KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.3.2011
KOM(2011) 107 wersja ostateczna

2011/0050 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Cele porozumienia o współpracy

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) to wyspecjalizowana agencja ONZ pełniąca rolę światowego gremium kompetentnego w sprawach lotnictwa cywilnego. ICAO realizuje własną wizję ochrony, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju lotnictwa cywilnego na drodze współpracy wszystkich państw należących do organizacji. Podstawę prawną dla ICAO zapewnia konwencja chicagowska z roku 1944. Obecnie do ICAO należy 190 państw.

Współpraca między Unią Europejską a ICAO musi być ścisła. Przede wszystkim większość zagadnień uregulowanych konwencją chicagowską należy do kompetencji Unii. ICAO zajmuje się polityką w sferze bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska. Ponadto normy i wymogi ICAO stanowią podstawę dla prawodawstwa UE. Co więcej, niektóre normy, jak choćby normy ochrony środowiska mające zastosowanie do statków powietrznych, wprowadzane są do prawa europejskiego bez możliwości jakichkolwiek zmian. Z tego względu tak istotne znaczenie ma dla Europy zaangażowanie w prace ICAO i w kształtowanie polityki tej organizacji w trosce o wybór najlepszych rozwiązań z punktu widzenia światowego lotnictwa. Stawką w grze jest konkurencyjność europejskiego sektora lotnictwa cywilnego. Z tego względu w działalność ICAO angażują się również pozostali partnerzy w skali światowej.

Podejście Europy do zaangażowania w działalność ICAO ma charakter pragmatyczny. Niniejsze porozumienie o współpracy tworzy ramy dla **zacieśnienia współpracy w dziedzinie ochrony lotnictwa i bezpieczeństwa lotniczego, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska**. Współpraca ta ma, między innymi, przybrać formę delegowania ekspertów oraz finansowania konkretnych działań. Porozumienie powołuje przy tym wspólny komitet, czuwający nad wykonywaniem jego postanowień.

1.2. Aspekty proceduralne

W dniu 17 grudnia 2009 r. Rada upoważniła Komisję do podjęcia negocjacji takiego porozumienia. Komisja w roku 2010 prowadziła negocjacje z pełnym poszanowaniem otrzymanego mandatu. Ostateczny tekst porozumienia o współpracy został następnie parafowany w dniu otwarcia obrad 37 Zgromadzenia ICAO 27 września 2010 r.

Niniejsza procedura odnosi się do decyzji Rady w sprawie zawarcia porozumienia międzynarodowego, a równolegle przyjęta decyzja Rady ma formalnie zatwierdzić podpisanie porozumienia międzynarodowego, dzięki czemu stanie się ono tymczasowo obowiązującym, co umożliwi ustanowienie wspólnego komitetu. Wspólny komitet z kolei uchwala załączniki w odniesieniu do ochrony lotnictwa, środowiska naturalnego i zarządzania ruchem lotniczym obejmujące pełny zakres działalności.

1.3. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Porozumienie o współpracy służy realizacji podstawowych celów zewnętrznej polityki europejskiej w dziedzinie lotnictwa poprzez zinstytucjonalizowanie współpracy między ICAO a Unią Europejską.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Państwa członkowskie były regularnie informowane o przebiegu negocjacji. Komisja przestrzegała warunków mandatu udzielonego jej przez Radę.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis proponowanych działań

Porozumienie o współpracy zapewnia ramy pozwalające na udzielanie ICAO wsparcia w celu sfinansowania konkretnych działań albo delegowania ekspertów do sekretariatu ICAO. Umożliwi scalenie i skoordynowanie wsparcia europejskiego.

3.2. Podstawa prawna

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) art. 100 ust. 2 i art. 218 ust. 6.

3.3. Zasada pomocniczości

Porozumienie obejmuje kwestie leżące w kompetencji Unii Europejskiej, w zakresie których konieczne jest utrzymanie stosunków z ICAO na poziomie europejskim.

3.4. Zasada proporcjonalności

Jedynie na mocy porozumienia tego rodzaju możliwe jest scalenie wszystkich wysiłków europejskich oraz zadbanie o poprawę koordynacji wsparcia poszczególnych państw członkowskich.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Porozumienie o współpracy ma zapewnić wsparcie finansowe w wysokości 500 000 EUR rocznie w początkowym okresie trzyletnim, będąc następnie przedmiotem umowy dotyczącej wkładu finansowego w kontekście ramowej umowy finansowo-administracyjnej. Wspomniany budżet może zostać uzupełniony wsparciem finansowym państw członkowskich lub też Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

2011/0050 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 218 ust. 6,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja wynegocjowała, zgodnie z załączonym do dokumentu 16021/1/09 REV 1 z dnia 17 grudnia 2009 r. mandatem Rady upoważniającym ją do otwarcia negocjacji, warunki porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

(2) Obie strony parafowały porozumienie o współpracy w dniu 27 września 2010 r. w trakcie obrad 37 Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Montrealu.

(3) Porozumienie o współpracy zostało podpisane w imieniu Unii i jest tymczasowo stosowane, z zastrzeżeniem możliwości jego zawarcia w późniejszym terminie.

(4) Należy zatem zatwierdzić porozumienie o współpracy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Europejskiej zawarcie porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby (osób) uprawnionej (uprawnionych) do dokonania notyfikacji przewidzianej w art. 9 ust. 2 porozumienia.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY

między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”)

oraz

Unia Europejska („UE”),

zwane dalej „Stronami”,

PRZYWOŁUJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (zwaną dalej „konwencją chicagowską”), w szczególności jej artykuły 55 a) oraz 65,

PRZYWOŁUJĄC Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) podpisany w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007 r., w szczególności jego artykuły 218 i 220,

MAJĄC NA UWADZE rezolucję A1-10 Zgromadzenia ICAO, upoważniającą Radę do poczynienia stosownych ustaleń z publicznymi organizacjami międzynarodowymi prowadzącymi działalność związaną z lotnictwem cywilnym, w szczególności w związku z współpracą techniczną, wymianą informacji i dokumentacji, uczestnictwa w obradach oraz wszelkich innych kwestii służących rozwijaniu skutecznej współpracy,

POWOŁUJĄC SIĘ na założenia polityki i ramy współpracy ICAO w odniesieniu do regionalnych organów lotnictwa cywilnego oraz organizacji regionalnych służące między innymi zawieraniu umów o współpracy z takimi organami i organizacjami zgodnie z zaleceniami wspólnego sympozjum WE/ICAO poświęconego organizacjom regionalnym zwołanego w dniach 10-11 kwietnia 2008 r. w Montrealu,

ZWAŻYWSZY, że obowiązujące przepisy prawa UE obejmują większość norm ICAO w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska,

MAJĄC NA UWADZE porozumienie o współpracy między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem i powiązanych z nim kwestii, podpisane w Montrealu dnia 21 marca 2006 r.,

MAJĄC NA UWADZE porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie kontroli/inspekcji w dziedzinie ochrony lotnictwa i spraw powiązanych, podpisane w Montrealu dnia 17 września 2008 r.,

MAJĄC NA UWADZE nową ramową umowę finansowo-administracyjną podpisaną dnia 29 kwietnia 2003 r. przez Wspólnotę Europejską i Organizację Narodów Zjednoczonych, do której przystąpiło ICAO, zawierając porozumienie ze Wspólnotą Europejską podpisane dnia 7 grudnia 2004 r.,

ZWAŻYWSZY NA FAKT, że niniejsze porozumienie o współpracy nie zastępuje dotychczasowych form współpracy między stronami, a dopóki obowiązują pozostaje bez uszczerbku dla ich stosowania,

UWZGLĘDNIAJĄC rezolucję A36-2 Zgromadzenia ICAO, w której uznano między innymi ogromny potencjał systemów nadzoru bezpieczeństwa ustanawianych w skali regionalnej i podregionalnej, w tym regionalnych organizacji nadzoru nad bezpieczeństwem, w zakresie wspomagania państw w przestrzeganiu zobowiązań, jakie nakłada na nie konwencja chicagowska, dzięki korzyściom skali oraz harmonizacji na większą skalę, wzywając przy tym Sekretarza Generalnego do dalszego wspierania koordynacji i współpracy łączącej działania globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) z działalnością innych organizacji w zakresie kontroli bezpieczeństwa ruchu lotniczego, i zalecając Radzie propagowanie rozwiązań opartych na systemach nadzoru bezpieczeństwa na skalę regionalną i podregionalną, z uwzględnieniem regionalnych organizacji nadzoru nad bezpieczeństwem;

ZWAŻYWSZY NA FAKT, że strony podzielają wizję osiągnięcia najwyższego poziomu jednolitości obowiązujących przepisów, wymogów i procedur wdrażających normy ICAO zawarte w załącznikach do konwencji chicagowskiej zapewniające bezpieczeństwo i ochronę lotnictwa, oraz służące zarządzaniu ruchem lotniczym oraz ochronie środowiska,

ZWAŻYWSZY, że każda ze stron odgrywa istotną rolę w dążeniu do realizacji tego celu,

ZWAŻYWSZY, że obie strony zamierzają angażować się i komunikować ze sobą w dziedzinie współpracy regionalnej,

ZWAŻYWSZY, że UE przyjęła wspólne zasady w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, a Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Komisja Europejska (KE) prowadzą w państwach członkowskich UE inspekcje, monitorując stosowanie wspomnianych zasad;

ZWAŻYWSZY, że w UE to Komisja Europejska dysponuje uprawnieniami wykonawczymi w zakresie wprowadzania w życie prawodawstwa unijnego w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska,

ZWAŻYWSZY NA FAKT, że podstawowe cele programu kontroli ICAO i programu inspekcji Komisji Europejskiej to poprawa poziomu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa poprzez ocenę wdrożenia właściwych norm, wykrywanie ewentualnych nieprawidłowości w UE oraz, w miarę potrzeb, ich usuwanie,

ZWAŻYWSZY, że UE otworzyła w Montrealu biuro mające ułatwiać zacieśnianie stosunków i współpracy między UE i ICAO oraz umożliwiające zwiększenie udziału UE w działalności ICAO i wkładu w tę działalność w głównej siedzibie ICAO,

MAJĄC NA UWADZE fakt, iż – bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich UE wypływających z konwencji chicagowskiej oraz dla stosunków łączących państwa członkowskie UE z ICAO wynikających z członkowstwa w tej organizacji – pożądane byłoby nawiązanie przez UE i ICAO dwustronnej współpracy w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska, służącej zagwarantowaniu dalszej harmonizacji norm i ściślejszej koordynacji stosownych działań stron, a także mającej na celu dążenie do efektywniejszego wykorzystania ograniczonych zasobów oraz zapobiegania dublowaniu takich działań przy zachowaniu odrębnej integralności każdej ze stron,

ORAZ

MAJĄC NA UWADZE, że strony uznają konieczność ochrony uzyskiwanych od siebie wzajemnie informacji niejawnych – w zakresie zgodnym z odpowiednimi przepisami,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

1. PRZEPISY OGÓLNE

1. Strony zgadzają się zacieśnić łączące je stosunki i nawiązać ściślejszą współpracę w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska, a także ułatwiać – zgodnie z obowiązującymi je regulaminami – uczestnictwo w działaniach oraz udział w obradach w charakterze obserwatorów, podpisując niniejsze porozumienie o współpracy („Porozumienie") w interesie międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

2. Niniejsze Porozumienie pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich UE wypływających z konwencji chicagowskiej oraz dla stosunków łączących państwa członkowskie UE z ICAO wynikających z członkowstwa w tej organizacji.

3. Niniejsze Porozumienie nie obejmuje ani nie przesądza żadnych decyzji podejmowanych przez ICAO bądź UE, nie ma również zastosowania w sprawach normalizacji ani działalności prawodawczej, stanowi natomiast ramy dla współpracy w zakresie kontroli we wstępnych stadiach przygotowawczych w tej dziedzinie.

4. Biuro Unii Europejskiej w Montrealu, reprezentujące UE przy siedzibie głównej ICAO, ma na celu usprawnianie stosunków UE z ICAO, służąc jako główny punkt kontaktów z UE dla ICAO we wszelkich kwestiach związanych z wykonywaniem Porozumienia.

2. CELE PROJEKTU

2.1 Porozumienie:

a) ustanawia ramy zacieśnionych stosunków między stronami,

b) zacieśnia łączącą strony współpracę,

c) wskazuje dziedziny dwustronnej współpracy między stronami, oraz

d) określa warunki, zasady i mechanizmy wdrażania współpracy między stronami.

3. ZAKRES STOSOWANIA

3.1 Porozumienie ustanawia współpracę stron w następujących dziedzinach:

a) bezpieczeństwo lotnicze,

b) ochrona lotnictwa,

c) zarządzanie ruchem lotniczym, oraz

d) ochrona środowiska.

3.2 Każda z dziedzin współpracy wymienionych w ust. 3 pkt 1 niniejszego artykułu jest przedmiotem odrębnego załącznika do Porozumienia.

3.3 Strony mogą określać warunki szczegółowe, określając wspólnie uzgodnione mechanizmy i procedury konieczne do celów skutecznego wdrożenia działalności w zakresie współpracy opisanej w załącznikach do Porozumienia.

3.4 Załączniki przyjęte zgodnie z postanowieniami Porozumienia stanowią jego integralną część.

4. FORMY WSPÓŁPRACY

4.1 Strony:

a) ustanawiają mechanizmy konsultacji, koordynacji i współpracy oraz wymiany informacji,

b) usprawniają harmonizację wymagań dotyczących skuteczności działania oraz interoperacyjności nowych technologii i systemów,

c) koordynują stosowne programy kontroli i inspekcji oraz ich wyniki, a także działania pomocy technicznej w dążeniu do lepszego wykorzystania ograniczonych zasobów i zapobieżenia dublowaniu działań,

d) wymieniają informacje o przestrzeganiu norm ICAO,

e) czynią ustalenia konieczne w celu udostępniania przez UE wiedzy specjalistycznej i zasobów na potrzeby ICAO, w tym przez delegowanie pracowników do wyłącznej dyspozycji Sekretarza Generalnego, pomoc techniczną oraz w – w miarę możliwości – specjalistyczne szkolenia,

f) umożliwiają sobie wzajemnie uczestnictwo w odpowiednich działaniach związanych z programami kontroli i inspekcji bądź też w szkoleniach, z zastrzeżeniem, że udział obserwatorów z ramienia UE w wizytach kontrolnych ICAO wymaga zgody tej organizacji, a oddelegowani eksperci unijni uczestniczący w kontrolach ICAO w charakterze kontrolerów ICAO zachowują ścisłą poufność wszelkich informacji związanych z wizytą kontrolną, przestrzegając obowiązujących zasad ICAO, oraz

g) bez uszczerbku dla obowiązku przestrzegania poufności spoczywającym na każdej ze stron i z zachowaniem obowiązujących je zasad poufności określonych w art. 6, wymieniają informacje i dane elektroniczne oraz oficjalne publikacje, zapewniając sobie wzajemny dostęp do baz danych i zacieśniając wiążące je kontakty w celu uzupełnienia zawartości posiadanych przez nie baz danych.

5. DZIAŁANIA W ZAKRESIE WSPÓŁPRACY

5.1 Strony uzgadniają wspólne prowadzenie następujących działań w zakresie współpracy, jak wyszczególniono w załącznikach do Porozumienia. Strony:

5.1.1 Ustanawiają mechanizmy konsultacji, współpracy i wymiany informacji, w tym:

a) ustanawiają i wdrażają wspólne mechanizmy regularnego dialogu, konsultacji i wymiany informacji,

b) gwarantują sobie nawzajem pełne i na bieżąco aktualizowane informacje o wszelkich decyzjach, działaniach, inicjatywach, spotkaniach i innych wydarzeniach mających znaczenie dla Porozumienia w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym oraz ochrony środowiska, oraz przekazują sobie stosowną dokumentację. W stosownych przypadkach mogą być organizowane spotkania informacyjne,

c) zapewniają sobie wzajemnie nieodpłatny dostęp do wszystkich urzędowych dokumentów i publikacji,

d) udostępniają sobie wzajemnie zawartość baz danych i treści stron internetowych, oraz

e) gwarantują UE dostęp, w tym drogą elektroniczną, do wszystkich pism państw należących do ICAO dotyczących spraw istotnych dla zakresu niniejszego Porozumienia wraz z załącznikami.

5.1.2 Ustanawiają ramy współpracy zmierzające do poprawy koordynacji programów kontroli i inspekcji w celu lepszego wykorzystania ograniczonych zasobów i zapobieżenia dublowaniu działań.

5.1.3 Ustanawiają wspólne mechanizmy służące ścisłej koordynacji planowania programów i pomocy technicznej.

5.1.4 Współpracują na rzecz propagowania interoperacyjności nowych technologii i systemów w skali światowej, tworząc wspólne mechanizmy służące zacieśnieniu współpracy w odniesieniu do wykorzystywania nowych technologii.

5.1.5 Gwarantują wzajemne bieżące konsultacje w celu poprawy koordynacji i spójności w zakresie prawodawstwa, obranych rozwiązań, koncepcji oraz norm i zalecanych praktyk (SARP) ICAO.

5.1.6 Ustanawiają warunki szczegółowe służące usprawnieniu wymiany wiedzy specjalistycznej oraz zasobów w następujący sposób:

a) ICAO służy UE wiedzą specjalistyczną i radą co do najlepszych sposobów wdrażania norm i zalecanych praktyk,

b) UE zaś udostępnia ICAO wiedzę specjalistyczną, w tym również za pomocą ekspertów oddelegowanych do sekretariatu ICAO,

c) UE dokłada starań, by zapewnić ICAO odpowiednie nakłady finansowe pokrywające koszty poniesione w toku wdrażania Porozumienia, włącznie z kosztami administracyjnymi, związane z dostarczaniem dokumentów i publikacji oraz usługi towarzyszące, korzystanie z pomieszczeń siedziby głównej ICAO oraz koszty informatyczne,

d) UE dokłada starań, by zapewnić ICAO odpowiednie nakłady finansowe pokrywające programy współpracy technicznej oraz inne formy działalności tej organizacji uzgodnione na forum wspólnego komitetu zgodnie z postanowieniami ramowej umowy finansowo-administracyjnej, a

e) wszelkie nowe ramy, warunki i zasady delegowania pracowników oraz przekazywania wkładu finansowego na rzecz ICAO w ramach Porozumienia będą ustanawiane w drodze odpowiednich warunków szczegółowych uzgodnionych na forum wspólnego komitetu. Wspomniane warunki

szczegółowe obejmują również możliwość wystąpienia przez UE do ICAO z zapytaniem o informacje finansowe w ramach takiego wkładu finansowego.

5.1.7 Informują się wzajemnie o wszelkich stosownych programach szkoleniowych i ułatwiają sobie wzajemnie uczestnictwo w szkoleniach.

5.1.8 Wspólnie organizują odpowiednie wydarzenia i w miarę potrzeby koordynują je ze sobą.

6. POUFNOŚĆ

6.1 Każda strona podejmuje wszelkie środki ostrożności niezbędne dla ochrony informacji otrzymanych na podstawie niniejszego Porozumienia wraz z załącznikami przed bezprawnym ujawnieniem. Strona może, dostarczając drugiej stronie informacje, opatrzyć klauzulą poufności część informacji, które zwalnia z obowiązku ujawniania.

6.2 Strony zobowiązują się do ochrony – w zakresie wymaganym przez obowiązujące je regulaminy, zasady i prawodawstwo – poufności informacji otrzymanych od drugiej strony w ramach wykonywania niniejszego Porozumienia wraz z załącznikami.

6.3 W szczególności, w myśl stosownych regulaminów, zasad i obowiązującego prawodawstwa, strony nie ujawniają przekazywanych sobie nawzajem na mocy niniejszego Porozumienia wraz z załącznikami informacji uznanych za zastrzeżone. Informacje takie podlegają oznaczeniu odpowiednią klauzulą, zgodnie z odpowiednimi przepisami.

6.4 W miarę potrzeb strony uzgadniają między sobą warunki szczegółowe dalszych procedur ochrony informacji niejawnych udostępnianych na mocy niniejszego Porozumienia wraz z załącznikami. Procedury takie obejmują możliwość weryfikacji przez każdą ze stron, jakie środki ochronne zostały wdrożone przez drugą ze stron.

7. WSPÓLNY KOMITET STRON

7.1 Ustanawia się Wspólny komitet składający się z przedstawicieli każdej ze stron. Do przewodniczenia pracom wspólnego komitetu wyznacza się po jednym przedstawicielu obu stron. Wspólny komitet odpowiada za skuteczne funkcjonowanie postanowień załączników do Porozumienia, w tym za przyjęcie samych załączników.

7.2 Wspólny komitet zbiera się przynajmniej raz do roku w celu dokonania przeglądu wdrażania załączników do Porozumienia, a jego prace organizowane są w sposób racjonalny pod względem kosztów. Każda ze stron może w dowolnym momencie zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu.

7.3 Wspólny Komitet może rozpatrywać wszelkie kwestie dotyczące stosowania i wykonania załączników do Porozumienia. W szczególności odpowiada on za:

a) rozstrzyganie wszelkich kwestii dotyczących stosowania i wykonania postanowień załączników do Porozumienia,

b) rozważanie sposobów ulepszenia funkcjonowania załączników do Porozumienia, a w stosownych wypadkach formułowanie zaleceń dla stron dotyczących potrzebnych zmian w Porozumieniu,

c) przyjmowanie załączników do Porozumienia oraz warunki szczegółowe w zakresie postanowień załączników oraz wprowadzanych w nich zmian,

d) rozpatrywanie kwestii finansowych i dotyczących zasobów w związku z wykonywaniem Porozumienia oraz jego załączników, oraz

e) rozstrzyganie wszelkich różnic zdań bądź sporów w zakresie wykładni lub stosowania postanowień Porozumienia wraz z załącznikami.

7.4 Wspólny komitet działa na podstawie porozumienia przewodniczących reprezentujących obie strony.

8. ROZSTRZYGANIE SPORÓW

8.1 Każda ze stron może zwrócić się o konsultacje do drugiej strony w dowolnej sprawie związanej z Porozumieniem. Druga strona odpowiada niezwłocznie na takie żądanie i podejmuje konsultacje w terminie uzgodnionym przez strony przed upływem 45 dni.

8.2 Strony dokładają wszelkich starań na rzecz zażegnania wszelkich występujących między nimi różnic zdań wynikających z prowadzonej współpracy na mocy Porozumienia na możliwie jak najniższym szczeblu technicznym, w drodze konsultacji.

8.3 W przypadku kwestii, których nie da się rozstrzygnąć zgodnie z pkt 8.2 niniejszego artykułu, każda ze stron może skierować sporne zagadnienie do rozpatrzenia przez wspólny komitet na mocy art. 7 Porozumienia, dążąc do rozstrzygnięcia w drodze negocjacji.

8.4 Nie naruszając postanowień powyższych pkt 8.1 i 8.3, w przypadku sporów w zakresie zarządzania finansami stosuje się postanowienia ramowej umowy finansowo-administracyjnej dotyczące rozstrzygania sporów.

8.5 Żadne z postanowień Porozumienia nie może być interpretowane jako uchylające którekolwiek z przysługujących stronom przywilejów i immunitetów.

9. WEJŚCIE W ŻYCIE, ZMIANY I ROZWIĄZANIE POROZUMIENIA

9.1 Do czasu wejścia w życie Porozumienie stosuje się tymczasowo od dnia podpisania.

9.2 Porozumienie wchodzi w życie po przekazaniu sobie wzajemnie przez strony notyfikacji na piśmie stwierdzających, iż wewnętrzne procedury stron niezbędne do wejścia w życie porozumienia zostały zakończone, i pozostaje w mocy do czasu jego rozwiązania.

9.3 Porozumienie może zostać rozwiązane w dowolnej chwili przez każdą ze stron. Rozwiązanie jest skuteczne, po upływie sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia od wystosowania pisemnego powiadomienia o rozwiązaniu, chyba że wypowiedzenie to zostanie za obopólną zgodą stron wycofane przed upływem okresu wypowiedzenia.

W IMIENIU UNII EUROPEJSKIEJ

W IMIENIU ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

ZAŁĄCZNIK
BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

1. Cele

1.1 Strony zobowiązują się do współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego w ramach Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego parafowanego w Montrealu dnia 27 września 2010 r. (dalej zwanego „Porozumieniem").

1.2 Zgodnie z podjętym wcześniej zobowiązaniem do osiągnięcia najwyższego światowego poziomu bezpieczeństwa lotniczego oraz globalnej harmonizacji norm i zalecanych praktyk (SARP) w zakresie bezpieczeństwa, strony zgadzają się ściśle współpracować w duchu przejrzystości i dialogu na rzecz koordynacji swoich działań w tej dziedzinie.

2. Zakres

2.1 Dążąc do realizacji celów określonych w pkt 1.2, strony postanawiają współpracować w następujących dziedzinach:

- utrzymywanie regularnego dialogu o zagadnieniach bezpieczeństwa będących przedmiotem zainteresowania obu stron,

- dążenie do przejrzystości poprzez regularną wymianę istotnych dla bezpieczeństwa danych i informacji oraz wzajemne udostępnianie zawartości baz danych,

- uczestnictwo w działaniach w dziedzinie bezpieczeństwa,

- wzajemne uznawanie wyników USOAP, to jest globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO oraz inspekcji normalizacyjnych UE,

- monitorowanie i analizowanie przestrzegania norm ICAO oraz stosowania zalecanych praktyk przez poszczególne kraje,

- współpraca w sprawach prawodawstwa i normalizacji,

- opracowywanie i udostępnianie projektów i programów pomocy technicznej,

- propagowanie współpracy na szczeblu regionalnym;

- wymiana ekspertów, oraz

- prowadzenie szkoleń.

2.2 Współpraca ujęta w ppkt 2.1 rozwijana jest we wszystkich dziedzinach leżących w kompetencjach UE.

3. Wprowadzenie w życie

3.1 Strony mogą określać warunki szczegółowe, określając wspólnie uzgodnione mechanizmy i procedury konieczne do celów skutecznego wdrożenia współpracy opisanej w ppkt 2.1. Wspomniane warunki szczegółowe ustala wspólny komitet.

4. Dialog

4.1 Strony regularnie zwołują spotkania i organizują telekonferencje w celu omówienia kwestii bezpieczeństwa będących przedmiotem obopólnego zainteresowania, a w stosownych przypadkach koordynują swoje działania.

5. Przejrzystość, wymiana informacji, dostęp do baz danych

5.1 Z zachowaniem obowiązujących je zasad poufności, strony propagują przejrzystość w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego w kontaktach ze stronami trzecimi.

5.2 Strony zachowują we współpracy zasadę przejrzystości i prowadzą wspólne działania w zakresie bezpieczeństwa poprzez wymianę stosownych istotnych danych, informacji i dokumentów dotyczących bezpieczeństwa, udostępniając sobie nawzajem odpowiednie bazy danych i ułatwiając udział w zebraniach. W tym celu strony określają warunki szczegółowe, ustalając procedury wymiany informacji oraz zapewniania dostępu do baz danych, gwarantując poufność otrzymanych od drugiej strony informacji zgodnie z art. 6 Porozumienia.

6. Uczestnictwo w działaniach w dziedzinie bezpieczeństwa

6.1 Każda ze stron zaprasza przedstawicieli drugiej strony do uczestnictwa w działaniach i zebraniach w dziedzinie bezpieczeństwa, zapewniając ścisłą współpracę i koordynację w ramach wdrażania postanowień niniejszego załącznika. Tryb takiego uczestnictwa określają warunki szczegółowe uzgodnione przez obie strony.

7. Koordynacja globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) ICAO oraz inspekcji normalizacyjnych UE

7.1 Strony zobowiązują się do zacieśniania współpracy w zakresie USOAP oraz inspekcji normalizacyjnych w celu zagwarantowania skutecznego wykorzystania ograniczonych zasobów oraz zapobieżenia dublowaniu działań, przy zachowaniu uniwersalnego i integralnego charakteru USOAP będącego programem ICAO**.**

7.2 W celu weryfikowania przestrzegania przez państwa członkowskie UE związanych z bezpieczeństwem norm ICAO oraz stosowania zalecanych przez tę organizację praktyk, jak również w

celu osiągnięcia celów określonych w ppkt 7.1, strony ustanawiają ramy dla prowadzenia, w szczególności:

a) przeprowadzanych przez ICAO kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) pod kątem norm i zalecanych praktyk (SARP) dotyczących bezpieczeństwa ujętych w przepisach UE oraz w odniesieniu do określonych funkcji i zadań pełnionych przez EASA w imieniu państw członkowskich UE; oraz

b) nadzoru ICAO nad przeprowadzanymi przez EASA UE inspekcjami normalizacyjnymi UE właściwych organów krajowych państw członkowskich pod kątem norm i zalecanych praktyk (SARP) w zakresie bezpieczeństwa ujętych w przepisach UE.

7.3 Strony ustalają warunki szczegółowe określające niezbędne mechanizmy i procedury skutecznego wdrożenia ram, o których mowa w ppkt 7.2. Wspomniane warunki szczegółowe określają, między innymi, następujące aspekty:

a) zakres działań interwencyjnych ICAO dotyczących USOAP, włączając wizyty kontrolne i inspekcje zatwierdzające na podstawie analizy porównawczej prawodawstwa UE oraz norm i zalecanych praktyk ICAO dotyczących bezpieczeństwa,

b) wzajemne uczestnictwo w kontrolach, inspekcjach i działalności zatwierdzającej drugiej strony,

c) informacje udzielane przez każdą ze stron do celów prowadzonego przez ICAO USOAP oraz dokonywanych przez EASA inspekcji normalizacyjnych;

d) zapewnianie wymaganej poufności, ochrony danych oraz przetwarzania danych szczególnie chronionych, oraz

e) inspekcji terenowych.

8. Wymiana informacji i wyników analiz w zakresie bezpieczeństwa

8.1 Bez uszczerbku dla obowiązujących je zasad, strony wymieniają między sobą informacje istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa zgromadzone za pomocą USOAP i pochodzące z innych źródeł, na przykład z prowadzonych przez ICAO działań w ramach ciągłego monitoringu, inspekcji normalizacyjnych prowadzonych przez EASA oraz inspekcji SAFA (ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych), jak również analizy dokonywane w oparciu o te dane.

8.2 Strony współpracują ściśle w każdym z działań podjętych w celu zagwarantowania bardziej skutecznego przestrzegania norm i zalecanych praktyk w UE oraz w innych krajach. Taka współpraca obejmuje wymianę informacji, usprawnianie dialogu łączącego zainteresowane strony, kontrole na miejscu oraz koordynację wszelkich działań pomocy technicznej.

9. Zagadnienia prawodawcze

9.1 Każda ze stron zapewnia pełne, aktualne poinformowanie drugiej o wszelkich obowiązujących aktach ustawodawczych, przepisach wykonawczych, normach, wymogach i zalecanych praktykach, które mogą wywierać wpływ na wykonanie postanowień niniejszego załącznika, oraz o wszelkich wprowadzanych w nich zmianach.

9.2 Strony na bieżąco informują się wzajemnie o wszelkich aktualnych projektach zmian w obowiązujących aktach ustawodawczych, przepisach wykonawczych, normach, wymogach i zalecanych praktykach, mogących wpłynąć na wykonywanie niniejszego załącznika. W obliczu ewentualnych zmian wspólny komitet może zadecydować o odpowiednim dostosowaniu niniejszego załącznika zgodnie z art. 7 Porozumienia.

9.3 Mając na względzie dążenie do światowej harmonizacji prawodawstwa i norm w dziedzinie bezpieczeństwa, strony konsultują się ze sobą w kwestiach techniki prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w różnych stadiach procesu legislacyjnego lub prac nad normami i zalecanymi praktykami dotyczącymi bezpieczeństwa, a w stosownych przypadkach zapraszane są do udziału w pracach stowarzyszonych gremiów technicznych.

9.4 ICAO dostarcza UE aktualnych informacji na temat podejmowanych przez siebie decyzji i wydawanych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa norm i zalecanych praktyk, udostępniając pełną zawartość pism państw członkowskich ICAO oraz biuletynów rozsyłanych drogą elektroniczną.

9.5 W stosownych przypadkach UE dokłada starań w celu uzgodnienia obowiązującego prawodawstwa UE do norm i zalecanych praktyk ICAO dotyczących bezpieczeństwa.

9.6 Niezależnie od zobowiązań państw członkowskich UE jako sygnatariuszy konwencji chicagowskiej, UE angażuje się w stosownych przypadkach w dialog z ICAO służący udzieleniu wiedzy technicznej we wszelkich kwestiach związanych z przestrzeganiem norm ICAO oraz stosowaniem się do praktyk zalecanych przez tę organizację występujących w kontekście stosowania przepisów unijnych.

10. Projekty i programy pomocy technicznej

10.1 Strony koordynują pomoc udzielaną poszczególnym państwom w dążeniu do efektywnego wykorzystywania zasobów oraz zapobiegania dublowaniu działań, wymieniając informacje i dane dotyczące projektów i programów pomocy technicznej związanej z bezpieczeństwem lotniczym.

10.2 Strony angażują się we wspólne działania, inicjując i koordynując wysiłki międzynarodowe służące wyszukiwaniu darczyńców gotowych i zdolnych do wniesienia konkretnej, celowej pomocy technicznej dla państw, w których stwierdzono istotne braki w dziedzinie bezpieczeństwa.

10.3 Wkład UE powinien być w szczególności kierowany na rzecz programów i projektów służących wsparciu państw i regionalnych organów administracji lotnictwa cywilnego w rozwiązywaniu istotnych braków w dziedzinie bezpieczeństwa, wdrażaniu norm i zalecanych praktyk ICAO, rozwijaniu współpracy ustawodawczej oraz umacnianiu państwowych systemów nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym również poprzez budowanie regionalnych systemów nadzoru nad bezpieczeństwem.

11. Współpraca regionalna

11.1 Strony traktują priorytetowo wszelkie działania zmierzające do przyspieszenia tworzenia regionalnych organizacji nadzoru nad bezpieczeństwem w przypadkach, gdy skala regionalna oferuje szansę poprawy w zakresie gospodarności, nadzoru czy też usprawnienia procesów normalizacyjnych.

12. Pomoc ekspercka

12.1 Bez uszczerbku dla programów pomocy fachowej rozwijanych poza zakresem obowiązywania niniejszego załącznika, UE dokłada starań w celu udostępnienia ICAO pomocy doświadczonych ekspertów dysponujących wypróbowaną specjalistyczną wiedzą techniczną w odpowiednich dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego, wypełniających swoje zadania na żądanie i uczestniczących w działaniach objętych stosowaniem postanowień niniejszego załącznika. Warunki udzielania tego rodzaju pomocy eksperckiej określają warunki szczegółowe uzgodnione przez obie strony.

13. Szkolenia

13.1 W odpowiednich przypadkach każda ze stron ułatwia udział przedstawicieli drugiej strony we wszelkich prowadzonych przez nią programach szkoleń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.

13.2 Strony wymieniają informacje i materiały odnoszące się do szkoleń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, a w stosownych przypadkach koordynują swoje wysiłki i współpracują na rzecz rozwoju programów szkoleń.

13.3 W ramach działań ujętych w art. 10 niniejszego załącznika, strony współpracują na rzecz usprawnienia i skoordynowania uczestnictwa w programach szkoleniowych pracownikom ze wszystkich tych krajów i regionów, które korzystają z pomocy technicznej którejkolwiek ze stron.

14. Przegląd

14.1 Strony dokonują regularnego przeglądu postępów we wdrażaniu niniejszego załącznika, w miarę potrzeb biorąc pod uwagę wszelkie zmiany aktualnej polityki i obowiązujących przepisów.

14.2 Przeglądy niniejszego załącznika przeprowadza wspólny komitet ustanowiony na mocy art. 7 Porozumienia.

15. Wejście w życie, zmiany i wypowiedzenie

15.1 Niniejszy załącznik wchodzi w życie z dniem uchwalenia przez wspólny komitet i pozostaje w mocy do czasu wypowiedzenia.

15.2 Warunki szczegółowe uzgodnione zgodnie z niniejszym załącznikiem wchodzą w życie z dniem uchwalenia przez wspólny komitet.

15.3 Wszelkie zmiany bądź wypowiedzenie warunków szczegółowych przyjętych zgodnie z niniejszym załącznikiem uzgadniane są na forum wspólnego komitetu.

15.4 Załącznik może zostać w dowolnej chwili wypowiedziany przez każdą ze stron. Wypowiedzenie jest skuteczne, po upływie sześciu miesięcy od wystosowania pisemnego wypowiedzenia, chyba że wypowiedzenie zostanie za obopólną zgodą stron wycofane przed upływem sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

15.5 Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszego artykułu, w razie wypowiedzenia Porozumienia jednocześnie tracą moc postanowienia niniejszego załącznika i wszelkie uzgodnione w związku z nim warunki szczegółowe.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy: Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy

1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa: Europejska polityka lotnictwa cywilnego – stosunki międzynarodowe

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy: umowa międzynarodowa.

1.4. Cel/cele: zacieśnienie współpracy z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – zacieśnienie współpracy z ICAO poprzez zapewnienie wsparcia finansowego przeznaczonego na konkretne działania lub delegowanie ekspertów.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ustala światowe normy w zakresie lotnictwa i kształtuje politykę w tej dziedzinie. Ze względu na jej kompetencje w zakresie europejskiej polityki lotniczej tak istotne znaczenie ma dla Unii zaangażowanie w prace ICAO i w kształtowanie polityki tej organizacji w trosce o wybór najlepszych rozwiązań z punktu widzenia światowego lotnictwa. Chodzi przy tym również o konkurencyjność europejskiego sektora lotnictwa cywilnego.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy: Porozumienie zawiera się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem przysługującej każdej ze stron możliwości rozwiązania go z sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia. W pierwszych trzech latach obowiązywania Porozumienia przewidziano roczny budżet w wysokości 500 000 EUR. Suma ta może ulec zmianie w zależności od potrzeb i doświadczeń.

1.7. Przewidywany(-e) tryb(-y) zarządzania: Porozumienie o współpracy przewiduje utworzenie wspólnego komitetu nadzorującego wszelkie działania na jego podstawie, a szczegółowy tryb jego funkcjonowania określają umowy o przyznaniu dotacji UE.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości: (1) Wszystkie działania finansowane na mocy niniejszego Porozumienia o współpracy nadzoruje wspólny komitet; (2) umowa o przyznaniu dotacji UE określa standardowe reguły nadzoru i sprawozdawczości; (3) pełniące rolę łącznika biuro UE w Montrealu obserwuje wszystkie takie działania.

2.2. System zarządzania i kontroli: niezależnie od środków opisanych w pkt 2.1, ICAO oraz służby finansowe Komisji pozostają ze sobą w ścisłym kontakcie w celu zapewnienia precyzyjnego przestrzegania i kontroli.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom: wydatki z funduszy unijnych podlegają postanowieniom umów o udzieleniu dotacji UE, w której przewidziano niezbędne środki, w tym również zapobiegające wystąpieniu konfliktu

interesów, regulujące płatności ratalne, sposoby uzasadniania deklarowanych wydatków i procedury ich odzyskiwania.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ: 060203 – Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki:

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki: 500 000 EUR rocznie. Konkretne działania mogą przybrać formę delegowania ekspertów do siedziby głównej ICAO, wspólnych konferencji lub koordynowanej przez ICAO pomocy technicznej udzielanej państwom trzecim.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne: większą część środków ogółem stanowią środki operacyjne.

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne: nieznaczny.

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi: wydatki, jakie przewiduje wniosek są zgodne z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu: nie przewiduje się finansowania konkretnych działań przez strony trzecie.

3.3. Szacunkowy wpływ finansowy na dochody: nie przewiduje się, by działania mogły podnieść dochody.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek[1]

060203 – Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

X Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku/inicjatywie

Realizowanie europejskiej polityki lotniczej oraz zacieśnienie współpracy z ICAO jako wyspecjalizowanym organem ONZ odpowiedzialnym za lotnictwo cywilne.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e) i działanie(-a) ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr 0602

Działanie(-a) ABM/ABB, którego(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa: transport lądowy, lotniczy i morski.

1.4.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ

Ramy współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska i zarządzania ruchem lotniczym powinny doprowadzić do skoordynowania i skonsolidowania wysiłków europejskich po stronie ICAO; tym samym stanowią one dodatkowe narzędzie wywierania wpływu na program światowy i kształt polityki w świetle priorytetów europejskich.

[1] ABM: z ang. *Activity Based Management:* zarządzanie kosztami działań; ABB: z ang. *Activity Based Budgeting:* budżet zadaniowy.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Wskaźniki do celów monitorowania obejmują zakres, w jakim niniejsze ramowe porozumienie pozwoli na scalenie zasobów całej Europy oraz realizację jej programu oraz osiąganie wyznaczonych celów w skali międzynarodowej. Istotne znaczenie z punktu widzenia Europy miałoby uzgodnienie daleko idących norm bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego oraz poszanowania środowiska przyjętych na skalę międzynarodową w interesie pasażerów lotniczych.

Wskaźniki mają charakter jakościowy: chodzi o sposób, w jaki działania sfinansowane na mocy niniejszego Porozumienia przyczyniły się do wywarcia wpływu na procedury i na skuteczność działalności ICAO, leżące w szczególnym interesie Europy.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeba(-y), która(-e) ma(-ją) zostać zaspokojona(-e) w perspektywie krótko- lub długoterminowej

UE uzyskała kompetencje w niemal wszystkich obszarach lotnictwa. Kompetencje te powinny zostać przeniesione na poziom międzynarodowy w formie jednogłośnie uzgodnionych na szczeblu europejskim decyzji i działań. Porozumienie o współpracy z ICAO stanowi ramy skoordynowanej akcji na szczeblu europejskim, wspomagając przy tym działania ICAO zmierzając w kierunku zbieżnym z realizacją ogólnoeuropejskich celów.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej

Działalność UE pozwala na skoordynowanie i uzupełnienie działań jej państw członkowskich.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Chodzi o nowe działanie oparte na kompetencjach UE w sferze lotnictwa cywilnego, które powinny znaleźć wyraz w skoordynowanym działaniu na arenie międzynarodowej. Stanowisko europejskie na konkretnych posiedzeniach ICAO i w grupach roboczych podlega stałej koordynacji. Porozumienie o współpracy stanowi logiczny i nieodzowny krok tej ewolucji.

1.5.4. Spójność z ewentualnymi innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Porozumienie o współpracy udostępnia dodatkowe narzędzia służące uzupełnieniu wkładu państw członkowskich w działalność ICAO, zwiększając jednocześnie wagę Europy w skali globalnej.

1.6. Czas trwania działania i jego wpływu finansowego

☐ Wniosek/inicjatywa o **określonym czasie trwania**

X Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2011 r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywany(-e) tryb(y) zarządzania[2]

☐ **Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane** przez Komisję

☐ **Pośrednie zarządzanie scentralizowane** poprzez przekazanie zadań wykonawczych:

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi

X **Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi: porozumienie o współpracy przewiduje utworzenie wspólnego komitetu z udziałem przedstawicieli Komisji wraz z ICAO w charakterze członków i z zaangażowaniem państw członkowskich.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Wspólny komitet ICAO i Komisji z zaangażowaniem państw członkowskich ma omawiać i proponować konkretne środki i działania podejmowane na podstawie Porozumienia. Prowadzony ma być regularny nadzór i monitoring zarówno na poziomie wspólnego komitetu, jak i na poziomie technicznym.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Niewłaściwe wykorzystanie funduszy Nadużycia finansowe

2.2.2. Przewidywane metody kontroli

Fundusze UE zostaną wyasygnowane na podstawie umowy o udzieleniu dotacji. Standardowe porozumienie w sprawie udziału finansowego UE zawiera odpowiednie zapisy dotyczące środków ograniczających ryzyko, z uwzględnieniem środków kontroli i odzyskiwania.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Zob. pkt 5.2.2

[2] Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Wykorzystane zostaną istniejące pozycje w budżecie:

Według porządku działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer 060203 Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów	ZRÓŻNICOWANE /NIEZRÓŻNICOWANE (3)	państw EFTA[4]	krajów kandydujących[5]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1A	Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów	zróżnicowane	nie	nie	nie	nie

[3] Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane

[4] EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

[5] Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:	Numer 1A	Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia

Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (MOVE)			Rok **2011**[6]	Rok **2012**	Rok **2013**	Rok **N+3**	**OGÓŁEM**
• Środki operacyjne							
Pozycja w budżecie numer 060203	Środki na zobowiązania	(1)	0,500	0,500	0,500		**1,5**
	Środki na płatności	(2)	0,500	0,500	0,500		**1,5**
Numer pozycji w budżecie	Środki na zobowiązania	(1a)					
	Środki na płatności	(2a)					
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne[7]							
Numer pozycji w budżecie		(3)					
OGÓŁEM środki dla DG MOVE	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	0,500	0,500	0,500		**1,5**
	Środki na płatności	=2+2a +3	0,500	0,500	0,500		**1,5**

[6] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

[7] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0	0	0		
	Środki na płatności	(5)	0	0	0		
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)					
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <…> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+ 6	**0,500**	**0,500**	**0,500**		**1,5**
	Środki na płatności	=5+ 6	**0,500**	**0,500**	**0,500**		**1,5**

Dział wieloletnich ram finansowych:	**5**	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok **2011**	Rok **2012**	Rok **2013**	Rok **N+3**	**OGÓŁEM 2011-13**
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (MOVE)						
• Zasoby ludzkie		0,025	0,025	0,25	…	**0,075**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,025	0,025	0,025	…	**0,075**
OGÓŁEM DG MOVE	Środki	0,050	0,050	0,050	…	**0,150**

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,050	0,050	0,050	…	**0,150**

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok **N**[8]	Rok **N+1**	Rok **N+2**	Rok **N+3**	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,550	0,550	0,550	…	**1,650**
	Środki na płatności	0,550	0,550	0,550	…	**1,650**

[8] Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– **X** Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

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

Określić cele i realizacje			Rok **N**		Rok **N+1**		Rok **N+2**		Rok **N+3**		wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						**OGÓŁEM**	
	REALIZACJA																	
⇩	Formy realizacji[9]	Średni koszt realizacji	liczba	Koszt	liczba	Koszt	liczba realizacji	Koszt	liczba realizacji	Koszt	liczba	Koszt	liczba	Koszt	liczba	Koszt	Liczba całkowita	koszty łącznie
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1[10] transport lądowy, lotniczy i morski.																		
Realizacja	0,500	1	0,50	1	0,50	1												1,5
Realizacja																		
Realizacja																		
Cel szczegółowy nr 1 - suma cząstkowa			0,500	1	0,500	1	0,500	1										

[9] Realizacje odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, kilometrów zbudowanych dróg itp.).

[10] Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2: „Cel(e) szczegółowy(-e)…”

KOSZT OGÓŁEM	0,500	1	0,500	1	0,500	1										

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– **X** Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej, wyłącznie w dziale 5 wieloletnich ram finansowych:
Potrzeby w zakresie środków administracyjnych zostaną pokryte ze środków już przeznaczonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi środkami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok **2011**	Rok **2012**	Rok **2013**	Rok **2014**	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			**OGÓŁEM**
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0,025	0,025	0,025					**0,075**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,025	0,025	0,025					**0,075**
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	0,050	0,050	0,050					**0,150**

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– **X** Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub przynajmniej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)

	Rok **2011**	Rok **2012**	Rok **2013**	Rok **2014**	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
• Przewidziane w planie zatrudnienia stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony							
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0,015	0,015	0,015				
XX 01 01 02 (w delegaturach)	0,010	0,010	0,010				
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
•							
OGÓŁEM	**0,025**	**0,025**	**0,025**				

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Zarządzanie działaniami podejmowanymi w ramach porozumienia o współpracy
Personel zewnętrzny	

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

– **X** Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

– ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

– ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych[11].

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu: nie dotyczy.

3.3. Szacunkowy wpływ finansowy na dochody:

– **X** Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.

[11] Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.