli operatorów, o których mowa w ust. 3.
 - e) warunki udzielenia, zachowywania, uzupełniania, ograniczania, zawieszania lub cofania dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, o którym mowa w ust. 4;
 - f) warunki, w związku z którymi zabrania się, ogranicza lub uzależnia operacje lotnicze od spełnienia pewnych warunków bezpieczeństwa, zgodnie z art. 15b ust. 2.
6. Przepisy wykonawcze określone w ust. 5 powinny odzwierciedlać najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie operacji lotniczych.

Przepisy wykonawcze powinny uwzględniać także światowe doświadczenia w zakresie eksploatacji statków powietrznych oraz postęp naukowy – techniczny.

Powinny one także umożliwiać niezwłoczne działania w związku z ustalonymi przyczynami wypadków i poważnych incydentów.

Nie mogą one nakładać na statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) i d) wymogów, które byłyby niezgodne z zobowiązaniami Państw Członkowskich wobec ICAO.”

(6) Artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Wspólny nadzór

1. Państwa Członkowskie oraz Agencja powinny współpracować poprzez zbieranie informacji, również w drodze kontroli doraźnych, a także wymianę informacji w celu zapewnienia faktycznej realizacji postanowień niniejszego rozporządzenia i jego przepisów wykonawczych.
2. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 54 ust. 3, przepisy wykonawcze do ust. 1, określające w szczególności następujące warunki:
 - a) warunki zbierania, wymiany i upowszechniania informacji;
 - b) warunki przeprowadzania kontroli na ziemi, w tym kontroli systematycznych;

- c) warunki uzasadniające uziemienie statku powietrznego, który nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia lub nie spełnia jego przepisów wykonawczych.”

(7) Artykuł 8 zmienia się w następujący sposób:

- a) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

“2. W oczekiwaniu na przyjęcie przepisów wykonawczych, określonych w art. 5 ust. 5 i art. 6a ust. 6 i bez uszczerbku dla postanowień art. 2 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, certyfikaty, które nie mogą zostać przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być przyznawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.”

- b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

“3. W oczekiwaniu na przyjęcie przepisów wykonawczych, określonych w art. 6b ust. 5, certyfikaty, które nie mogą zostać przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być przyznawane na podstawie obowiązujących przepisów krajowych lub, w zależności od przypadku, na podstawie stosownych wymogów określonych rozporządzeniem (EWG) nr 3922/1991.”

(8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

“1. W drodze odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia i przepisów przyjętych w celu jego wykonania, Agencja, w ramach posiadanych kompetencji, przyznaje certyfikaty na podstawie certyfikatów wydanych przez władze lotnicze państwa trzeciego, zgodnie z umową o wzajemnym uznawaniu zawartą między Wspólnotą a danym państwem trzecim.”

(9) Po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Uprawnione podmioty

1. Uprawnione podmioty realizujące określone zadania związane z certyfikacją zgodnie z obowiązującymi procedurami certyfikacyjnymi w imieniu Agencji lub w imieniu Państwa Członkowskiego, w przypadku, gdy to ostatnie realizuje zadania związane z certyfikacją stosując niniejsze rozporządzenie, powinny spełniać kryteria określone w załączniku V i wykazać się posiadaniem niezbędnej struktury organizacyjnej i wiedzy fachowej. Możliwości i środki te uznaje się poprzez przyznanie przez Agencję akredytacji.
2. W odniesieniu do uprawnionych podmiotów, Agencja:

- a) przeprowadza sama lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych, kontrole i audyty podmiotów, którym udziela akredytacji;
- b) przyznaje i odnawia akredytację;
- c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa akredytację podmiotowi w przypadku, gdy nie spełnia on już warunków, na podstawie których Agencja udzieliła akredytacji albo dany podmiot nie dopełnia obowiązków nałożonych na niego przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.”

(10) Artykuł 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Odstępstwa

1. Przepisy niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze do niego nie stanowią przeszkody dla niezwłocznego podjęcia przez Państwo Członkowskie działań w razie nagłego niebezpieczeństwa, związanego z produktem, osobą lub instytucją, stanowiącymi przedmiot przepisów niniejszego rozporządzenia.

Państwo Członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję i inne Państwa Członkowskie o podjętych środkach i przyczynie ich podjęcia.

2. Na mocy art. 16 ust. 3 Agencja może zdecydować w ciągu jednego miesiąca od otrzymania powiadomienia zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, czy problem bezpieczeństwa może być rozwiązany w ramach niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, pod warunkiem, że Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń w tym okresie czasu. Agencja podejmuje wówczas odpowiednią decyzję, przesyłając jej kopię Komisji i pozostałym Państwom Członkowskim.

Jeśli jednak Agencja stwierdzi, że problem bezpieczeństwa jest wynikiem niedopatrzania w niniejszym rozporządzeniu lub przepisach wykonawczych, lub też problem ten spowodowany jest nieodpowiednim poziomem bezpieczeństwa wynikającym ze stosowania niniejszego rozporządzenia lub przepisów wykonawczych, Agencja opracuje i wyda opinię w sprawie konieczności ewentualnej zmiany niniejszego rozporządzenia lub przepisów wykonawczych i w sprawie unieważnienia lub utrzymania środków. Zgodnie z procedurą, o której w art. 54 ust. 3, Komisja może podjąć decyzję na podstawie takiej opinii. Jeśli środki mają być utrzymane, są one wdrażane przez wszystkie Państwa Członkowskie i stosuje się do nich postanowienia art. 8.

3. Państwa Członkowskie mogą przyznać odstępstwa od wymagań merytorycznych, ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wykonawczych do niego, w razie zaistnienia nieprzewidzianych, pilnych okoliczności eksploatacyjnych lub krótkotrwałych potrzeb eksploatacyjnych, o ile te odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Agencja, Komisja i inne Państwa Członkowskie zostają powiadomione o

wszelkich takich odstępstwach, gdy mają miejsce kilkakrotnie lub gdy zostaną przyznane na okres ponad dwóch miesięcy.

4. Na mocy art. 16 ust. 3 Agencja stwierdza w ciągu jednego miesiąca od otrzymania powiadomienia zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, czy odstępstwa są zgodne z podstawowymi celami bezpieczeństwa określonymi niniejszym rozporządzeniem lub innymi przepisami prawa wspólnotowego. Agencja przekazuje opinię Komisji.

Na podstawie tej opinii i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 54 ust. 4, Komisja może podjąć decyzję o cofnięciu powyższych odstępstw.

5. W przypadku, gdy poziom ochrony równoważny z tym wynikającym z zastosowania przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia, może być osiągnięty innymi sposobami, Państwo Członkowskie może, stosując zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową, przyznać zezwolenie na odstępstwa od takich przepisów wykonawczych.

W takich przypadkach Państwo Członkowskie powiadamia Agencję i Komisję o zamiarze udzielenia takiego zezwolenia oraz wskazuje powody uzasadniające konieczność odstąpienia od odnośnego przepisu, jak też określone warunki w celu zapewnienia, że osiągnie się równoważny poziom ochrony.

6. Na mocy art. 16 ust. 3, w ciągu dwóch miesięcy od powiadomienia zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu, Agencja wydaje opinię czy zaproponowane zezwolenie spełnia wymogi przedmiotowego ustępu.

W ciągu jednego miesiąca od otrzymania opinii Agencji, Komisja może uruchomić procedurę, o której mowa w art. 54 ust. 3, w celu podjęcia decyzji czy zaproponowane zezwolenie może być przyznane czy musi zostać odrzucone. W przypadku, gdy możliwe jest przyznanie zezwolenia, Komisja powiadamia o swojej decyzji wszystkie Państwa Członkowskie, które także mają prawo do zastosowania tego środka. Przepisy art. 8 stosuje się do przedmiotowego środka.”

- (11) W art. 11 ust. 4 dodaje się następujący akapit:

„Z chwilą wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 2, sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa powinno zawierać analizę wszystkich informacji otrzymanych zgodnie z art. 7. Analiza ta powinna być prosta i łatwa do zrozumienia oraz stwierdzać czy nie występuje podwyższone ryzyko w zakresie bezpieczeństwa pasażerów podróżujących samolotem. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji.”

- (12) Po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

Ochrona źródła informacji

1. W przypadku dobrowolnego przekazania informacji, o których w art. 11 przez osobę fizyczną, sprawozdania nie ujawniają źródła tych informacji.
2. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego, Państwa Członkowskie powstrzymują się od wszczynania procedury w odniesieniu do popełnionych bez premedytacji lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały jedynie dzięki zgłoszeniu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub przepisami wykonawczymi do niego.

Zasada ta nie ma zastosowania w przypadku poważnego zaniedbania.

3. Zgodnie z procedurami określonymi w ustawach i praktykach krajowych Państwa Członkowskie zapewniają, że pracownicy przekazujący informacje stosując niniejsze rozporządzenie i przepisy wykonawcze do niego nie doznają żadnego uszczerbku ze strony pracodawcy, za wyjątkiem przypadków poważnego zaniedbania.
4. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla krajowych przepisów dotyczących dostępu do informacji przez organy sądowe.”

(13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:

„c) podejmuje właściwe decyzje dotyczące stosowania art. 9a, 15, 15a, 15b i 46.

- b) dodaje się następującą lit. d):

„d) przygotowuje sprawozdania z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 1 i art. 45.”

(14) W art. 14 ust. 2 lit. a) skreśla się wyrażenie „w tym przepisy zdatności do lotu”.

(15) W art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

W odniesieniu do produktów, części i wyposażenia, określonych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b), Agencja, w przypadku, gdy jest to stosowne i zgodnie z Konwencją chicagowską lub jej załącznikami, wypełnia na rzecz Państw Członkowskich funkcje i zadania państwa projektowania, produkcji lub rejestracji, jeśli wiążą się to z zatwierdzaniem projektu.

(ii) lit. e) otrzymuje następujące brzmienie:

„e) przeprowadza samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych podmiotów, badania techniczne związane z certyfikacją produktów, części i wyposażenia;”

(iii) punkt (i) otrzymuje następujące brzmienie:

„(i) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat, gdy warunki, na podstawie których został on wydany przez Agencję, nie są już spełniane albo instytucja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego;”

(iv) dodaje się lit. k) i l):

„k) określa stosowne ograniczenia dla każdego statku powietrznego w przypadku zezwolenia na pojedynczy lot,

l) wydaje zezwolenia dopuszczające statki powietrzne do lotu, jeśli zezwolenia takie są wymagane do wykonania serii lotów.”

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. b) ppkt ii) otrzymuje następujące brzmienie:

„(ii) instytucjom produkcyjnym i instytucjom odpowiedzialnym za obsługę techniczną, zlokalizowanym na terytorium Państw Członkowskich, na żądanie odnośnego Państwa Członkowskiego; lub”

(ii) lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:

„c) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat dla instytucji, gdy warunki, na podstawie których został on wydany przez Agencję, nie są już spełniane albo instytucja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.”

(16) Po art. 15 dodaje się następujące art. 15a i 15b w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Certyfikacja personelu

1. W odniesieniu do personelu i instytucji, o których mowa w art. 6a ust. 1, Agencja:

- a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych podmiotów, inspekcje i audyty instytucji i organów oceniających, którym wydała certyfikaty;
 - b) wydaje i wznawia certyfikaty:
 - (i) instytucjom szkolącym personel i centrom medycyny lotniczej, zlokalizowanym na terytorium Państw Członkowskich, na żądanie odnośnego Państwa Członkowskiego; lub
 - (ii) instytucjom szkolącym personel i centrom medycyny lotniczej, zlokalizowanym poza terytorium Państw Członkowskich; lub
 - (iii) organom oceniającym, na ich wniosek;
 - c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat dla instytucji, gdy warunki, na podstawie których został on wydany przez Agencję, nie są już spełniane albo instytucja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.
2. W odniesieniu do symulatorów lotu, o których mowa w art. 6a ust. 1, Agencja:
- a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych podmiotów, badania techniczne symulatorów, dla których wydała certyfikaty;
 - b) wydaje i wznawia certyfikaty:
 - (i) dla symulatorów lotu wykorzystywanych przez instytucje szkoleniowe certyfikowane przez Agencję; lub
 - (ii) dla symulatorów lotów zlokalizowanych na terytorium Państw Członkowskich, na żądanie odnośnego Państwa Członkowskiego; lub
 - (iii) dla symulatorów lotów zlokalizowanych poza terytorium Państw Członkowskich;
 - c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat, gdy warunki, na podstawie których został on wydany przez Agencję, nie są już spełniane albo instytucja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Artykuł 15b

Certyfikacja operatorów lotniczych

1. W odniesieniu do operatorów zaangażowanych w działalność komercyjną, Agencja:
 - a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionych podmiotów, inspekcje i audyty operatorów, którym wydaje certyfikaty;
 - b) wydaje i wznowia certyfikaty:
 - (i) operatorom zlokalizowanym na terytorium Państw Członkowskich, na żądanie odnośnego Państwa Członkowskiego; lub
 - (ii) operatorom zlokalizowanym poza terytorium Państw Członkowskich, chyba, że Państwo Członkowskie realizuje funkcje i zadania państwa operatora w odniesieniu do takich operatorów;
 - c) zmienia, ogranicza, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat dla operatora, gdy warunki, na podstawie których został on wydany przez Agencję, nie są już spełniane albo instytucja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.
 2. Agencja może przy pomocy dyrektywy operacyjnej zakazać, ograniczyć lub podporządkować operacje określonym warunkom kierując się względami bezpieczeństwa operacji.
 3. W odniesieniu do limitów czasów lotu, Agencja:
 - a) wydaje obowiązujące warunki techniczne certyfikacji w celu zapewnienia zgodności z podstawowymi wymogami oraz, w razie konieczności, właściwymi przepisami wykonawczymi. W szczególności, w odniesieniu do komercyjnego transportu lotniczego, w oczekiwaniu na przyjęcie odpowiednich przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 6b ust. 5, Agencja wydaje obowiązujące warunki techniczne certyfikacji w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/1991, załącznik III, podczęść Q.
 - b) zatwierdza indywidualne programy określające czas lotu operatorów, gdy nie mogą one być zatwierdzone na podstawie obowiązujących warunków technicznych certyfikacji.”
- (17) W art. 16 ust. 1 i ust. 2 otrzymują brzmienie:
- “1. Agencja prowadzi inspekcje standaryzacyjne w dziedzinach określonych przez art. 1 ust. 1, w celu kontrolowania stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego przez właściwe władze krajowe i przedstawia sprawozdanie Komisji.

2. Agencja prowadzi kontrole techniczne w przedsiębiorstwach w celu monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, uwzględniając cele wymienione w art. 2.”

(18) W art. 18 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zasady współpracy powinny być zgodne z prawem wspólnotowym i uwzględniać w należyтым zakresie politykę zagraniczną Wspólnoty wobec państw trzecich. Zasady współpracy podlegają zatwierdzeniu przez Komisję.”

(19) w art. 24 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) li. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przyjmuje ogólne roczne sprawozdanie dotyczące działalności Agencji i do dnia 15 czerwca przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji, Trybunałowi Obrachunkowemu i Państwom Członkowskim; działając w imieniu Agencji, przekazuje co roku władzom budżetowym wszelkie informacje dotyczące wyników procedur oceny;”

(ii) w lit. c) dodaje się następujący zapis:

„opinia Komisji zostaje dołączona do przyjętego programu prac Agencji;”

(iii) litera b) otrzymuje brzmienie:

„d) w porozumieniu z Komisją przyjmuje wytyczne w sprawie przydzielenia zadań certyfikacyjnych krajowym władzom lotniczym i uprawnionym podmiotom;”

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zarząd mianuje członków rady wykonawczej zgodnie z art. 28b.”

(20) w art. 25 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. W skład zarządu wchodzi: po jednym przedstawicielu każdego Państwa Członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji. W tym celu Rada mianuje przedstawiciela z każdego Państwa Członkowskiego, jak również zastępcę, który reprezentuje członka w razie jego nieobecności. Komisja mianuje także swojego przedstawiciela i jego zastępcę. Czas trwania mandatu wynosi pięć lat. Mandat ten jest odnawialny jeden raz.”

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dla zachowania przejrzystości, w zarządzie zasiada czterech przedstawicieli zainteresowanych stron w charakterze obserwatorów. Są oni wybierani przez Komisję z listy osób przygotowanej przez organ doradczy, o którym mowa w art. 24 ust. 4, i reprezentują oni w możliwie najszerszym zakresie różne strony reprezentowane w organie doradczym. Czas trwania ich mandatu wynosi trzydzieści miesięcy. Mandat ten jest odnawialny jeden raz.”

(21) W art. 26 ust. 2 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Ich mandat jest odnawialny jeden raz.”

(22) Art. 28 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Każdy członek mianowany przez Radę dysponuje jednym głosem. Przedstawiciel Komisji dysponuje ogólną ilością głosów równą ilości członków mianowanych przez Radę. Ani przedstawiciele zainteresowanych stron ani też dyrektor wykonawczy Agencji nie mają prawa głosu. W razie nieobecności członka, może głosować w jego imieniu jego lub jej zastępca.”

(23) Po art. 28 dodaje się następujące art. 28a do 28c w brzmieniu:

„Artykuł 28a

Kompetencje rady wykonawczej

1. Agencja posiada radę wykonawczą.
2. Bez uszczerbku dla uprawnień zarządu oraz funkcji i uprawnień dyrektora wykonawczego, rada wykonawcza:
 - a) uchwała swój regulamin wewnętrzny;
 - b) przyjmuje strategiczne wytyczne w zakresie zadań Agencji, o których w art. 12, a także odnoszące się do organizacji i działalności Agencji;
 - c) przygotowuje i monitoruje proces wykonania decyzji zarządu;
 - d) monitoruje wykonanie budżetu przyjętego przez zarząd.

Artykuł 28b

Skład rady wykonawczej

1. Rada wykonawcza składa się z:
 - a) trzech członków mianowanych przez zarząd, spośród członków mianowanych przez Radę;

- b) trzech członków mianowanych przez Komisję;
 - c) dwóch obserwatorów mianowanych spośród i przez przedstawicieli zainteresowanych stron zasiadających w zarządzie.
2. Mandat członków i obserwatorów rady wykonawczej wygasa wraz z wygaśnięciem ich statusu członków zarządu. Z zastrzeżeniem niniejszego przepisu, czas trwania ich mandatu wynosi trzydzieści miesięcy. Mandat ten jest odnawialny jeden raz.
 3. Rada wykonawcza wybiera spośród swoich członków przewodniczącego oraz jego zastępcę. Zastępca przewodniczącego zastępuje przewodniczącego z urzędu w przypadku, gdy przewodniczący nie jest w stanie wykonywać swoich obowiązków. Mandat przewodniczącego i jego zastępcy wygasa wraz z wygaśnięciem ich statusu członków rady wykonawczej.

Artykuł 28c

Posiedzenia rady wykonawczej

1. Posiedzenia rady wykonawczej zwoływane są przez jej prezesa.
 2. Rada wykonawcza zbiera się na wniosek przewodniczącego lub z inicjatywy przynajmniej trzech jej członków.
 3. Rada wykonawcza może wezwać do wzięcia udziału w posiedzeniu w roli obserwatora każdą osobę, której opinia może okazać się istotna.
 4. Z zastrzeżeniem przepisów regulaminu wewnętrznego, członków rady wykonawczej mogą wspierać doradcy lub eksperci.
 5. Przygotowaniem posiedzeń i usługi sekretariatu dla rady wykonawczej zapewnia Agencja.
 6. Rada wykonawcza podejmuje decyzje większością głosów.
 7. Każdy członek rady wykonawczej dysponuje jednym głosem. Przedstawiciele zainteresowanych stron, o których mowa w art. 28b ust. 1 lit. c), jak również obserwatorzy, doradcy lub eksperci, o których mowa w niniejszym artykule, ust. 3 i 4, nie mają prawa głosu.
 8. Szczegółową procedurę głosowania określają przepisy regulaminu wewnętrznego, zwłaszcza co do warunków, na jakich jeden z członków może działać w imieniu innego członka, jak również, w miarę potrzeby, wszelkie wymagania odnośnie kworum.”
- (24) w art. 29 ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje następujące brzmienie:

„a) zatwierdza środki Agencji, określone w art. 13, w granicach określonych przez niniejsze rozporządzenie, przepisy wykonawcze do niego i wszelkie inne stosowne przepisy prawne;”

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) organizuje inspekcje i dochodzenia, przewidziane w art. 45 i 46;”

c) dodaje się lit. k) i l):

„k) przygotowuje i realizuje roczny program pracy;

l) odpowiada na wnioski i pomoc skierowane przez Komisję.”

(25) w art. 30 wprowadza się następujące zmiany:

a) W ust. 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Przed mianowaniem kandydat wybrany przez zarząd może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed odpowiednią(-nimi) komisją(-sjami) Parlamentu Europejskiego i do odpowiedzenia na pytania jej członków.”

b) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:

“4. Mandat dyrektora wykonawczego i dyrektorów wynosi pięć lat. Na wniosek Komisji i po dokonaniu oceny, ich mandat może zostać jednorazowo odnowiony na okres nie dłuższy niż pięć lat. W ocenie Komisja uwzględnia w szczególności:

- wyniki uzyskane w trakcie sprawowania pierwszego mandatu oraz sposób ich osiągnięcia;
- zadania i wymagania stawiane przed Agencją na najbliższe lata.”

(26) Art. 35 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

“1. Odwołanie może być wniesione wobec decyzji Agencji, podjętych na mocy art. 9a, 15, 15a, 15b, 46 lub 53.”

(27) Art. 41 otrzymuje następujące brzmienie:

a) ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

“1. Do Trybunału Sprawiedliwości można kierować skargi o unieważnienie przez Agencję aktów prawnych wywołujących wiążące skutki prawne wobec osób trzecich, skargi o bezczynność lub skargi dotyczące naprawy szkód wyrządzonych przez Agencję w ramach prowadzonej przez nią działalności.”

b) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

“2. Do Trybunału Sprawiedliwości mogą być kierowane skargi o unieważnienie decyzji Agencji, podjętych na mocy art. 9a, 15, 15a, 15b,

46 lub 53, wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich dostępnych w Agencji procedur odwoławczych.”

(28) Art. 45 ust. 1, część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

“1. Bez uszczerbku dla stosownych uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji przez Traktat, Agencja udziela pomocy Komisji w kontroli stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, poprzez prowadzenie inspekcji standaryzacyjnych właściwych władz Państw Członkowskich, wymienionych w art. 16 ust. 1. Urzędnicy uprawnieni na podstawie niniejszego rozporządzenia, w uzgodnieniu z władzami krajowymi, są zatem upoważnieni, zgodnie z przepisami prawa odnośnego Państwa Członkowskiego, do:”

(29) Art. 46 otrzymuje następujące brzmienie:

a) ust. 1 pierwszy akapit otrzymuje następujące brzmienie:

Agencja może, stosując art. 15, 15a i 15b, przeprowadzić samodzielnie lub wyznaczyć krajowe władze lotnicze lub uprawniony podmiot do przeprowadzenia wszelkich niezbędnych kontroli przedsiębiorstw, zgodnie z art. 16 ust. 2.”

b) dodaje się następujący ust.1a:

„1a. Agencja może, stosując art. 9a, przeprowadzić samodzielnie lub wyznaczyć krajowe władze lotnicze, wszelkie niezbędne kontrole uprawnionych podmiotów, zgodnie z art. 16 ust. 2.”

(30) Po art. 46 dodaje się następujące art. 46a i 46b w brzmieniu:

„Artykuł 46a

Roczny program prac

Roczny program prac powinien być zgodny z celami, mandatem i zadaniami Agencji, określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Struktura rocznego programu prac powinna być zgodna z metodą opracowaną przez Komisję polegającą na zarządzaniu w oparciu o koszty działań.

Artykuł 46b

Ogólne sprawozdanie roczne

Ogólne sprawozdanie roczne odzwierciedla sposób, w jaki Agencja realizowała swój roczny program prac.

Sprawozdanie wskazuje działania prowadzone przez Agencję i dokonuje oceny wyników w odniesieniu do ustalonych celów i terminarza, ryzyka związanego z wykonanymi działaniami, jak również z wykorzystania zasobów i ogólnego funkcjonowania Agencji.

(31) W art. 47 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

- “5. Decyzje podjęte przez Agencję podstawie art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 mogą być przedmiotem skargi do Rzecznika Praw Obywatelskich lub skargi przed Trybunałem Sprawiedliwości, na mocy odpowiednio art. 195 i 230 Traktatu WE.
6. Informacje zebrane przez Agencję na mocy niniejszego rozporządzenia podlegają postanowieniom rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony danych osobowych*.”
-

*Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.”

(32) w art. 48 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

a) ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

“1. Dochody Agencji składają się z:

- a) wkładu Wspólnoty;
- b) wkładu europejskich państw trzecich, z którymi Wspólnota zawarła umowy, określone w art. 55;
- c) opłat wnoszonych przez petentów występujących o certyfikaty i zezwolenia wydawane przez Agencję oraz posiadaczy takich certyfikatów i zezwoleń;
- d) honorariów z tytułu publikacji, kształcenia i wszelkich innych usług świadczonych przez Agencję.

Agencja może także otrzymać finansowe wsparcie z Państw Członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów.”

(33) w art. 53 ust. 4 skreśla się akapit drugi;

(34) w art. 56 skreśla się ust. 3.

(35) Załącznik II zastępuje się tekstem Załącznika do niniejszego rozporządzenia.

(36) Dodaje się załączniki III, IV i V, w formie dołączonej do Załącznika do niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 2

Uchylenie

1. Dyrektywa Rady 91/670/EWG zostaje uchylona z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których w art. 6a ust. 6.
2. Załącznik III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 zostaje uchylony z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 6b ust. 5.
3. Postanowienia art. 8 stosują się do produktów, części i wyposażenia, instytucji i osób, w odniesieniu do których dokonano certyfikacji, lub je zatwierdzono, zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady 91/670/EWG i załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwadzieścia dni po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

- (1) W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

„ZAŁĄCZNIK II

Statek powietrzny powołany w art. 4 ust. 2

Statki powietrzne, do których nie stosuje się postanowień art. 4 ust. (1), (1a) i (1b) to statki powietrzne objęte jedną lub większą liczbą kategorii określonych poniżej w niniejszym załączniku:

- a) zabytkowe statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:
- i) niezłożone statki powietrzne, których
 - pierwotny projekt został stworzony przed 1 stycznia 1955 r. oraz
 - produkcja została zaprzestana przed 1 stycznia 1975 r.
- lub
- ii) statki powietrzne, posiadające wyraźne odniesienie historyczne, związane z:
 - udziałem w znaczącym wydarzeniu historycznym; lub
 - istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa; lub
 - istotną rolą odgrywaną w siłach zbrojnych Państwa Członkowskiego;
- b) statki powietrzne, specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów próbnych, eksperymentalnych lub naukowych, i w przeważającej mierze produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;
- c) statki powietrzne, które w co najmniej 51% zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, do swoich własnych celów i bez żadnego celu komercyjnego;
- d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że taki statek powietrzny to typ, dla którego standard konstrukcyjny został przyjęty przez Agencję;
- e) samoloty, śmigłowce i motoparalotnie posiadające nie więcej niż dwa miejsca, maksymalną masę startową – zgodnie z rejestracją przez Państwa Członkowskie – nie większą niż:
- (i) 300 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, jednomiejscowego; lub
 - (ii) 450 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, dwumiejscowego; lub
 - (iii) 330 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, jednomiejscowego; lub

- (iv) 495 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, dwumiejscowego, pod warunkiem, że, jeżeli statek taki eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot/śmigłowiec, jak i samolot lądowy/śmigłowiec, to jego masa wynosi, stosownie do przypadku, poniżej każdego z obu limitów maksymalnej masy startowej;
- (v) 472,5 kg dla samolotu lądowego, dwumiejscowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;
- (vi) 315 kg dla samolotu lądowego, jednomiejscowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca.

oraz, w przypadku samolotów – posiadające prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości wzorcowanej (CAS)

- f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 560 kg;
 - g) szybowce o maksymalnej masie własnej poniżej 80 kg dla statku jednomiejscowego lub 100 kg dla statku dwumiejscowego, w tym szybowce przeznaczone do startu z nóg pilota;
 - h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) i d) powyżej, których konstrukcja jest podobna do konstrukcji oryginalnego statku powietrznego;
 - i) bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej poniżej 150 kg;
 - j) wszelkie inne statki powietrzne o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, poniżej 70 kg”.
- (2) Dodaje się następujące załączniki III, IV i V:

„ZAŁĄCZNIK III

Podstawowe wymogi dotyczące licencjonowania pilotów powołane w art. 6a

- 1. Szkolenia
 - 1.a. Uwagi ogólne
 - 1.a.1. Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby być w stanie nabyć i zachować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne oraz móc taką wiedzę i umiejętnościami się wykazać.
 - 1.b. Wiedza teoretyczna
 - 1.b.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy stosowny do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego i ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:

- (i) prawo lotnicze;
- (ii) ogólna wiedza o statkach powietrznych;
- (iii) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;
- (iv) wykonywanie i planowanie lotu;
- (v) możliwości i ograniczenia człowieka;
- (vi) meteorologia;
- (vii) nawigacja;
- (viii) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;
- (ix) zasady lotu; oraz
- (x) łączność.

1.c. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej

1.c.1. Fakt nabycia i utrzymywania wiedzy teoretycznej podlega stwierdzeniu poprzez ciągłą oceną w trakcie szkolenia, a w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.

1.c.2. Należy utrzymywać odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Wypełnienie tego obowiązku powinna podlegać stwierdzeniu w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

1.d. Umiejętności praktyczne

1.d.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i muszą obejmować, tam gdzie jest to konieczne w związku z pełnionymi funkcjami na pokładzie statku powietrznego, następujące umiejętności:

- (i) czynności wykonywane przed i w trakcie lotu, w tym obliczanie osiągów, masy i wyważenia statku powietrznego, kontrola i obsługa techniczna statku powietrznego, planowanie zapotrzebowania na paliwo, ocena warunków pogodowych, planowanie trasy, ograniczenia przestrzeni powietrznej oraz dostępność pasów startowych;
- (ii) operacje na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;
- (iii) środki ostrożności i procedury w zakresie unikania kolizji;
- (iv) pilotowanie statku powietrznego wg zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością;

- (v) manewry w locie, w tym manewry w sytuacjach krytycznych, oraz związane z tym manewry „przechyłowe”, w miarę możliwości technicznych;
- (vi) starty i lądowania normalne i z bocznym wiatrem;
- (vii) lot wyłącznie wg wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;
- (viii) procedury operacyjne, w tym umiejętność pracy w zespole i zarządzanie zasobami stosownie do wykonywanych operacji, w układzie załogi jedno- i wieloosobowej;
- (ix) nawigacja i stosowanie zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, korzystając, stosownie do przypadku, z zewnętrznych punktów oceny położenia lub wskazań przyrządów nawigacyjnych;
- (x) postępowanie w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;
- (xi) przestrzeganie procedur służb ruchu lotniczego i łączności;
- (xii) aspekty specyficzne dla danego typu lub klasy statku powietrznego; i
- (xiii) dodatkowe szkolenie praktyczne, które może być wymagane w celu minimalizacji zagrożeń związanych z określonym rodzajem działalności.

1.e. Wykazanie i utrzymywanie umiejętności praktycznych

1.e.1. Pilot powinien być w stanie wykazać zdolność do wykonywania procedur i manewrów z biegłością właściwą dla funkcji realizowanych na pokładzie statku powietrznego poprzez:

- (i) pilotowanie statku powietrznego w granicach możliwości statku;
- (ii) płynne i dokładne wykonywanie wszystkich manewrów;
- (iii) właściwą ocenę sytuacji i wykazywanie fachowości pilotażowej;
- (iv) stosowanie wiedzy lotniczej; i
- (v) zachowywanie kontroli nad samolotem przez cały czas w sposób zapewniający udane wykonanie procedury lub manewru.

1.e.2. Pilot powinien utrzymywać swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnianie tego warunku podlega regularnej ocenie, w trakcie przeprowadzanych egzaminów, testów lub kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

1.f. Kompetencje językowe

Z wyjątkiem przypadków, gdy odnośne zagrożenie dla bezpieczeństwa można zminimalizować w inny sposób, pilot musi wykazać się biegłą znajomością języka angielskiego, która powinna obejmować m.in.:

- (i) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;
- (ii) umiejętność posługiwania się wykresami lotniczymi dotyczącymi przelotu, wylotu i podejścia oraz związanych z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; i
- (iii) umiejętność porozumiewania się z pozostałymi członkami załogi i kontrolą ruchu lotniczego w języku angielskim we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu.

1.g. Symulatory lotów

W przypadku wykorzystywania symulatorów lotu do szkolenia lub stwierdzenia nabycia lub posiadania umiejętności praktycznych, takie urządzenie musi spełniać warunki dla danego poziomu osiągnięć w obszarach niezbędnych do realizacji odnośnych zadań. Przede wszystkim, odtworzona konfiguracja, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie systemów muszą odpowiednio odzwierciedlać dany statek powietrzny.

1.h. Kurs szkoleniowy

1.h.1. Szkolenie powinno przebiegać w formie kursu szkoleniowego.

1.h.2. Kurs szkoleniowy powinien spełniać następujące warunki:

- (i) dla każdego typu kursu należy opracować program nauczania, i
- (ii) kurs szkoleniowy powinien obejmować zarówno wiedzę teoretyczną, jak i, w stosownym przypadku, praktyczny instruktaż pilotażu (w tym szkolenie na symulatorach lotu).

1.i. Instruktorzy

1.i.1. Instruktaż teoretyczny.

Instruktaż teoretyczny powinni prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:

- (i) posiadać odpowiednią wiedzę z zakresu dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; i
- (ii) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe.

1.i.2. Instruktaż pilotażu wykonywany na samolocie i symulatorze.

Instruktaż pilotażu na samolocie i symulatorze powinien być prowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

- (i) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego instruktażu;
- (ii) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe;
- (iii) przećwiczyli techniki instruktażu w zakresie manewrów i procedur w locie, będących przedmiotem planowanego instruktażu pilotażu;
- (iv) wykazują umiejętność nauczania w zakresie dziedzin, których ma dotyczyć planowany instruktaż pilotażu, w tym w zakresie instruktażu czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotem, po jego zakończeniu oraz na ziemi;
i
- (v) przechodzą regularnie szkolenia utrwalające w celu utrzymania odpowiedniego, aktualnego poziomu standardów instruktażowych.

Instruktorzy pilotażu powinni również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego, którego dotyczy prowadzony instruktaż, z wyjątkiem szkolenia na statkach powietrznych nowego typu.

1.j. Egzaminatorzy

1.j.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę kwalifikacji pilotów powinny:

- (i) spełniać, obecnie lub w przeszłości, wymagania dla instruktorów pilotażu;
- (ii) potrafić oceniać wyniki pilota i przeprowadzać testy i kontrole w locie.

2. Instytucje szkoleniowe

2.a. Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych

2.a.1. Instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów powinna spełniać następujące wymagania:

- (i) instytucja powinna posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków wynikających z prowadzonej przez nią działalności. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz dokumentacji;
- (ii) instytucja powinna wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów szkoleniowych oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu; i
- (iii) instytucja powinna w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

3. Sprawność psychofizyczna

3.a. Kryteria medyczne

- 3.a.1. Wszyscy piloci muszą podlegać okresowemu stwierdzeniu sprawności psychicznej i fizycznej niezbędnej do zadawalającego wypełniania swoich funkcji, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Stwierdzenie takiej sprawności powinno następować w drodze odpowiednich badań stanu zdrowia, w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Sprawność psychofizyczna oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiałyby pilotowi:

- (i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego, lub
- (ii) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań, lub
- (iii) właściwą percepcję swojego otoczenia.

- 3.a.2. W przypadku gdy nie można w pełni stwierdzić sprawności psychicznej i fizycznej, można zastosować środki zmniejszające zagrożenie, które zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

3.b. Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

3.b.1 Lekarz orzecznik medycyny lotniczej powinien:

- (i) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo do wykonywania zawodu lekarza;
- (ii) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia utrwalające z zakresu medycyny lotniczej w celu utrzymania standardów orzekania;
- (iii) posiadać już praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich piloci wykonują swoje obowiązki.

3.c Centra medycyny lotniczej

3.c.1 Centra medycyny lotniczej powinny spełniać następujące warunki:

- (i) powinny posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków związanych z ich uprawnieniami. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i dokumentacji;
- (ii) powinny wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów oceny medycznej oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu;
- (iii) powinny w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

ZAŁACZNIK IV

Podstawowe wymogi dotyczące operacji lotniczych powołane w art. 6b

1. Uwagi ogólne
 - 1.a. Zabrania się wykonywania lotu, jeśli członkowie załogi oraz, stosownie do przypadku, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w jego przygotowaniu i wykonaniu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, lotnisk, które planuje się wykorzystać i związanych z nimi urządzeń nawigacji lotniczej.
 - 1.b. Lot należy wykonywać w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w stosownych przypadkach, w instrukcji operacyjnej. Należy w tym celu stworzyć system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi podczas wszystkich faz lotu statkiem powietrznym w warunkach i sytuacjach normalnych, nienormalnych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury na wypadek wszelkich możliwych sytuacji awaryjnych.
 - 1.c. Przed każdym lotem, należy określić role i zadania każdego członka załogi. Dowódca statku powietrznego odpowiada za prowadzenie i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunku znajdującego się na pokładzie.
 - 1.d. Zabrania się przewożenia w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zminimalizowania odnośnych zagrożeń.
 - 1.e. Dla każdego lotu należy zachować i przechowywać, przez minimalny okres czasu odpowiadający danemu rodzajowi czynności, dane, dokumenty, rejestry i informacje rejestrujące przestrzegania warunków wyszczególnionych w pkt. 5.c.
2. Przygotowanie lotu
 - 2.a. Zabrania się rozpoczynania lotu, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą wszelkich możliwych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:
 - 2.a.1. Odpowiednie urządzenia bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są dostępne na potrzeby wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji lotniczej służby informacyjnej (AIS).
 - 2.a.2. Załoga powinna znać umiejscowienie i przeznaczenie odpowiedniego sprzętu ratunkowego, a pasażerowie zostać o takim umiejscowieniu i przeznaczeniu poinformowani. Członkom załogi i pasażerom należy udostępnić dostateczne

informacje dotyczące procedur awaryjnych i użycia sprzętu awaryjnego znajdującego się na pokładzie w precyzyjny sposób.

2.a.3. Dowódca statku powietrznego powinien mieć pewność, że:

- (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu zgodnie z postanowieniami pkt. 6;
- (ii) tam gdzie to konieczne, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie certyfikaty dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;
- (iii) instrumenty i wyposażenie określone w pkt. 5 konieczne do wykonania lotu są zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i funkcjonują, o ile statek nie został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie odpowiedniego wykazu minimalnego wyposażenia (MEL) lub równoważnego dokumentu;
- (iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem limitów określonych w dokumentacji zdatości do lotu,
- (v) cały bagaż kabinowy, bagaż znajdujący się w luku bagażowym oraz ładunek został odpowiednio załadowany i zabezpieczony; i
- (vi) ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego wyszczególnione w pkt. 4 nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu.

2.a.4. Załoga powinna mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotnisku wylotu, docelowym i zapasowym, a także na trasie przelotu. Szczególną uwagę należy zwrócić na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.

2.a.5. W przypadku lotu, co do którego wiadomo lub przewiduje się, że będzie przebiegał w warunkach oblodzenia, statek powietrzny powinien być certyfikowany, wyposażony i/lub przygotowany w sposób umożliwiający bezpieczne funkcjonowanie w takich warunkach.

2.a.6. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta muszą umożliwiać zachowanie zgodności z ww. przepisami. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, należy wybrać lotnisko(a) docelowe, a w stosownych przypadkach, zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, biorąc w szczególności pod uwagę prognozowane warunki meteorologiczne, dostępność urządzeń nawigacyjnych i obiektów naziemnych oraz procedury dla lotów wg wskazań przyrządów zatwierdzone przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe i/lub zapasowe.

2.a.7. Ilość paliwa i oleju na pokładzie powinna być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągi statku powietrznego i wszelkich przewidywanych podczas lotu opóźnień. Ponadto, samolot powinien dysponować rezerwą paliwa na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach należy określić procedury zarządzania paliwem w czasie lotu.

3. Czynności podczas lotu
 - 3.a. W odniesieniu do czynności podczas lotu, należy spełnić wszystkie następujące wymogi:
 - 3.a.1. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, podczas startu i lądowania oraz kiedy tylko dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi powinien pozostawać na swoim stanowisku i używać znajdujących się tam urządzeń ograniczających swobodę ruchu.
 - 3.a.2. Wszyscy członkowie załogi lotniczej zobowiązani do pełnienia służby w kokpicie powinni być stale obecni na swoich stanowiskach, z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, za wyjątkiem przerw – podczas lotu po trasie – na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne.
 - 3.a.3. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, dowódca powinien dopilnować, aby każdy pasażer zajmował miejsce siedzące lub leżące z odpowiednio zapiętymi pasami bezpieczeństwa przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i każdorazowo, gdy zostanie to uznane za konieczne ze względów bezpieczeństwa.
 - 3.a.4. Lot należy wykonywać w taki sposób, aby zachowany był właściwy odstęp od innych statków powietrznych i zapewniona była właściwa wysokość względem przeszkód podczas wszystkich faz lotu. Odstęp taki powinien wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują odnośne zasady ruchu powietrznego.
 - 3.a.5. Nie należy kontynuować lotu, chyba że znane warunki są przynajmniej równorzędne warunkom określonym w pkt. 2. Ponadto, w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, nie należy kontynuować podejścia w kierunku lotniska poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeśli określone kryteria widoczności nie są spełnione.
 - 3.a.6. W sytuacji awaryjnej dowódca statku powietrznego powinien dopilnować, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje postępowania w sytuacji awaryjnej, stosownie do okoliczności.
 - 3.a.7. Dowódca statku powietrznego powinien podjąć wszelkie konieczne starania, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na przebieg lotu.
 - 3.a.8. Kołowanie statkiem powietrznym w polu ruchu naziemnego oraz uruchamianie jego śmigła jest możliwe wyłącznie w przypadku, gdy za sterami znajduje się odpowiednio wykwalifikowana osoba.
 - 3.a.9. Gdy jest to konieczne należy stosować obowiązujące procedury zarządzania paliwem w locie.
 4. Osiągi statku powietrznego i ograniczenia eksploatacyjne
 - 4.a. Statek powietrzny powinien być wykorzystywany w zależności od przypadku zgodnie z jego dokumentacją zdolności do lotu oraz wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami eksploatacyjnymi ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji. Instrukcja użytkowania w locie

lub równoważna dokumentacja powinna być dostępna dla załogi i aktualizowana dla każdego statku powietrznego.

- 4.b. Statek powietrzny powinien być eksploatowany zgodnie z odpowiednią dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.
- 4.c. Zabrania się rozpoczynania lub kontynuowania lotu, jeśli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na ich poziom, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i wysokościach względem przeszkód przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania należą:
 - (i) procedury operacyjne;
 - (ii) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;
 - (iii) temperatura;
 - (iv) wiatr;
 - (v) powierzchnia, nachylenie i stan pola wzlotów; i
 - (vi) stan płatowca, zespołu silnikowego albo systemów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.
- 4.c.1. Ww. czynniki należy uwzględniać bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio na zasadzie limitów lub rezerw, które można uwzględnić planując osiągi, stosownie do danego typu operacji.
- 5. Instrumenty, dane i wyposażenie
 - 5.a. Statek powietrzny powinien być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, komunikacyjne i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów ruchu lotniczego i zasad ruchu powietrznego mających zastosowanie podczas jakiegokolwiek fazy danego lotu.
 - 5.b. W stosownych przypadkach statek powietrzny powinien być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny i wyposażenie dla przetrwania, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.
 - 5.c. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę powinny być aktualizowane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów ruchu lotniczego, zasad ruchu powietrznego, wysokości przelotu i obszarów operacji.
- 6. Ciągła zdolność do lotu
 - 6.a. Statek powietrzny może być eksploatowany wyłącznie gdy:
 - (i) jest zdolny do lotu;

- (ii) sprzęt operacyjny i awaryjny niezbędny podczas zamierzonego lotu jest sprawny;
 - (iii) dokument stwierdzający zdolność statku powietrznego do lotu jest ważny; i
 - (iv) obsługa statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z jego programem obsługi.
- 6.b. Przed każdym lotem należy skontrolować statek powietrzny, stosując procedurę kontrolną przed lotem w celu ustalenia czy jest on zdolny do zamierzonego lotu.
- 6.c. Program obsługi powinien obejmować w szczególności czynności obsługi oraz ich częstotliwość, szczególnie te, które w instrukcji ciągłej zdolności do lotu określono jako obowiązkowe.
- 6.d. Zabrania się eksploatacji statku powietrznego, jeśli nie jest on obsługiwany i dopuszczony do eksploatacji przez osoby lub instytucje uprawnione do wykonywania takich zadań. Podpisane zaświadczenie o dopuszczeniu do eksploatacji powinno zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi.
- 6.e. Wszystkie dokumenty stwierdzające zdolność statku powietrznego do lotu należy przechowywać dopóki dane w nich zawarte nie zostaną zastąpione nowymi danymi równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż przez jeden rok w przypadku szczegółowej dokumentacji obsługi. W przypadku wycofania statku powietrznego z eksploatacji, taki minimalny okres wynosi 90 dni. W przypadku dzierżawionego statku powietrznego, wszystkie dokumenty stwierdzające jego zdolność do lotu powinny być przechowywane przez okres trwania dzierżawy.
- 6.f. Wszelkie modyfikacje i naprawy powinny być zgodne z podstawowymi wymogami dotyczącymi zdolności do lotu. Należy zachowywać dane stwierdzające przestrzeganie wymogów dotyczących zdolności do lotu.
- 7. Członkowie załogi
- 7.a. Liczba członków i skład załogi powinny być ustalane z uwzględnieniem:
 - (i) ograniczeń zawartych w certyfikacie statku powietrznego oraz, w stosownym przypadku, stosownej demonstracji procedur ewakuacyjnych w sytuacjach awaryjnych;
 - (ii) konfiguracji statku powietrznego; i
 - (iii) typu i czasu trwania operacji.
- 7.b. Członkowie personelu pokładowego powinni:
 - (i) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągnięcia i zachowania odpowiedniego poziomu fachowości potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; i

- (ii) przechodzić okresowe badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby móc bezpiecznie wykonywać wyznaczone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Stwierdzenie sprawności powinno następować w drodze badań w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej.
- 7.c. Dowódca statku powietrznego powinien być upoważniony do wydawania wszystkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia eksploatacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i/lub przedmiotów przewożonych na jego pokładzie.
- 7.d. W sytuacji awaryjnej, zagrażającej właściwej eksploatacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego i/lub osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uznane są za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odnośne lokalne władze.
- 7.e. Nie wolno symulować nienormalnych sytuacji awaryjnych podczas przewożenia pasażerów i ładunku.
- 7.f. Żaden członek załogi nie może dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się pod wpływem zmęczenia, z powodu przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby przekroczonych sektorów, godzin nocnych, itp. do takiego stopnia, że zagraża to bezpieczeństwu lotu. Okresy odpoczynku powinny zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na przezwyciężenie skutków wykonanych zadań i dobry wypoczynek przed rozpoczęciem następnego okresu służby na pokładzie.
- 7.g. Członek załogi nie może wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem środków psychotropowych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.
- 8. Dodatkowe wymogi dotyczące eksploatacji statków powietrznych w celach komercyjnych i eksploatacji złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym.
- 8.a. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:
 - 8.a.1. operator powinien posiadać, bezpośrednio lub pośrednio na podstawie zawartych umów, środki niezbędne do wykonywania operacji w danej skali i zakresie. Ww. środki obejmują między innymi: statki powietrzne, obiekty, personel, wyposażenie, dokumentację zadań, opis funkcji i procedur, dostęp do właściwych informacji oraz dokumentacji.
 - 8.a.2. operator powinien korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrożyć i realizować programy szkoleniowe i kontrolne w odniesieniu do członków załogi oraz innego właściwego personelu.

- 8.a.3. operator powinien określić wykaz minimalnego wyposażenia (MEL) lub dokument równoważny, uwzględniając następujące kwestie:
- (i) wykaz powinien umożliwiać eksploatację statku powietrznego w określonych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają;
 - (ii) wykaz powinien zostać sporządzony dla każdego statku powietrznego z osobna, z uwzględnieniem istotnych warunków operacyjnych i obsługi dla danego operatora; i
 - (iii) wykaz minimalnego wyposażenia powinien opierać się na wzorcowym wykazie minimalnego wyposażenia, jeśli ten istnieje, i nie może być mniej restrykcyjny niż wykaz wzorcowy;
- 8.a.4. operator musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania, zapewniający zgodność z niniejszymi podstawowymi wymogami dotyczącymi operacji i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; i
- 8.a.5. operator powinien stworzyć i realizować program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń, z którego system zarządzania powinien korzystać, w celu przyczyniania się do realizacji celu jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa operacji.
- 8.b. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora. Taka instrukcja powinna zawierać wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i procedury dla wszystkich eksploatowanych statków powietrznych i personelu operacyjnego, umożliwiające członkom personelu wykonywanie przypisanych im obowiązków. Dla członków załogi należy określić ograniczenia dotyczące czasu lotu, okresów pełnienia obowiązków służbowych i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje powinny być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie i być zmieniane w miarę potrzeb.
- 8.c. Operator zobowiązany jest określić procedury, stosownie do przypadku, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na bezpieczny przebieg lotu.
- 8.d. Operator zobowiązany jest stworzyć i realizować programy w zakresie zabezpieczenia dostosowane do statku powietrznego i typu operacji, obejmujące w szczególności:
- (i) zabezpieczenie przedziału dla załogi lotniczej;
 - (ii) lista kontrolna dla procedury przeszukania statku powietrznego;
 - (iii) programy szkoleniowe;
 - (iv) zabezpieczenie systemów elektronicznych i komputerowych przed celowym zakłóceniem pracy systemu lub jego uszkodzeniem; i
 - (v) zgłaszanie przypadków bezprawnego zakłócania.

W przypadku gdy środki bezpieczeństwa mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, aby zminimalizować zagrożenie dla bezpieczeństwa należy zagrożenie ocenić oraz stworzyć stosowne procedury, co może rodzić konieczność użycia specjalistycznego sprzętu.

- 8.e. Operator powinien wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na dowódcę statku powietrznego.
- 8.f. Aby zapobiec zmęczeniu, należy opracować system dyżurów. Taki system dla lotu lub serii lotów powinien uwzględniać czas trwania lotu, okresy pełnienia służby w czasie lotu, okres służby ogólnej i dostosowane okresu odpoczynku. Ograniczenia przyjęte w systemie dyżurów powinny uwzględniać wszystkie istotne czynniki przyczyniające się do zmęczenia, w szczególności takie jak liczba przebytych sektorów, przekraczanie stref czasu, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, pozycja, sumaryczny czas służby dla danych okresów czasu, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także wykorzystanie załogi w poszerzonym składzie.
- 8.g. Zadania określone w pkt. 6.a oraz w pkt. 6.d i 6.e powinny podlegać kontroli ze strony instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, która, oprócz wymogów zawartych w załączniku I pkt. 3.a, musi spełniać następujące warunki:
 - (i) instytucja powinna posiadać uprawnienia do obsługi produktów, części i urządzeń, za które jest odpowiedzialna lub w odniesieniu do takich wyrobów, części i urządzeń, zawrzeć stosowną umowę z uprawnioną do tego instytucją; i
 - (ii) instytucja powinna stworzyć podręcznik organizacyjny – do stosowania przez dany personel i stanowiący dla niego wskazówki – zawierający opis wszystkich procedur dotyczących ciągłej zdatności do lotu obowiązujących w instytucji, w tym, w stosownych przypadkach, opis uzgodnień administracyjnych pomiędzy taką instytucją a instytucją uprawnioną do obsługi.

ZALĄCZNIK V

Kryteria odnośnie do uprawnionych podmiotów, o których mowa w art. 9a

1. Organ, jej dyrektor i personel odpowiedzialny za dokonywanie kontroli nie mogą być zaangażowani ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele w projektowanie, produkcję, marketing lub obsługę produktów, części i wyposażenia, części składowych lub systemów, ani w czynności związane z ich działaniem, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi instytucjami a uprawnionymi podmiotami.
2. Organ i personel odpowiedzialny za proces certyfikacji musi wykonać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i zastosowaniem możliwie najwyższej wiedzy fachowej; nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki przeprowadzanych przez

nich kontroli, w szczególności stwarzane przez osoby lub grupy osób, których dotyczyć będą wyniki procesu certyfikacji.

3. Organ musi zatrudnić personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji. Organ powinien mieć także zapewniony dostęp do sprzętu potrzebnego do dokonywania kontroli nadzwyczajnych.
4. Personel odpowiedzialny za inspekcje musi posiadać:
 - rzetelne wykształcenie techniczne i zawodowe,
 - wystarczającą znajomość wymogów dotyczących procesu certyfikacji, który przeprowadza oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie procesu certyfikacji;
 - umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, rejestrów i sprawozdań wskazujących na przeprowadzenie inspekcji.
5. Bezstronność personelu kontrolującego musi być zagwarantowana. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych inspekcji lub ich wyników.
6. Organ musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że odpowiedzialność taką przejmie na siebie Państwo Członkowskie zgodnie z prawem krajowym.
7. Zatrudniony personel musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy służbowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie powierzonych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.

LEGISLACYJNE ZESTAWIENIE FINANSOWE

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący rozporządzenia rozszerzającego stosowanie wspólnych zasad na operacje powietrzne, licencje pilotów statków powietrznych oraz na bezpieczeństwo statków powietrznych państw trzecich, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002r..

2. STRUKTURA ABM/ABB:

0602 – Transport wewnętrzny, powietrzny i morski.

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)), wraz z treścią:

06 02 01 (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego)

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Czas nieograniczony (wkład roczny)

3.3. Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki):

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
060201	Nieobowiązkowe	Zróżnicowane ²⁵	NIE	TAK ²⁶	NIE	Nr 3

²⁵ Środki zróżnicowane.

²⁶ Udział europejskich państw trzecich stowarzyszonych z Agencją, m.in. Szwajcarii, Norwegii i Islandii.

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później	Razem
-----------------	-----------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-----------------	-------

Wydatki operacyjne²⁷

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Środki na płatności (PA)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej²⁸

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM²⁹

Środki na zobowiązania		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
------------------------	--	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

²⁷ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

²⁸ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

²⁹ Na podstawie średniego kosztu personelu EASA w roku 2005, wliczając wszystkie wydatki (płace i dodatki, podróże służbowe, sprzęt i zakwaterowanie) czyli 112 260 EUR na pracownika, podlegającego indeksacji w skali 2 % rocznie i pomniejszone o wkład państw trzecich stowarzyszonych z EASA (zob. tabela na str. 3).

Środki na płatności		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
---------------------	--	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej³⁰

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Indykatoryjne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓŁEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
OGÓŁEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek obejmuje współfinansowanie przez Państwa Członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

³⁰ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

³¹ Zob. tab. 8.2.5.

³² Zob. tab. 8.2.6.

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później	Razem
Europejskie państwa trzecie ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d+e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- ☒ X Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- ☐ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- ☐ Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego³⁴ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- ☒ X Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.
- ☐ Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

		Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania					
Pozycja w budżecie	Dochody		[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵

³³ Udział europejskich państw trzecich stowarzyszonych z EASA na mocy art. 55 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002. Udział ten ocenia się na 7 % budżetu Agencji, poza kwotami należności.

³⁴ Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

³⁵ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

	a) Dochody w wartościach bezwzględnych						
	b) Zmiana dochodów Δ						

(Należy podać każdą powiązaną pozycję dochodów w budżecie, dodając do tabeli odpowiednią liczbę rubryk, jeśli istnieje wpływ na więcej niż jedną pozycję budżetu.)

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Tabela przedstawia potrzeby EASA (20 pracowników czasowych) oraz Komisji (1 urzędnik) związane z wprowadzeniem w życie proponowanego działania.

Wymagania na dany rok	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	20	20	20	20	20	20

5. OPIS I CELE

Szczegółowy kontekst wniosku należy podać w uzasadnieniu. W niniejszej części legislacyjnego zestawienia finansowego należy ująć następujące informacje uzupełniające:

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

W ramach rynku wewnętrznego transportu powietrznego należy poprawić ogólny poziom bezpieczeństwa i kontynuować działania na rzecz harmonizacji warunków konkurencji pomiędzy operatorami.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Ustanowienie zasad wspólnotowych, obowiązkowych i stosowanych jednolicie pozwoli uzyskać zamierzoną harmonizację.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Należy zharmonizować przepisy dotyczące operacji lotniczych, licencji pilotów oraz bezpieczeństwa statków powietrznych państw trzecich. Poprawa bezpieczeństwa transportu powietrznego przyniesie korzyści wszystkim obywatelom, zarówno podróżującym samolotami jak i tym, którzy nie podróżują. Operatorzy skorzystają na harmonizacji warunków konkurencji. Wreszcie automatyczne uznawanie licencji pilotów umożliwi mobilność personelu, co wpłynie pozytywnie na personel oraz pracodawców.

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody³⁶ realizacji działania.

☒ Zarządzanie scentralizowane

☐ bezpośrednio przez Komisję

☐ pośrednio przez:

☐ agencje wykonawcze

☒ ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

☐ krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej.

☐ Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

☐ z Państwami Członkowskimi

☐ z państwami trzecimi

☐ Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

Uwagi:

Komisja i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego będą wspólnie uczestniczyć w realizacji działań objętych tym rozporządzeniem.

³⁶ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Każdego roku praca EASA jest przedmiotem monitorowania i oceny poprzez ogólne sprawozdanie roczne, za miniony rok oraz program prac na rok następny. Oba dokumenty są przyjmowane przez zarząd Agencji i przesyłane do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Obrachunkowego oraz Państw Członkowskich.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex-ante

Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, Komisja zwróciła się do EASA o opinię na temat rozszerzenia zakresu stosowania rozporządzenia na operacje powietrzne, przyznawanie licencji załogom pilotów oraz na bezpieczeństwo statków powietrznych państw trzecich. Agencja, zgodnie z zasadami wewnętrznymi i praktyką międzynarodową w tej dziedzinie, przeprowadziła dogłębne konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i wzięła pod uwagę przekazane jej komentarze, przed wydaniem opinii. Opublikowała również na swojej stronie internetowej (www.easa.eu.int) w dniu 27 kwietnia 2004 r. dokument konsultacyjny dotyczący „stosowania, podstawowych zasad i zasadniczych wymogów w odniesieniu do kwalifikacji pilotów, operacji lotniczych oraz przepisów dotyczących statków powietrznych państw trzecich wykorzystywanych przez operatorów spoza Wspólnoty” (NPA nr 2/2004). W okresie między dniem 30 kwietnia i dniem 31 lipca 2004 r. 93 osoby, organy krajowe, przedsiębiorstwa i organizacje przesłały 1695 komentarzy do tego dokumentu. Zdecydowana większość zainteresowanych stron, z którymi przeprowadzono konsultacje deklarowała poparcie dla ustanowienia wspólnotowych zasad dotyczących operacji powietrznych, licencji pilotów i bezpieczeństwa statków powietrznych państw trzecich. Na podstawie tych komentarzy EASA opracowała swoją analizę i przekazała ją Komisji w dniu 15 grudnia 2004 r. (Opinia nr 3/2004 r.)

Komisja zbadała wpływ rozszerzenia wspólnych zasad na operacje powietrzne, licencje pilotów oraz na bezpieczeństwo statków powietrznych państw trzecich w celu określenia słuszności takiego działania i zbadania możliwych opcji. Wyniki badania były zgodne z poglądem zarówno prawodawcy jak i zainteresowanych stron oraz EASA, przemawiając za rozszerzeniem zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 na te dziedziny.

6.2.2. *Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)*

6.2.3. *Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.*

Co pięć lat poprzez zewnętrzną niezależną ocenę sprawdza się na ile EASA wywiązuje się ze swoich zadań i ocenia skutki oddziaływania wspólnych zasad oraz prac Agencji na ogólny poziom bezpieczeństwa lotniczego.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji. Każdego roku dyrektor wykonawczy przesyła Komisji, zarządowi Agencji i Trybunałowi Obrachunkowemu szczegółowe sprawozdanie ze wszystkich dochodów i wydatków w poprzednim roku budżetowym. Ponadto wewnętrznemu audytorowi Komisji przysługują te same kompetencje w odniesieniu do EASA, które posiada w odniesieniu do służb Komisji, a Agencja dysponuje systemem audytu wewnętrznego podobnym do systemu audytu wewnętrznego Komisji.

Agencję obowiązują bez ograniczeń przepisy rozporządzenia (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r., dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 25 maja 1999 r. dotyczące prowadzenia dochodzeń wewnętrznych przez OLAF.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1 ³⁷	Opracowanie wspólnych zasad dotyczących operacji lotniczych, licencji pilotów i bezpieczeństwa statków powietrznych państw trzecich.															
Działanie 1.....	Rozporządzenie		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368	
Działanie 2.....	Standaryzacja		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548	

³⁷ Zgodnie z opisem w pkt 5.3.

Działanie 3.....	Pomoc techniczna		0,4 84	0,4 94	0,5 04	0,5 14	0,5 24	0,5 34	3,0 53
Suma częstkowa Cel 1			2,8 49	2,9 06	2,9 64	3,0 23	3,0 84	3,1 46	17, 97 2
KOSZT OGÓŁEM			2,8 49	2,9 06	2,9 64	3,0 23	3,0 84	3,1 46	17, 97 2

8.2. Wydatki administracyjne

Wydatki te są pokrywane przez środki przydzielane co roku służbom zarządzającym finansami Komisji.

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy ³⁸ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
(nowe stanowisko)	B*, C*/AS T						
Pracownicy finansowani ³⁹ w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy finansowani ⁴⁰ w ramach art. XX 01 04/05							
RAZEM							

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Opracowywanie zasad technicznych i przepisów oraz wprowadzenie w życie tych przepisów, w tym pomoc techniczna i administracyjna oraz inspekcje standaryzacyjne.

³⁸ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

³⁹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

⁴⁰ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

(W przypadku podania więcej niż jednego źródła, należy wskazać liczbę stanowisk pochodzących z każdego ze źródeł).

- ☐ Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- ☐ Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- ☒ Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- ☐ Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- ☐ Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

8.2.4. *Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1. 1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Agencje wykonawcze ⁴¹							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
wewnętrzna							
zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty nieuwzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi)						

⁴¹ Należy odnieść się do legislacyjnego zestawienia finansowego dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

(END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem						

Kalkulacja – urzędnicy i pracownicy czasowi

W razie potrzeby należy odnieść się do pkt 8.2.1

Urzędnik wg stawki 108 000 EUR (2005 r.) podlegającej indeksacji w skali 2 % rocznie.

Kalkulacja – pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02

W razie potrzeby należy odnieść się do pkt 8.2.1

8.2.6. *Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i późn iej	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
XX 01 02 11 03 – komitety ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy							

⁴² Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

informatyczne							
2. 2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3. 3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej)							

Kalkulacja – **inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej**

Posiedzenia komitetu „komitologii” ustanowionego na mocy art. 54 rozporządzenia 1592/2002 przy założeniu 2 posiedzeń rocznie 40 ekspertów wg stawki 650 EUR na posiedzenie i na jednego eksperta (2005 r.) podlegającej indeksacji w skali 2 % rocznie.