



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 15.11.2005
KOM(2005) 579 v konečném znění

2005/0228 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných
pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost
letectví**

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Poté, co v září 2002 vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1592/2002¹, má Společenství výlučnou pravomoc v oblasti letové způsobilosti leteckých výrobků, dílů a zařízení a jejich slučitelnosti se životním prostředím. Tyto výrobky, díly a zařízení, stejně jako organizace provádějící jejich projekci, výrobu či údržbu, musí od té doby plnit jednotná a závazná pravidla, která schvaluje Komise².

Zmíněným nařízením byla zřízena Evropská agentura pro bezpečnost letectví (AESA), která poskytuje Komisi potřebné technické znalectví a pomáhá jí především při plnění jejích úkolů v oblasti zákonodárství a právních předpisů. Agentura zavádí rovněž systém dozoru na trhu s cílem kontrolovat uplatňování právních předpisů Společenství, vyhodnocovat jejich účinek a předkládat návrhy v této oblasti. Osvědčení a akreditace osvědčující shodu výrobků a organizací se společnými pravidly vydává buď Evropská agentura pro bezpečnost letectví, nebo příslušné vnitrostátní orgány: Evropská agentura pro bezpečnost letectví zasahuje při vydávání osvědčení pro typy výrobků a při vydávání osvědčení organizacím nacházejících se ve třetích zemích; vnitrostátní orgány na základě společných pravidel a pod kontrolou agentury vydávají jednotlivá osvědčení a akreditace pro většinu organizací nacházejících se na jejich území.

Pravomoci agentury jsou definovány rozsahem působnosti nařízení (ES) č. 1592/2002. Od okamžiku schválení jeho znění se rozumělo, že cíle stanovené v jeho článku 2, tedy hlavně záruka optimální a jednotné úrovně bezpečnosti a vytvoření spravedlivých konkurenčních podmínek pro letecké provozovatele, mohou být dosaženy, pouze když se rozsah jeho působnosti rozšíří rovněž na letecký provoz a vydávání licencí letovým posádkám. Zákonodárský orgán ostatně Komisi výslovně uložil, aby v tomto smyslu předložila návrh a aby znovu zvážila otázku právní úpravy týkající se letadel třetích zemí³.

2. SOUČASNÉ VÝZVY

Společné letecké úřady (JAA)⁴ totiž již dlouho vypracovávají pravidla týkající se provozu letadel provádějících komerční leteckou dopravu⁵ nebo licencí a výcviku posádek⁶, ovšem uplatňování těchto pravidel se ponechává na zvážení zúčastněných států a pravidla se pak po celém Společenství plní, pokud vůbec, velmi různým způsobem. V důsledku toho není úroveň

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1).

² Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003 (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6) a nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1), přičemž první nařízení se týká certifikace výrobků, letadlových částí a zařízení a druhé údržby výrobků, letadlových částí a zařízení.

³ Článek 7 a 2. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 1592/2002.

⁴ JAA sdružují 37 evropských států, které společně vypracovávají společná pravidla v oblasti letecké bezpečnosti, tj. Joint Aviation Requirements (JAR).

⁵ JAR-OPS 1 a 3.

⁶ JAR-FCL a JAR-STD.

bezpečnosti jednotná. Rozdíly mezi členskými státy přetrvávají, což kromě jiného narušuje rovněž správné fungování vnitřního trhu.

Zahrnutí pravidel JAR-OPS do právních předpisů Společenství prostřednictvím dosud nepřijaté změny nařízení (EHS) č. 3922/91⁷ bude představovat nesporný pokrok, ale nezajistí dostatečnou úroveň harmonizace, protože se bude týkat pouze komerční letecké dopravy. Na ostatní typy letadel, ostatní komerční operace nebo nekomerční operace se tato společná pravidla nebudou vztahovat; uvedená pravidla se nebudou vztahovat ani na vydávání licencí letové posádky a na letadla třetích zemí.

Bezpečnost strojů třetích zemí provozovaných ve Společenství si však žádá lepších záruk. Přílohy Chicagské úmluvy stanoví minimální normy, které musí splňovat letadla, letečtí provozovatelé i posádky, aby získali přístup do mezinárodního leteckého provozu. Kontrola dodržování těchto povinností připadá v první řadě státu registrace letadla, ovšem ostatní smluvní státy mají možnost provádět inspekci strojů, které přelétávají jejich území, aby ověřily jejich bezpečnost. Ve Společenství je tato možnost realizována prostřednictvím směrnice „SAFA“⁸, která vychází z příloh 1, 6 a 8 Chicagské úmluvy. Ovšem kontroly, které budou členské státy provádět v tomto rámci, budou založeny pouze na těchto minimálních normách, které se nevztahují na všechny aspekty letecké bezpečnosti.

3. STANOVISKO EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ A ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

V uvedeném kontextu Komise rozhodla, že bude řešit žádost zákonodárního orgánu a navrhne, aby se společná bezpečnostní pravidla rozšířila rovněž na letecký provoz, na licence pilotů a na letadla třetích zemí.

V souladu s článkem 14 nařízení (ES) č. 1592/2002 byla Komise za tímto účelem povinna vyžádat si předběžně stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Agentura v souladu se svými vnitřními předpisy⁹ a s mezinárodními postupy v této věci měla provést důkladnější konzultace všech zúčastněných stran a vzít v úvahu připomínky, které budou zaslány, než vydá své stanovisko. Dne 27. dubna 2004 zveřejnila na svých internetových stránkách¹⁰ konzultační dokument o „uplatnitelnosti, hlavních zásadách a nejdůležitějších požadavcích týkajících se kvalifikací pilotů, leteckého provozu a právních předpisů o letadlech třetích zemí používaných provozovateli mimo Společenství“¹¹. V období od 30. dubna do 31. července 2004 bylo k tomuto dokumentu předloženo 1 695 připomínek od 93 soukromých osob, vnitrostátních orgánů, podniků nebo organizací. Agentura vypracovala na

⁷ Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4) a dokument KOM(2004) 73 ze dne 10.2.2004.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES ze dne 21. dubna 2004 o bezpečnosti letadel třetích zemí, která používají letiště Společenství (Úř. věst. L 143, 30.4.2004, s. 76).

⁹ Rozhodnutí MB/7/03 ze dne 27.6.2003 o postupu agentury při vypracování stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů, schválené v souladu s článkem 43 nařízení (ES) č. 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA č. 2/2004.

tyto připomínky písemnou odpověď a zúčastněné strany mohly k této odpovědi zaslat své připomínky¹².

Na základě připomínek získaných v průběhu těchto konzultací agentura zpracovala svou analýzu a dne 15. prosince 2004 předala Komisi stanovisko prosazující rozšíření společných pravidel na provoz letadel, na kvalifikaci pilotů a na letadla třetích zemí¹³. Toto stanovisko, do něhož lze nahlédnout na internetových stránkách agentury, „odráží většinu názorů vyjádřených v průběhu konzultací a představuje kompromisní řešení, k němuž by mohl být dosažen široký konsensus“.

4. POSOUZENÍ DOPADU

Předkládanému návrhu právní úpravy předcházelo posouzení dopadu, které vypracovaly útvary Komise. Projednávala se zejména dvě řešení:

- řešení, které si přál zákonodárny orgán a které předpokládalo rozšíření rozsahu působnosti nařízení (ES) č. 1592/2002, a tedy kompetencí Evropské agentury pro bezpečnost letectví;
- řešení předpokládající, že do práva Společenství se prostřednictvím nařízení (EHS) č. 3922/91 provedou pravidla stanovená mezivládní spoluprací v rámci JAA.

Z tohoto posouzení zřetelně vyplynula výhodnost řešení na úrovni Společenství pro leteckou bezpečnost a zlepšení fungování vnitřního trhu: proto bylo zvoleno rozšíření působnosti nařízení (ES) č. 1592/2002.

5. NÁVRH PRÁVNÍ ÚPRAVY

5.1. Právní nástroj a metoda

Pro rozšíření společných pravidel na letecký provoz, vydávání licencí pilotům a letadla třetích zemí se nabízí rozšíření oblasti působnosti (ES) č. nařízení 1592/2002 jako nejvhodnější legislativní nástroj, jelikož lze též pověřit Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví, jež je touto úpravou zřízena, novými úkoly v uvedených oblastech, a hlavně ve věci přípravy právních úprav a vydávání osvědčení.

Aby byly dotčené strany ušetřeny nesrovnalostí a zbytečných nákladů, budou společná pravidla založena na pravidlech, jež byla dosud stanovena v rámci JAA, tedy na JAR-OPS, JAR-FCL a JAR-STD. Stanou se tak závaznými a v celém Společenství se budou uplatňovat jednotným způsobem. Táž metoda byla zvolena při schvalování nařízení (ES) č. 1592/2002 u pravidel týkajících se letové způsobilosti.

¹² Přehled komentářů a seznam jejich autorů je k dispozici na internetových stránkách Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

¹³ Stanovisko č. 3/2004.

5.2. Obsah

5.2.1. Změny provedené ve stanovisku agentury

1. Návrh Komise je založen na stanovisku, které poskytla Evropská agentura pro bezpečnost letectví; nicméně v několika bodech se Komise rozhodla od něj odchýlit, aby ještě více posílila a udržela úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě. V souladu s ustanoveními čl. 12 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 1592/2002 byly tyto změny provedeny ve spolupráci s agenturou:
 - Komise si přála především posílit oblast působnosti nařízení a zahrnout do ní veškerá a z jakéhokoli titulu ve Společenství používaná letadla v rozsahu, který umožňuje Chicagská úmluva. Oblast působnosti čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) je tedy širší, než ve svém stanovisku navrhovala Evropská agentura pro bezpečnost letectví.
 - Pokud jde o palubní průvodčí, agentura navrhovala, aby se na ně vztahovaly společné bezpečnostní předpisy, avšak - se zřetelem na většinově vyjádřený názor v průběhu konzultací - nikoli řízení k vydávání osvědčení. Evropská agentura pro bezpečnost letectví nicméně upozornila Komisi na nevhodnost postavení personálu s tímto pracovním zařazením, který by tak zůstal mezi zaměstnanci přidělenými k úkolům bezpečnosti a zabezpečení jediným, komu nebyla vydána osvědčení, ačkoli hraje při zaručení bezpečnosti cestujících podstatnou úlohu, jak ukázal dne 2. srpna 2005 šťastný konec letecké nehody v Torontu. Komise zastává názor, že přetrvávání takové situace by bylo v rozporu s cíli stanovenými v článku 2 nařízení (ES) č. 1592/2002. Proto Komise navrhuje pokračovat v krocích zahájených dosud nepřijatou změnou nařízení (EHS) č. 3922/91, tedy aby letový personál byl držitelem osvědčení [čl. 6b odst. 4] prokazujícího jeho soulad s příslušnými základními požadavky stanovenými v nové příloze IV nařízení (ES) č. 1592/2002.
 - Komise byla toho názoru, že vyjmutí ultralehkých letadel ze společných pravidel není zřejmě nutno zajišťovat nadále systémově, protože výkonnost některých těchto strojů se dnes již rovná výkonnosti lehkých letadel. Proto si Komise přeje, aby se co nejdříve započaly práce na posouzení toho, zda a do jaké míry některé z těchto letadel mají být podřízeny společným pravidlům (4. bod odůvodnění).

5.2.2. Rozšíření oblasti působnosti nařízení

2. Pokud jde o letecký provoz, pilotní licence a letadla třetích zemí, byla přijata řešení Evropské agentury pro bezpečnost letectví a hlavní směry návrhu právní úpravy lze shrnout následovně:
 - Letecký provoz:

Pro zlepšení bezpečnosti občanů, zejména na zemi, a pro usnadnění volného pohybu služeb v rámci společného trhu by se návrhem nařízení rozšířila společná pravidla na všechny činnosti v oblasti letectví [čl. 4 odst. 1b] a povinnost osvědčení na všechny komerční provozovatele [čl. 6b odst. 2]. Osvědčení by vydávaly členské státy nebo případně Evropská agentura pro bezpečnost letectví [čl. 15b odst. 1], která by rovněž mohla v případě nutnosti nařídit provozní směrnice [čl. 15b odst. 2].

Pro nekomerční provoz by se pravidla uzpůsobila na všechna používaná letadla a nevyžadovala by vydání osvědčení, jak je tomu již ve většině členských států. Je-li tento provoz zabezpečován složitými letadly [čl. 3 písm. j)], měli by příslušní provozovatelé nicméně doložit, že jsou schopni splnit všechny důležité požadavky týkající se letového provozu [čl. 6b odst. 3 a příloha IV].

– Vydávání pilotních licencí:

Návrh nařízení ukládá většině pilotů působících ve Společenství, aby byli držiteli licence vydané na základě společných požadavků na jejich teoretické a praktické znalosti a na jejich fyzickou způsobilost [čl. 4 odst. 1a]. Organizace, výcviková zařízení pro simulaci letu a osoby podílející se na výcviku, testování, kontrole a lékařských prohlídkách pilotů musí na základě společných pravidel vlastnit příslušná osvědčení [čl. 6a odst. 1, 2, 3, 4 a 5]. Evropské agentuře pro bezpečnost letectví by byl uložen dohled nad správným uplatňováním těchto pravidel ve vnitrostátních orgánech pro osvědčení a sama by prováděla úkony související s osvědčeními pro organizace a výcviková zařízení pro simulaci letu ve třetích zemích [článek 15a].

Na všechny piloty by se ovšem nevztahovala totožná pravidla, jelikož v některých případech by byla neodpovídající. Takže zatímco komerční doprava by byla podřízena maximálním nárokům, ostatní obory letectví by mohly používat pravidla uzpůsobená podle složitosti letadel a složitosti leteckého prostoru, který používají. Více by se měl brát zřetel na rekreační létání: specifická pravidla vypracovaná JAA (JAR-FCL PPL) jsou totiž často považována za přemrštěné. Návrh nařízení by tedy zavedl novou kategorii licence, „licenci soukromého rekreačního pilota“, která je lépe uzpůsobená situaci této kategorie uživatelů leteckého prostoru. Tuto licenci by vydávaly zkušební úřady schválené agenturou nebo příslušným vnitrostátním orgánem podle výběru žadatele [čl. 6a odst. 2 a čl. 15a odst. 1 písm. b)]. Tento úkol by mohly plnit kupříkladu sportovní svazy.

– Letadla třetích zemí.

Pro účinnou ochranu bezpečnosti evropských občanů, ať už na zemi nebo při letech na palubě těchto strojů, by navrhované nařízení podřídilo společným pravidlům letadla třetích zemí, která jsou provozována ve Společenství v rozsahu, který umožňuje Chicagská úmluva [čl. 5 odst. 1, čl. 5 odst. 4 písm. j), čl. 5 odst. 5 písm. d), čl. 6a odst. 1, čl. 6b odst. 1]. Kromě toho v případě provozovatelů z třetích zemí zajišťujících ve Společenství komerční provoz je nutno dodržování společných pravidel doložit vydáním osvědčení [čl. 6b odst. 2 a 6 a čl. 15b odst. 1].

5.2.3. *Další změny nařízení*

3. Jelikož nařízení (ES) č. 1592/2002 vstoupilo v platnost v září 2002 a Evropská agentura pro bezpečnost letectví funguje od 28. září 2003, Komise je kromě jiného toho názoru, že je zapotřebí využít zkušeností získaných od té doby a zlepšit znění nařízení všude, kde je to nezbytné. Kromě rozšíření oblasti jeho působnosti by se tedy některá ustanovení měla změnit, zejména:

– Kvalifikované subjekty, které vydávají osvědčení z pověření agentury nebo vnitrostátních leteckými orgány, přičemž pokud jim tyto úkoly agentura přidělí, měly by být uznány vydáním osvědčení agenturou, která by se tímto způsobem ujistila o jejich schopnosti tyto úkoly plnit [článek 9a].

- Řízení odchýlných opatření by mělo být zjednodušeno: Komise by se pokud možno měla vyjadřovat k opatřením schváleným z tohoto titulu členskými státy, pouze jestliže tato opatření nejsou ve souladu s tímto nařízením nebo s jeho prováděcími pravidly [článek 10].
- Mělo by se změnit složení správní rady hlavně kvůli zvýšení průhlednosti: měli by v ní proto zasedat pozorovatelé zúčastněných stran. Řízení agentury by se ostatně mělo zlepšit díky zřízení výkonné rady, která by schvalovala strategické směry a kontrolovala plnění rozhodnutí správní rady [články 25, 28a, 28b a 28c].
- V souladu se stanoviskem agentury by se kromě toho měl zavést mechanismus účinné kontroly všech letadel provozovaných ve Společenství, aby bylo zaručeno skutečné dodržování všech společných bezpečnostních pravidel [článek 7].

6. SROVNÁVACÍ TABULKA MEZI NOVÝM A STARÝM ČÍSLOVÁNÍM ČLÁNKŮ A VYZNAČENÍ ZMĚN PROVEDENÝCH V NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1592/2002:

Nové číslování	Staré číslování	Provedené změny
1	1	Beze změn
2	2	Součástí sledovaných cílů se stává rovněž vytvoření spravedlivých podmínek hospodářské soutěže: doplňuje se odst. 2 písm. f)
3	3	Doplňují se nové definice h) až n) a upřesňuje se definice kvalifikovaných subjektů f)
4	4	S cílem zaručit bezpečnost občanů se společná pravidla budou vztahovat na všechna letadla používaná ve Společenství: - Mění se odst. 1 písm. b) a c) - Doplňuje se odst. 1 písm. d) - Vkládají se odstavce 1a a 1b - Odstavec 2 má nové znění
5	5	Doplňují se ustanovení týkající se vydávání osvědčení pro výrobky vyvinuté a vyráběné ve Společenství. Prokazování shody s hlavními požadavky na letovou způsobilost u letadel registrovaných ve třetí zemi: - Nové znění má odstavec 2 - Vkládá se odstavec 2a - Mění se odst. 4 písm. e) a f) - Vkládají se odst. 4 písm. j) a odst. 5 písm. d)

6	6	Beze změn
6a	Nový	Vydávání pilotních licencí
6b	Nový	Letecký provoz
7	7	Změna článku: vytváří se kolektivní mechanismus pro dozor nad letadly
8	8	Upřesnění v souvislosti s vložením nových článků 6a a 6b: - Nové znění odstavce 2 - Doplnuje se odstavec 3
9	9	Upřesňují se pravidla týkající se uznávání osvědčení vystavených ve třetích zemích: mění se odstavec 1
9a	Nový	Kvalifikované subjekty
10	10	Článek se mění tak, aby se zjednodušilo provádění odchylných opatření
11	11	Mění se odstavec 4 v souvislosti s novým článkem 7
11a	Nový	Vkládají se ustanovení o ochraně zdrojů informací
12	12	Beze změn
13	13	Nové znění má písmeno c) a doplňuje se písmeno d), protože výsledkem normalizačních inspekcí nejsou rozhodnutí, ale zprávy
14	14	Nové znění má odst. 2 písm. a)
15	15	Vydávání povolení k letu ze strany Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kvalifikace pracovníků pověřených předáváním výrobků po údržbě do provozu a vydávání osvědčení organizacím pověřených údržbou ze strany Evropské agentury pro bezpečnost letectví: - Nové znění má odst. 1 písm. e) a i) - Doplnují se odst. 1 písm. k) a l) - Mění se odst. 2 písm. b) druhý podbod - Nové znění má odst. 2 písm. c)
15a	Nový	Osvědčení personálu
15b	Nový	Osvědčení provozovatelů letecké dopravy

16	16	Je nové znění
17	17	Beze změn
18	18	Vztahy Evropské agentury pro bezpečnost letectví se zahraničními úřady a orgány musí být slučitelné s celkovou zahraniční politikou Společenství: mění se odstavec 2
19	19	Beze změn
20	20	Beze změn
21	21	Beze změn
22	22	Beze změn
23	23	Beze změn
24	24	Ve snaze o průhlednost musí být stanovisko Komise k plánu práce Evropské agentury pro bezpečnost letectví veřejné [odst. 2 písm. c)]. Vyjasňuje se odst. 2 písm. d): Evropská agentura pro bezpečnost letectví může uložit úkoly pro vydávání osvědčení jak vnitrostátním orgánům, tak i kvalifikovaným subjektům, jak se upřesňuje v textu na jiném místě. Správní rada jmenuje členy výkonné rady (odstavec 5)
25	25	Nová pravidla týkající se složení správní rady, která přebírají příslušná ustanovení z návrhu interinstitucionální dohody o regulačních agenturách ¹⁴ : mění se odstavec 1 a doplňuje se odstavec 3
26	26	Mění se odstavec 2
27	27	Beze změn
28	28	Nová pravidla týkající se hlasovacího práva ve správní radě, která přebírají příslušná ustanovení z návrhu interinstitucionální dohody o regulačních agenturách: mění se odstavec 2
28a	Nový	Vytvoření výkonné rady
28b	Nový	Složení výkonné rady
28c	Nový	Postup rozhodování ve výkonné radě
29	29	Upřesňují se funkce výkonného ředitele: nové znění odstavce 3
30	30	Mění se postupy pro výběr a odvolání výkonného ředitele a ředitelů Evropské agentury pro bezpečnost letectví v souladu s návrhem

¹⁴

KOM(2005) 59 ze dne 25.2.2005.

		interinstitucionální dohody o regulačních agenturách: mění se odstavce 1 a 4
31	31	Beze změn
32	32	Beze změn
33	33	Beze změn
34	34	Beze změn
35	35	Nové znění odstavce 1
36	36	Beze změn
37	37	Beze změn
38	38	Beze změn
39	39	Beze změn
40	40	Beze změn
41	41	Nové ustanovení týkající se podání žaloby k Soudnímu dvoru: mění se odstavce 1 a 2
42	42	Beze změn
43	43	Beze změn
44	44	Beze změn
45	45	Nové, jasnější znění odstavce 1
46	46	Vyšetřování v kvalifikovaných subjektech: je nové znění odstavce 1 a vkládá se odstavec 1a
46a	Nový	Upřesnění obsahu a podoby ročního plánu práce
46b	Nový	Upřesnění obsahu a podoby výroční souhrnné zprávy
47	47	Odkaz na nařízení (ES) č. 45/2001 ¹⁵ a upřesnění použití nařízení (ES) č. 1049/2001: doplňují se odstavce 5 a 6
48	48	Uvedení agentury v soulad s finančním nařízením: nové znění odstavce 1

¹⁵

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

49	49	Beze změn
50	50	Beze změn
51	51	Beze změn
52	52	Beze změn
53	53	V odstavci 4 se zrušují přechodná ustanovení týkající se příspěvku ze strany Společenství
54	54	Beze změn
55	55	Beze změn
56	56	Zrušuje se odstavec 3, jelikož je nadále nadbytečný
57	57	Beze změn (článek 2 stávajícího návrhu obsahuje nová ustanovení o zrušení)
58	58	Beze změn (článek 3 stávajícího návrhu obsahuje nová ustanovení o vstupu v platnost)
Příloha I	Příloha I	Beze změn
Příloha II	Příloha II	Úpravy
Příl.. III	Nová	Základní požadavky na vydávání licencí pilotům
Příl.. IV	Nová	Základní požadavky na letecký provoz
Příl..V	Nová	Kritéria pro kvalifikované subjekty

7. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

Evropské státy v rámci JAA již dlouho spolupracují na vytvoření společných pravidel letecké bezpečnosti, které z podstaty věci nemohou být čistě vnitrostátní. Avšak protože je jejich uplatňování ponecháno na zvážení zúčastněných stran, členské státy záhy dospěly k dohodě, že jednotné a vysoké úroveň bezpečnosti lze dosáhnout pouze prostřednictvím akce na úrovni Společenství.

Nařízením (EHS) č. 3922/91 a následně nařízením (ES) č. 1592/2002 se tedy postupně převedla na Společenství pravomoc členských států v oblasti letecké způsobilosti a slučitelnosti leteckých výrobků se životním prostředím. Společná pravidla zavedla směrnice 91/670/EHS v oblasti licencí personálu a směrnicí 2004/36/ES v oblasti bezpečnosti letadel třetích zemí.

Již při schválení směrnice 91/670/EHS zákonodárny orgán uložil Komisi, aby předložila opatření, jimiž se stanoví harmonizované požadavky v oblasti vydávání licencí a výcvikového

programu. Rok nato nařízení (EHS) č. 2407/92¹⁶ o vydávání licencí leteckým dopravcům obsahovalo odkaz na budoucí nařízení Rady o vydávání osvědčení leteckým dopravcům. Obdobně schválením nařízení (ES) č. 1592/2002 zákonodárny orgán uznal, že optimální a jednotné úrovně bezpečnosti by bylo možno dosáhnout pouze rozšířením oblasti působnosti na letecký provoz a na vydávání licencí letovým posádkám a současně chtěl, aby se tento předpis vztahoval rovněž na letadla třetích zemí.

Z toho vyplývá, že nutnost akce Společenství pro dosažení sledovaného cíle, tj. stanovení a jednotné uplatňování společných pravidel pro vydávání pilotních licencí, pro letecký provoz a letadla třetích zemí, se jasně uznává jako oprávněná. Návrh nařízení nejde nad rámec nutný pro dosažení tohoto cíle. Odpovídá tedy zásadám subsidiarity a proporcionality stanoveným článkem 5 Smlouvy o založení Evropského společenství.

8. HODNOCENÍ

Opatření navrhovaná stávajícím nařízením a jeho prováděcími pravidly se hodnotí v souladu s ustanoveními článku 51 nařízení (ES) č. 1592/2002.

¹⁶ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹⁷,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru¹⁸,

po konzultaci s Výborem regionů¹⁹,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy²⁰,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Druhý bod odůvodnění nařízení (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví²¹ stanovuje, mimo jiné, že je třeba vytvořit odpovídající základní požadavky na provoz letadel a vydávání licencí letové posádky a jejich použití na letadla třetích zemí. Článek 7 uvedeného nařízení požaduje, aby Komise podala co nejdříve návrhy Evropskému parlamentu a Radě ohledně základních zásad, použitelnosti a základních požadavků na regulaci personálu a organizace účastníků se provozu letadel.
- (2) Společenství by mělo v souladu s normami stanovenými v Úmluvě o civilním letectví, podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“), stanovit základní požadavky na regulaci personálu a organizací účastníků se provozu letadel i osob a výrobků, které se podílejí na výcviku a lékařských prohlídkách pilotů. Komise by měla být oprávněna vypracovat nezbytná prováděcí pravidla.

¹⁷ Úř. věst. C , , s. .

¹⁸ Úř. věst. C , , s. .

¹⁹ Úř. věst. C , , s. .

²⁰ Úř. věst. C , , s. .

²¹ Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1.

- (3) Evropští občané by měli vždy požívat vysoké a jednotné úrovně ochrany. Proto musí letadla třetích zemí, používaná při letu směrem na území, z něj nebo na něm, na něž se vztahuje Smlouva, podléhat příslušnému dozoru na úrovni Společenství v rámci omezení stanovených v Chicagské úmluvě.
- (4) Nebylo by správné, aby společným pravidlům podléhala všechna letadla, zvláště taková, která mají jednoduchou konstrukci nebo jsou provozována převážně na místních linkách, a amatérsky vyrobená letadla, nebo která jsou zvláště vzácná či existují jen v malém počtu; tato letadla by tedy měla i nadále podléhat regulační kontrole členských států. Je však třeba přijmout odpovídající opatření k všeobecnému zvýšení úrovně bezpečnosti rekreačního letectví.
- (5) Je třeba vzít v úvahu zejména letadla a vrtulníky s nízkou nejvyšší vzletovou hmotností, jejichž výkon se zvyšuje, které mohou létat nad celým územím Společenství a jsou vyráběny průmyslově, takže je lze v zájmu zajištění nezbytné jednotné úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí lépe regulovat na úrovni Společenství.
- (6) Oblast působnosti akce Společenství by měla být jasně vymezena, aby bylo možno bez jakýchkoli nejasností určit osoby, organizace a produkty podléhající tomuto nařízení a pravidlům přijatých pro jeho provedení. Takový rozsah působnosti by měl být jasně vymezen odkazem na seznam letadel, na které se toto nařízení nevztahuje.
- (7) Výrobky leteckého průmyslu, součástky a zařízení, provozovatelé komerční letecké dopravy i piloti a osoby, výrobky nebo organizace podílející se na jejich výcviku a lékařských prohlídkách by měli získávat osvědčení nebo licence, pokud splňují základní požadavky stanovené Společenstvím v souladu s normami Chicagské úmluvy. Komise by měla být oprávněna vypracovat nezbytná prováděcí pravidla.
- (8) Řádným způsobem schválené hodnotící orgány by měly být oprávněny vystavovat licence pilotům působícím v oblasti rekreačního provozu.
- (9) Evropská agentura pro bezpečnost letectví („agentura“) by měla být oprávněna vystavovat osvědčení nebo licence osobám, organizacím a výrobkům, na které se vztahuje toto nařízení, pokud je takto centralizovaná činnost účinnější, než je vydávání osvědčení na úrovni členských států. Agentuře by mělo být ze stejného důvodu dovoleno přijímat rozhodnutí vztahující se na provoz letadel, kvalifikaci posádky nebo bezpečnost letadla třetích zemí, pokud jsou to nejlepší prostředky k dosažení jednotnosti a usnadnění fungování vnitřního trhu.
- (10) Účinné fungování systému bezpečnosti civilního letectví Společenství v oblastech, na něž se vztahuje toto nařízení, vyžaduje pro zjištění nebezpečných podmínek a přijetí odpovídajících nápravných opatření posílení spolupráce mezi Komisí, členskými státy a agenturou.
- (11) Podpora povědomí o bezpečnosti a řádného fungování regulačního systému v oblastech, na něž se vztahuje nařízení, vyžaduje, aby svědkové spontánně hlásili nehody a další události. Toto hlášení by mělo být usnadněno vytvořením nerepresivního prostředí a na ochranu těchto informací a osob, které je poskytly, by měla být přijata na úrovni členských států příslušná opatření.

- (12) V zájmu průhlednosti by měli mít zúčastněné strany ve správní radě agentury své pozorovatele. V zájmu řádného řízení agentury by měla být dále vytvořena výkonná rada, která by přijímala strategické pokyny a kontrolovala by plnění rozhodnutí správní rady.
- (13) Toto nařízení stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví. Proto by měla být v patřičnou dobu zrušena příloha III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví²² a v celém svém rozsahu směrnice Rady 91/670/EHS ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví²³, aniž jsou dotčena osvědčení nebo licence, které již byly v souladu s těmito právními předpisy vystaveny výrobkům, osobám nebo organizacím.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku vydaném Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví²⁴ v souladu s čl. 12 odst. 2 písm. b) a čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 1592/2002.
- (15) Nařízení (ES) č. 1592/2002 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

ZMĚNY ZÁKLADNÍHO NAŘÍZENÍ

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1592/2002 se mění takto:

- (1) V čl. 2 odst. 2 se vkládá toto písmeno:
- „f) zajistit stejné prostředí pro všechny účastníky na trhu vnitřního letectví.“
- (2) Článek 3 se mění takto:
- a) písmeno f) se mění takto:
- „f) „kvalifikovaným subjektem“ akreditovaná organizace, která může plnit úkoly vydávání osvědčení pod kontrolou a v odpovědnosti agentury nebo vnitrostátního leteckého orgánu;“
- b) vkládají se písmena h) až n):

²² Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4.

²³ Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 21.

²⁴ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 3/2004.

- „h) „provozovatelem“ jakákoli právnická nebo fyzická osoba provozující nebo zamýšlející provozovat jedno nebo více letadel;
- i) „komerčním provozem“ placená letecká činnost na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, při níž zákazník není přímo ani nepřímo vlastníkem letadla používaného pro účely této smlouvy a provozovatel není přímo ani nepřímo zaměstnancem zákazníka;
- j) „složitým letadlem poháněným motorem“:
- i) letadlo:
 - s maximální certifikovanou vzletovou hmotností překračující 5 700 kg nebo;
 - s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující vyšším, než je 9, nebo;
 - s osvědčením pro provoz s minimální posádkou nejméně 2 piloti nebo;
 - vybavené proudovým motorem/proudovými motory; nebo
 - ii) helikoptéra:
 - s maximální certifikovanou vzletovou hmotností překračující 3 175kg, nebo;
 - s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel vyšším než 5 nebo;
 - s osvědčením pro provoz s minimální posádkou nejméně 2 piloti; nebo
 - iii) letadlo se sklopným rotorem;
- k) „rekreačním provozem“ jakýkoli nekomerční provoz s nesložitým letadlem poháněným motorem;
- l) „zkušebním úřadem“ úřad, který může vyhodnotit, zda právnická nebo fyzická osoba splňuje pravidla stanovená pro soulad se základními požadavky tohoto nařízení, a který může vydávat příslušná osvědčení;
- m) „výcvikovým zařízením pro simulaci letu“ jakýkoli druh zařízení, na němž jsou simulovány letové podmínky na zemi; jsou to letecké simulátory, letová výcviková zařízení, výcviková zařízení pro výcvik navigace a postupů a výcviková zařízení pro základní přístroje;
- n) „zařazením“ ustanovení uvedené na licenci pro piloty vysvětlující speciální podmínky, výsady nebo omezení náležející k takové licenci.“

(3) Článek 4 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) registrovaná v členském státě, pokud jejich zákonný bezpečnostní dozor není delegován na třetí zemi a nejsou využívána provozovatelem ze Společenství, nebo“

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) registrovaná ve třetí zemi a užívaná provozovatelem, pro nějž členský stát zajišťuje dohled nad provozem nebo směrem na území, na něm nebo směrem z území Společenství provozovatelem založeným nebo se sídlem ve Společenství, nebo“

iii) doplňuje se toto písmeno d):

„d) registrovaná ve třetí zemi nebo registrovaná v členském státě, který delegoval zákonný bezpečnostní dozor na třetí stát, a užívaná provozovatelem ze třetí země směrem na území, na něm nebo směrem z území Společenství;“

iv) v poslední větě odstavce 1 se zrušují slova „pokud jejich zákonný bezpečnostní dozor není delegován na třetí zemi a nejsou využívána provozovatelem ze Společenství“.

b) vkládá se tento odstavec 1a:

„1a) Personál podílející se na provozu letadel uvedených v odst. 1 písm. b) nebo c) musí dodržovat toto nařízení.“

c) vkládá se tento odstavec 1b:

„1b) Provoz letadla uvedeného v odst. 1 písm. b), c) nebo d) musí být v souladu s tímto nařízením.“

d) odstavec 2 se mění takto:

„2. Odstavce 1, 1a a 1b se nevztahují na letadla uvedená v příloze II.“

(4) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 2 se mění takto:

i) v úvodní části se slova „registrovaná v členském státě“ nahrazují slovy „na něž se odkazuje v čl. 4 odst. 1 písm. b)“;

ii) v první větě písmena d) se slova „za konstrukci, výrobu a údržbu výrobků“ nahrazují slovy „za údržbu výrobků“;

iii) vkládá se toto písmeno dd):

„dd) organizace odpovědné za konstrukci a výrobu výrobků, součástí a zařízení prokáží, že mají schopnosti a prostředky, aby dostály odpovědnosti související s jejich výsadními právy. Nemají-li dohodnuto jinak, jsou tyto schopnosti a prostředky uznány schválením organizace. Výsadní práva udělená schválením organizaci a rozsah působnosti schválení jsou specifikovány v podmínkách schválení.“

b) vkládá se tento odstavec 2a:

„2a. Letadla uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. a) a výrobky, součástky a zařízení nainstalovaná na nich musí vyhovovat ustanovením odstavce 2 písm. a), b) a dd) tohoto článku.“

c) odstavec 4 se mění takto:

i) do písmena e) se vkládají tyto pododstavce iv), v) a vi):

„iv) minimálního programu údržby s osvědčením typu výcviku personálu v zájmu zajištění dodržování ustanovení odst. 2 písm. e);

v) minimálního programu pilotního typu zařazení v zájmu zajištění dodržování ustanovení článku 6a;

vi) hlavního příslušného minimálního seznamu zařízení a dodatečné specifikace letové způsobilosti pro daný typ provozu v zájmu zajištění dodržování ustanovení článku 6b.“

ii) písmeno f) se nahrazuje takto:

„f) podmínky pro vydání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení schválení vydaných organizacím a požadovaných v souladu s odst. 2 písm. d), dd) a f) a podmínky, za kterých tato schválení nemusí být vyžadována;“

iii) vkládá se toto písmeno j):

„j) jak se prokazuje shoda letadel podle čl. 4 odst. 1 písm. c) a d) se základními požadavky.“

(d) do odstavce 5 se vkládá toto písmeno d):

„d) nekladla na letadla uvedená v čl. 4 odst. 1) písm. c) a d) požadavky, které by se neshodovaly se závazky členských států podle ICAO.“

(5) Za článek 6 se vkládají tyto články 6a a 6b:

Vydávání pilotních licencí

1. Piloti účastníci se provozu letadel uvedených v čl. 4 odst. 1) písm. b) a c) a organizace, výcviková zařízení pro simulaci letu a osoby podílející se na jejich výcviku, testování, kontrole a lékařských prohlídkách musí vyhovovat základním požadavkům stanoveným v příloze III.
2. Pilot může létat s letadlem pouze tehdy, pokud jsou držiteli licence a příslušného lékařského osvědčení pro vykonávanou činnost.

Pilotovi je vydána licence, prokáže-li, že splňuje pravidla stanovená za účelem zajištění souladu se základními požadavky ohledně teoretických znalostí, praktických dovedností a jazykových znalostí. Takovou licenci může vydat zkušební úřad, pokud jsou její výsadní práva omezena na rekreační létání.

Pilotům je vydáno lékařské osvědčení, prokáže-li se, že splňují pravidla stanovená za účelem zajištění souladu se základními požadavky ohledně zdravotní způsobilosti. Toto lékařské osvědčení vydají letečtí lékaři nebo letecká zdravotní střediska, s výjimkou pilotů zabývajících se rekreačním létáním, u nichž jej může vydat praktický lékař.

V licenci budou specifikována výsadní práva udělená pilotovi a rozsah působnosti licence a lékařského osvědčení.

Pokud se týče pilotů účastnících se provozu letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. c), požadavek uvedený v druhém a třetím pododstavci výše může být splněn přijetím licencí a lékařských osvědčení vydaných třetí zemí nebo z jejího pověření.

3. Schopnost zkušebních úřadů, organizací provádějících výcvik pilotů a organizací odpovědných za vyhodnocení zdravotní způsobilosti pilotů dostát odpovědnosti související s jejich výsadními právy v souvislosti s vydáváním licencí a lékařských osvědčení se uznává udělením schválení.

Schválení organizace se uděluje, když se prokáže, že organizace splňuje pravidla pro zajištění shody s příslušnými základními požadavky stanovenými v příloze III.

Ve schválení musejí být specifikována výsadní práva, která se jím udělují.

4. Výcvikové zařízení pro simulaci letu používané pro výcvik pilotů musí mít osvědčení. Toto osvědčení je vydáno, když se prokáže, že zařízení splňuje pravidla pro zajištění souladu s příslušnými základními požadavky stanovenými v příloze III.
5. Osoba odpovědná za poskytování výcviku pro piloty nebo za přezkušování jejich způsobilosti nebo zdravotní způsobilosti, musí být držitelem příslušného osvědčení.

Osvědčení je vydáno, když se prokáže, že žadatel splňuje pravidla pro zajištění souladu s příslušnými základními požadavky stanovenými v příloze III.

V osvědčení musejí být specifikována výsadní práva, která se jím udělují.

6. Komise přijme v souladu s postupem stanoveným v čl. 54 odst. 3 pravidla pro provedení tohoto článku. Ty obzvláště stanoví:
 - a) různá zařazení pro licence pilotů a lékařská osvědčení odpovídající různým druhům prováděných činností;
 - b) podmínky pro vydávání, udržování, změnu, omezení, pozastavení a zrušení licencí, zařazení pro licence, lékařská osvědčení, schválení organizací, zkušební úřady a osvědčení personálu;
 - c) výsadní postavení a odpovědnosti držitelů licencí, zařazení licencí, lékařská osvědčení, schválení organizací a osvědčení personálu.
7. Při vypracovávání prováděcích pravidel podle odstavce 6 dbá Komise zejména na to, aby tato pravidla odrážela v současné době nejlepší technický stav a nejlepší praxi v oblasti výcviku letových posádek a aby umožňovala bezprostřední reakci na zjištěné příčiny nehod a na vážné mimořádné události.

Článek 6b

Letecký provoz

1. Provoz letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b), c) a d) musí splňovat základní požadavky stanovené v příloze IV.
2. Provozovatelé zabývající se komerčním provozem prokáží, že mají schopnosti a prostředky, aby dostáli odpovědnosti související s jejich výsadními právy.

Tyto schopnosti a prostředky jsou uznány vydáním osvědčení.

Výsadní práva udělená provozovateli a oblast působnosti provozu budou specifikována v osvědčení.

Pokud jde o provozovatele podílející se na provozu letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. d), požadavky tohoto odstavce je možno splnit podle potřeby přijetím osvědčení vydaných třetí zemí nebo z jejího pověření.

3. Provozovatelé zabývající se nekomerčním provozem složitých motorových letadel prokáží svou schopnost a prostředky dostát odpovědnosti související s provozem letadel.
4. Palubní průvodčí podílející se na provozu letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) musí splňovat základní požadavky stanovené v příloze IV. Musí vlastnit osvědčení a lékařské potvrzení odpovídající vykonávané činnosti.

5. Komise přijme v souladu s postupem stanoveným v čl. 54 odst. 3 pravidla pro provedení tohoto článku. Ty obzvláště stanoví:
- a) podmínky pro provoz letadel v souladu se základními požadavky stanovenými v příloze IV;
 - b) podmínky pro vydávání, udržování, změnu, omezení, pozastavení a zrušení osvědčení provozovatele uvedených v odstavci 2;
 - c) výsadní práva a odpovědnosti provozovatelů a držitelů osvědčení;
 - d) podmínky a postupy dohledu a kontroly provozovatelů uvedených v odstavci 3;
 - e) podmínky pro vydávání, udržování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení palubních průvodčích uvedených v odstavci 4;
 - f) podmínky, za nichž je možno provoz zakázat, omezit nebo podřídít určitým podmínkám v zájmu bezpečnosti v souladu s čl. 15b odst. 2.
6. Prováděcí pravidla podle odstavce 5 musí odrážet v současné době nejlepší technický stav a nejlepší praxi v oblasti leteckého provozu.

Prováděcí pravidla dále musí brát v úvahu celosvětové zkušenosti s provozem letadel a vědecký a technický pokrok.

Musí umožňovat bezprostřední reakci na zjištěné příčiny nehod a na vážné mimořádné události.

Nesmí klást na letadla uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. c) a d) požadavky, které by nebyly v souladu s povinnostmi členských států podle ICAO.

- (6) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Kolektivní dozor

1. Členské státy a agentura spolupracují při zajišťování toho, že ustanovení tohoto nařízení a prováděcích pravidla k němu jsou skutečně prováděna, a to prostřednictvím řádného sběru, včetně kontroly na letištní ploše, a výměny informací.
2. Komise přijme v souladu s postupem stanoveným v čl. 54 odst. 3 pravidla pro provedení tohoto článku, které specifikují obzvláště:
 - a) podmínky pro sběr, výměnu a šíření informací;
 - b) podmínky pro provádění kontrol na letištní ploše, včetně systematických kontrol;

- c) podmínky pro vydání zákazu startu letadel, která nesplňují toto nařízení nebo prováděcí pravidla k němu.“

(7) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Až do přijetí prováděcích pravidel podle čl. 5 odst. 5 a čl. 6a odst. 6 a aniž je dotčeno ustanovení čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení, lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydat na základě použitelných vnitrostátních nařízení.“

b) doplňuje se tento odstavec 3:

„3. Až do přijetí prováděcích pravidel podle čl. 6b odst. 5 lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydat na základě použitelných vnitrostátních nařízení nebo, pokud to připadá v úvahu, na základě příslušných podmínek nařízení (EHS) č. 3922/1991.“

(8) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Odchylně od ustanovení tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu vydá agentura v rámci svých pravomocí osvědčení na základě osvědčení vystavených leteckými orgány třetí země, podle dohod o uznávání uzavřených mezi Společenstvím a dotčenou třetí zemí.“

(9) Za článek 9 se vloží tento článek 9a:

„Článek 9a

Kvalifikované subjekty

1. Kvalifikované subjekty, které vydávají konkrétní osvědčení v souladu s příslušnými postupy jménem agentury nebo jménem členských států, pokud tyto vydávají osvědčení při používání tohoto nařízení, jsou povinny dodržovat kritéria uvedená v příloze V a jsou povinny prokázat, že mají nezbytné organizační předpoklady a zkušenosti. Tyto schopnosti a prostředky jsou agenturou uznány vydáním osvědčení.
2. Pokud jde o kvalifikované subjekty, agentura:
 - a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů provádí kontroly a audit subjektů, kterým vydává osvědčení;
 - b) vydává a prodlužuje osvědčení;
 - c) mění, omezuje, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení subjektu, pokud podmínky, za nichž bylo agenturou vydáno, nejsou nadále

splněny, nebo pokud příslušný subjekt nesplňuje závazky jemu uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.“

(10) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Ustanovení o odchylkách

1. Toto nařízení a pravidla přijatá k jeho provedení nesmějí bránit členským státům, aby bezprostředně reagovaly na nepředvídané bezpečnostní problémy týkající se určitého výrobku, osoby nebo organizace, na které se vztahuje toto nařízení.

Členský stát je povinen bezodkladně informovat agenturu, Komisi a ostatní členské státy o přijatých opatřeních a jejich zdůvodnění.

2. V souladu s čl. 16 odst. 3 je agentura oprávněna do jednoho měsíce od doručení oznámení v souladu s odstavcem 1 tohoto článku rozhodnout, zda lze tento bezpečnostní problém řešit v rámci tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu, pokud Komise ve stejné lhůtě nevznese námitky. Agentura poté přijme příslušné rozhodnutí a jeho kopii zašle Komisi a ostatním členským státům.

Pokud ale naopak agentura rozhodne, že bezpečnostní problém je výsledkem nedostatků nebo neodpovídající úrovně zabezpečení vyplývající z používání tohoto nařízení nebo prováděcích pravidel k němu, zpracuje a vydá stanovisko, ve kterém navrhne, zda toto nařízení nebo prováděcí pravidla k němu mají být pozměněna a zda mají být daná opatření zrušena nebo zachována. V souladu s postupy uvedenými v čl. 54 odst. 3 je Komise oprávněna rozhodnout na základě tohoto stanoviska. Pokud má platnost opatření pokračovat, musí být zavedena všemi členskými státy a vztahuje se na ně ustanovení článku 8.

3. Členské státy mohou od plnění základních požadavků stanovených v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu udělit odchylky v případě dočasných nepředvídaných naléhavých provozních okolností nebo provozních potřeb, není-li tím nepříznivě postižena úroveň bezpečnosti. Agentuře, Komisi a ostatním členským státům jsou tyto odchylky oznámeny při opakování nebo jsou-li uděleny na dobu delší než dva měsíce.
4. V souladu s čl. 16 odst. 3 je agentura povinna stanovit do jednoho měsíce od doručení oznámení podle odstavce 3 tohoto článku, zda jsou tyto odchylky v souladu se všeobecnými požadavky na bezpečnost tohoto nařízení nebo jiného pravidla v rámci práva Společenství. Agentura je povinna poskytnout Komisi své stanovisko.

Na základě tohoto stanoviska a v souladu s postupy uvedenými v čl. 54 odst. 4 je Komise oprávněna rozhodnout o zrušení těchto odchylek.

5. Lze-li úroveň ochrany rovnocenné úrovni dosažené uplatňováním prováděcích pravidel k tomuto nařízení dosáhnout jinými prostředky, může členský stát bez diskriminace na základě státní příslušnosti udělovat schválení odchylně od těchto prováděcích pravidel.

V těchto případech oznámí daný členský stát Komisi úmysl toto schválení udělit a uvede důvody prokazující potřebu odchylky od daného pravidla a stanovené podmínky zajišťující dosažení rovnocenné úrovně ochrany.

6. V souladu s čl. 16 odst. 3, do dvou měsíců od doručení oznámení v souladu s odstavcem 5 tohoto článku, je agentura povinna vydat stanovisko, zda je navrhovaný souhlas v souladu s podmínkami stanovenými v daném odstavci.

Do jednoho měsíce od doručení stanoviska agentury je Komise oprávněna zahájit řízení v souladu s čl. 54 odst. 3, k vydání rozhodnutí, zda lze navrhovaný souhlas vydat, nebo zda musí být zamítnut. Pokud lze souhlas vydat, Komise je povinna informovat o svém rozhodnutí všechny členské státy, které jsou též oprávněny uplatňovat toto opatření. Na příslušné opatření se vztahují ustanovení článku 8.“

- (11) V článku 11 se do odstavce 4 vloží tato věta:

„Od okamžiku vstupu v platnost prováděcích pravidel v souladu s čl. 7 odst. 2 musí bezpečnostní zpráva zahrnovat i analýzu veškerých informací získaných v souladu s článkem 7. Tato analýza musí být jednoduchá a snadno pochopitelná a musí z ní být zřejmé, zda jsou cestující vystaveni zvýšenému bezpečnostnímu riziku. V této analýze je zdroj informací zamlčen.“

- (12) Za článek 11 se vkládá tento článek 11a:

„Článek 11a

Ochrana zdrojů informací

1. Pokud informace uvedené v článku 11 poskytla fyzická osoba dobrovolně, v příslušných zprávách nebude uveden zdroj těchto informací.
2. Aniž jsou dotčena použitelná ustanovení trestního práva, zdrží se členské státy uplatnění postupů ohledně porušení zákonů z neuváženosti nebo nedbalosti, o němž se dozví na základě zpráv souvisejících s použitím tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu.

Toto pravidlo se nepoužije v případech hrubé nedbalosti.

3. Při použití postupů v souladu s vnitrostátními právními předpisy a praxí členské státy zajistí, aby zaměstnanci, kteří poskytnou informace na základě použití tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu, nebyli svými zaměstnavateli nijak postiženi, s výjimkou případů hrubé nedbalosti.

4. Tento článek platí, aniž by tím byly dotčeny vnitrostátní předpisy týkající se přístupu soudních orgánů k informacím.“
- (13) Článek 13 se mění takto:
- a) písmeno c) se nahrazuje tímto:
- „c) přijímá požadovaná rozhodnutí pro použití článků 9a, 15, 15a, 15b a 46;“
- b) doplňuje se toto písmeno d):
- „d) vydává zprávy na základě kontroly normalizačních inspekcí v souladu s čl. 16 odst. 1 a článkem 45.“
- (14) V čl. 14 odst. 2 písm. a) se zrušují slova „včetně kodexů letové způsobilosti“.
- (15) Článek 15 se mění takto:
- a) odstavec 1 se mění takto:
- i) první věta se nahrazuje tímto:
- „S ohledem na výrobky, součásti a zařízení podle čl. 4 odst. 1 písm. a) a b), pokud je to vhodné a podle specifikace v Chicagské úmluvě nebo v jejích přílohách, vykonává agentura v zastoupení členských států funkce a úkoly státu týkající se konstrukce, výroby nebo registrace, vztahují-li se na schválení konstrukce.“
- ii) písmeno e) se nahrazuje tímto:
- „e) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů provádí technická šetření související s vydáváním osvědčení výrobkům, součástem a zařízením;“
- iii) písmeno i) se nahrazuje tímto:
- „i) mění, pozastavuje nebo ruší veškerá osvědčení, pokud podmínky, za nichž byla agenturou vydána, nejsou nadále splněny nebo pokud právnická nebo fyzická osoba držící osvědčení neplní závazky jí uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu;“
- iv) doplňují se tato písmena k) a l):
- „k) stanoví vhodná omezení pro každé letadlo, pro něž se požaduje pro jednorázový let povolení k letu;
- l) vydává povolení k letu letadlu, pokud je takové povolení potřebné k provedení série letů.“
- b) odstavec 2 se mění takto:
- i) v písmenu b) se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„ii) organizacím zajišťujícím výrobu a údržbu, umístěným na území členských států, pokud o to požádá dotčený členský stát, nebo“

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) mění, pozastavuje nebo ruší osvědčení dané organizace, pokud podmínky, za nichž bylo agenturou vydáno, nejsou nadále splněny nebo pokud daná organizace neplní závazky jí uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.“

(16) Za článek 15 se vkládají tyto články 15a a 15b:

„Článek 15a

Osvědčení personálu

1. Pokud jde o personál a organizace uvedené v čl. 6a odst. 1, agentura:
 - a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů vede kontroly a revize organizací a zkušebních úřadů, kterým vydává osvědčení;
 - b) vydává a prodlužuje osvědčení:
 - i) organizacím pro výcvik personálu a leteckým zdravotním střediskům umístěným na území členských států, pokud o to dotčený členský stát požádá, nebo
 - ii) organizacím pro výcvik personálu a leteckým zdravotním střediskům umístěným mimo území členských států, nebo
 - iii) zkušebními úřady, pokud o to takové úřady požádají;
 - c) mění, omezuje, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení organizace, pokud podmínky, za nichž bylo agenturou vydáno, nejsou nadále splněny nebo pokud příslušná právnická nebo fyzická osoba, která drží osvědčení, neplní závazky jí uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.
2. Pokud jde o výcviková zařízení pro simulaci letu uvedená v čl. 6a odst. 1, agentura:
 - a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů, provádí technické kontroly zařízení, jimž vydává osvědčení;
 - b) vydává a prodlužuje osvědčení:
 - i) výcvikovým zařízením pro simulaci letu používaným výcvikovými organizacemi s osvědčením od agentury, nebo

- ii) výcvikovým zařízením pro simulaci letu umístěným na území členských států, pokud o to dotčený členský stát požádá, nebo
- (iii) výcvikovým zařízením pro simulaci letu umístěným mimo území členských států;
- (c) mění, omezuje, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení, pokud podmínky, za nichž bylo agenturou vydáno, nejsou nadále splněny nebo pokud příslušná právnická nebo fyzická osoba, která drží osvědčení, neplní závazky jí uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.

Článek 15b

Osvědčení provozovatelů letecké dopravy

1. Pokud jde o provozovatele zabývající se komerčním provozem, agentura:
 - a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů provádí kontroly a revize provozovatelů, kterým vydává osvědčení;
 - b) vydává a prodlužuje osvědčení
 - i) provozovatelům umístěným na území členských států, pokud o to dotčený členský stát požádá, nebo
 - ii) provozovatelům umístěným mimo území členských států, pokud některý členský stát nevykonává ohledně těchto provozovatelů funkce a úkoly domovského státu tohoto provozovatele;
 - c) mění, omezuje, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení provozovatele, pokud podmínky, za nichž bylo agenturou vydáno, nejsou nadále splněny nebo pokud daná organizace neplní závazky jí uložené tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.
2. Agentura může nařídit prostřednictvím provozní směrnice, že je provoz v zájmu bezpečného provozu zakázán, omezen nebo podléhá jistým podmínkám.
3. Pokud jde o omezení doby letu, agentura:
 - a) určí a oznámí použitelné specifikace pro osvědčení pro zajištění splnění základních požadavků a, podle okolností, souvisejících prováděcích pravidel. Zvláště, pokud jde o komerční dopravu letadly, do přijetí příslušných prováděcích pravidel uvedených v čl. 6b odst. 5, vydá agentura použitelné specifikace pro osvědčení pro zajištění dodržování ustanovení hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/1991,

- b) schválí schéma specifikací pro individuální doby letu provozovatelů, pokud není možno taková schémata schválit na základě použitelných specifikací pro osvědčení.“

(17) V článku 16 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

- „1. V oblasti působnosti čl. 1 odst. 1 provádí agentura normalizační inspekce, aby sledovala, jak příslušné vnitrostátní orgány uplatňují toto nařízení a prováděcí pravidla k němu, a podává o tom Komisi zprávu.
- 2. Agentura provádí s ohledem na cíle stanovené v článku 2 technická šetření v podnicích, aby sledovala uplatňování tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu.“

(18) V čl. 18 odst. 2 se vkládá tento pododstavec:

„Pracovní dohody musí odpovídat právu Společenství a musí brát odpovídajícím způsobem v úvahu zahraniční politiku Společenství ve vztahu ke třetím zemím. Musí být předem schváleny Komisí.“

(19) Článek 24 se mění takto:

a) odstavec 2 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) schvaluje výroční souhrnnou zprávu o činnosti agentury a nejpozději do 15. června ji poskytuje Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Účetnímu dvoru a členským státům; jménem agentury doručuje každý rok rozpočtovému orgánu veškeré informace podstatné pro výsledek postupů hodnocení;“

ii) do písmene c) se vkládá tato věta:

„k přijatému plánu práce agentury se přikládá stanovisko Komise;“

iii) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) po dohodě s Komisí schvaluje pokyny pro přidělování úkolů pro vydávání osvědčení vnitrostátním leteckým úřadům a kvalifikovaným subjektům;“

b) doplňuje se tento odstavec 5:

„5. Správní rada jmenuje členy výkonné rady v souladu s článkem 28b.“

(20) Článek 25 se mění takto:

(a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Správní rada se skládá z jednoho zástupce každého členského státu a jednoho zástupce Komise. Proto Rada určí jednoho zástupce z každého

členského státu a též náhradníka, který tohoto člena zastupuje v jeho nepřítomnosti. Komise také určí svého zástupce a náhradníka. Funkční období trvá pět let. Člen může být znovu zvolen ještě na jedno funkční období.“

(b) doplňuje se tento odstavec 3:

„3. V zájmu průhlednosti mají zúčastněné strany ve správní radě čtyři zástupce ve funkci pozorovatelů. Určí je Komise na základě návrhu poradního orgánu uvedeného v čl. 24 odst. 4 tak, aby v co nejširší míře zastupovali různé strany, které jsou zastoupeny v tomto poradním orgánu. Jejich funkční období trvá třicet měsíců a mohou být ještě jednou znovu zvoleni.“

(21) V čl. 26 odst. 2 se poslední věta nahrazuje tímto:

„Mohou být znovu zvoleni ještě na jedno funkční období.“

(22) Čl. 28 odst. 2 se nahrazuje tímto:

„2. Každý člen určený Radou má jeden hlas. Zástupce Komise má celkem tolik hlasů, kolik je členů určených Radou. Zástupci zúčastněných stran ani výkonný ředitel agentury nehlasují. V nepřítomnosti člena je k výkonu hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.“

(23) Za článek 28 se vkládají tyto články 28a až 28c:

„Článek 28a

Pravomoci výkonné rady

1. Agentura má výkonnou radu.
2. Aniž jsou dotčeny pravomoci správní rady a funkce a pravomoci výkonného ředitele, výkonná rada:
 - a) přijímá svůj jednací řád;
 - b) přijímá strategické pokyny týkající se úkolů agentury, jak je uvedeno v článku 12, a její organizace a fungování;
 - c) připravuje a sleduje provádění rozhodnutí správní rady;
 - d) sleduje plnění rozpočtu přijatého správní radou.

Článek 28b

Složení výkonné rady

1. Výkonná rada se skládá z:
 - a) tří členů určených správní radou ze svých členů jmenovaných Radou;
 - b) tří členů určených Komisí;
 - c) dvou pozorovatelů určených zástupci zúčastněných stran ve správní radě ze svého středu.
2. Funkční období členů a pozorovatelů výkonné rady končí uplynutím jejich funkčního období ve správní radě. S výhradou tohoto ustanovení činí jejich funkční období třicet měsíců, ale mohou být znovu zvoleni na ještě jedno funkční období.
3. Výkonná rada volí ze svého středu předsedu a místopředsedu. Místopředseda automaticky zastupuje předsedu, pokud tento nemůže plnit své povinnosti. Funkční období předsedy a místopředsedy končí uplynutím jejich funkčního období ve výkonné radě.

Článek 28c

Schůze výkonné rady

1. Schůze výkonné rady svolává předseda.
2. Výkonná rada se schází z podnětu předsedy nebo na žádost nejméně tří členů.
3. Výkonná rada je oprávněna zvát na své schůze jako pozorovatele kohokoli, jehož názory ji mohou zajímat.
4. Členům výkonné rady mohou být v souladu s jednacím řádem nápomocni poradci nebo odborníci.
5. Prostory ke schůzím a sekretariát výkonné rady zajišťuje agentura.
6. Výkonná rada přijímá rozhodnutí většinou hlasů.
7. Každý člen výkonné rady má jeden hlas. Zástupci zúčastněných stran uvedení v čl. 28b odst. 1 písm. c) i pozorovatelé, poradci a odborní poradci podle odst. 3 a 4 tohoto článku nehlasují.
8. Jednací řád stanoví podrobnější uspořádání hlasování, zejména podmínky pro jednání člena v zastoupení jiného člena a jakékoli případné požadavky na usnášeníschopnost.“

(24) Čl. 29 odst. 3 se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) schvalovat opatření agentury definovaná v článku 13 v mezích stanovených tímto nařízením, prováděcími pravidly k němu a veškerými použitelnými právními předpisy;“

b) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) provádět kontroly a vyšetřování stanovená v člancích 45 a 46;“

c) doplňují se písmena k) a l):

„k) připravovat a plnit roční plán práce;

l) reagovat na žádosti Komise o pomoc.“

(25) Článek 30 se mění takto:

a) Do odstavce 1 se vkládá tato věta:

„Před jmenováním může být kandidát vybraný správní radou požádán, aby vystoupil před příslušným výborem nebo výbory Evropského parlamentu a odpověděl na otázky členů tohoto výboru nebo těchto výborů.“

b) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Funkční období výkonného ředitele a ředitelů trvá pět let. Na návrh Komise a na základě hodnocení jejich práce lze jejich funkční období jednou prodloužit, a to na období nejdéle pěti let. Při hodnocení se Komise soustředí zvláště na:

- výsledky dosažené během prvního funkčního období a způsob jejich dosažení;
- povinnosti a podmínky činnosti agentury v následujících letech.“

(26) Čl. 35 odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Odvolání lze podat proti rozhodnutím agentury přijatým na základě článků 9a, 15, 15a, 15b, 46 nebo 53.“

(27) Článek 41 se mění takto:

a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Proti rozhodnutím agentury, která jsou právně závazná pro třetí osoby, lze podat k Soudnímu dvoru žalobu na jejich zrušení pro nečinnost a o náhradu škody způsobené činnostmi agentury.“

b) Odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Žalobu k Soudnímu dvoru na zrušení rozhodnutí agentury přijatých na základě článků 9a, 15, 15a, 15b, 46 nebo 53 lze podat teprve po vyčerpání všech možností odvolání v rámci agentury.“

(28) V článku 45 se úvodní část odstavce 1 nahrazuje tímto:

„1. Aniž jsou dotčeny pravomoci svěřené Smlouvou Komisi, je agentura nápomocna Komisi při kontrole uplatňování tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu tím, že podle čl. 16 odst. 1 v příslušných orgánech členských států provádí normalizační inspekce. Úředníci pověřeni podle tohoto nařízení jsou v koordinaci s vnitrostátními orgány takto zmocnění, aby v souladu s právními předpisy daného členského státu:“

(29) Článek 46 se mění takto:

a) první věta odstavce 1 se nahrazuje tímto:

„Pro uplatnění článků 15, 15a a 15b je agentura oprávněna veškeré nezbytné vyšetřování v podnicích v souladu s čl. 16 odst. 2 provádět sama nebo vyšetřováním pověřovat vnitrostátní letecké úřady nebo kvalifikované subjekty.“

b) vkládá se tento odstavec 1a:

„1a. Pro uplatnění článku 9a je agentura oprávněna veškeré nezbytné vyšetřování kvalifikovaných subjektů v souladu s čl. 16 odst. 2 provádět sama nebo vyšetřováním pověřovat vnitrostátní letecké úřady.“

(30) Za článek 46 se vkládají tyto články 46a a 46b:

„Článek 46a

Roční plán práce

Roční plán práce odpovídá cílům, pověřením a úkolům agentury, jak jsou uvedeny v tomto nařízení.

Roční plán práce se předkládá na základě metodiky Komise jako součást řízení založeného na činnostech.

Článek 46b

Výroční souhrnná zpráva

Výroční souhrnná zpráva shrnuje, jak agentura provedla svůj roční plán práce.

Ve zprávě se uvádějí činnosti, které agentura vykonala a vyhodnotí se jejich výsledky, pokud jde o cíle a časový rozvrh, rizika související s vykonávanými činnostmi a využívání zdrojů a obecné působení agentury.“

(31) V článku 47 se doplňují tyto odstavce 5 a 6:

- „5. Rozhodnutí přijatá agenturou v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 1049/2001 mohou mít za následek podání stížnosti ombudsmanovi podle článku 195 Smlouvy o ES nebo žaloby k Soudnímu dvoru podle článku 230 Smlouvy o ES.
6. Informace získané agenturou v souladu s tímto nařízením podléhají ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001, pokud jde o ochranu osobních údajů*.“

*Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.“

(32) Čl. 48 odst. 1 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Příjmy agentury sestávají

- a) z příspěvku od Společenství;
- b) z příspěvku od kterékoli evropské třetí země, se kterou Společenství uzavřelo dohody podle článku 55;
- c) z poplatků placených žadateli o osvědčení nebo o schválení vydávaných agenturou nebo držiteli těchto osvědčení nebo schválení;
- d) z poplatků za publikace, výcvik a jakékoli jiné služby poskytované agenturou.

Agentura je dále oprávněna přijímat finanční příspěvky od členských států, třetích zemí a jiných subjektů.“

(33) V čl. 53 odst. 4 se zrušuje druhý pododstavec.

(34) Zrušuje se čl. 56 odst. 3.

(35) Příloha II se nahrazuje textem uvedeným v příloze tohoto nařízení.

(36) Doplňují se přílohy III, IV a V, jak jsou uvedeny v příloze tohoto nařízení.

KAPITOLA II

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 2

Zrušení

1. Směrnice Rady 91/670/EHS se zrušuje s účinkem od vstupu v platnost prováděcích pravidel podle čl. 6a odst. 6.
2. Příloha III nařízení (EHS) č. 3922/91 se zrušuje s účinkem od vstupu prováděcích pravidel podle čl. 6b odst. 5 v platnost.
3. Ustanovení článku 8 se vztahují na výrobky, součásti a zařízení, organizace a osoby, kterým byla vydána nebo uznána osvědčení v souladu s ustanoveními směrnice Rady 91/670/EHS a přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91.

Článek 3

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne .

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

PŘÍLOHA

(1) Příloha II se tímto mění takto:

„PŘÍLOHA II

Letadla uvedená v čl. 4 odst. 2

Letadla, na která se nevztahuje článek 4 odst. (1), (1a) a (1b) jsou letadla, která spadají do jedné nebo více z těchto kategorií této přílohy:

a) historická letadla splňující tato kritéria:

i) nesložitá letadla, jejichž:

- původní návrh byl vytvořen před 1. 1. 1955 a
- výroba byla zastavena před 1. 1. 1975.

nebo

ii) letadla mající zřejmý historický význam týkající se:

- účasti na pozoruhodné historické události, nebo
- významného kroku ve vývoji letectví, nebo
- významné úlohy, kterou plnily v armádě členského státu

b) letadla specificky určená nebo upravená pro výzkumné, experimentální nebo vědecké účely a pravděpodobně vyráběná ve velmi omezených počtech;

c) letadla, u nichž bylo alespoň 51 % postaveno amatérem nebo neziskovou organizací amatérů pro jejich vlastní účely a bez komerčního cíle;

d) letadla, která byla ve službách vojenských sil, pokud se nejedná o typ letadla, jehož konstrukční normu přijala agentura;

e) letadla, helikoptéry a padáky s pohonem nanejvýš dvoumístné, s maximální vzletovou hmotností (MTOM), jak je zaznamenána členskými státy, která nepřesahuje:

i) 300 kg pro jednomístný pozemní letoun/helikoptéru, nebo

ii) 450 kg pro dvoumístný pozemní letoun/helikoptéru, nebo

iii) 330 kg pro jednomístný obojživelný letoun/vodní letoun, nebo

iv) 495 kg pro dvoumístný obojživelný letoun/vodní letoun, za předpokladu, že při provozu jako vodní letoun/helikoptéra a jako pozemní letoun/helikoptéra spadá pod mezní hodnoty MTOM příslušné těmto letounům;

- v) 472,5 kg pro dvoumístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem montovaným na drak;
 - vi) 315 kg pro jednomístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem montovaným na drak.
- a pro letadla, jejichž kritická rychlost nebo nejmenší rychlost ustáleného letu při přistávací konfiguraci nepřekračuje 35 uzlů kalibrované rychlosti (CAS);
- f) jednomístné a dvoumístné vírníky (gyroplány) s maximální vzletovou hmotností nepřekračující 560 kg;
 - g) kluzáky s maximální prázdnou hmotností bez pilota nižší než 80 kg, jde-li o jednomístný letoun, nebo 100 kg, jde-li o dvoumístný letoun, včetně letounů s nožním spouštěčem;
 - h) repliky letadel splňující kritéria v písmenech a) nebo d) výše, u nichž je konstrukce podobná, jako u původního letounu;
 - i) letadla bez posádky s celkovou hmotností bez pilota nižší než 150 kg;
 - j) jakákoliv jiná letadla s maximální hmotností bez pilota, včetně paliva, nižší než 70 kg.“

(2) Doplnují se tyto přílohy III, IV a V:

„PŘÍLOHA III

Základní požadavky na vydávání licencí pilotům uvedené v článku 6a

- 1. Výcvik
 - 1.a. Obecně
 - 1.a.1. Osoba provádějící výcvik pro létání letadlem musí být dostatečně způsobilá vzděláním, fyzicky i duševně k tomu, aby získala, uchovala si a prokázala příslušné teoretické znalosti a praktické dovednosti.
 - 1.b. Teoretické znalosti
 - 1.b.1. Pilot musí získat a uchovat si úroveň znalostí odpovídající funkcím prováděným na letadle a přiměřeným rizikům spojeným s typem činnosti. Mezi tyto znalosti musí patřit alespoň tyto oblasti:
 - i) letecké zákony,
 - ii) obecné znalosti o letadlech,
 - iii) technické záležitosti vztahující se ke kategorii letadla,
 - iv) provedení letu a plánování,

- v) možnosti člověka a omezení,
- vi) meteorologie,
- vii) navigace,
- viii) provozní postupy, včetně řízení zdrojů,
- ix) letové zásady a
- x) komunikace.

1.c. Prokázání a udržování teoretických znalostí

1.c.1. Získávání a udržování teoretických znalostí musí být prokazováno prostřednictvím průběžného vyhodnocování během výcviku a případně přezkušováním.

1.c.2. Musí se udržovat odpovídající úroveň kvalifikace v oblasti teoretických znalostí. Vyhovění se musí prokazovat pravidelným vyhodnocováním, přezkušováním, testy nebo kontrolami. Frekvence přezkušování, testů nebo kontrol musí odpovídat míře rizika spojeného s činností.

1.d. Praktické dovednosti

1.d.1. Pilot musí získávat a udržovat si praktické dovednosti odpovídající plnění svých funkcí v letadle. Takové dovednosti musí odpovídat rizikům spojeným s typem činnosti a musí zahrnovat podle potřeby tyto funkce prováděné v letadle:

- i) předletové činnosti a činnosti během letu, včetně charakteristik letadla, stanovení hmotnosti a rovnováhy, kontrola a údržba letadla, plánování paliva, vyhodnocení počasí, plánování trasy, omezení v letovém prostoru a dostupnost rozjezdové/přistávací dráhy;
- ii) provoz na letišti a vzorové provozní úkony;
- iii) preventivní opatření a postupy pro zabránění vzniku kolize;
- iv) řízení letadla podle vnějších vizuálních orientačních bodů;
- v) letové manévry, včetně kritických situací a s tím spojených „prudkých“ manévru, podle toho, jak jsou technicky proveditelné;
- vi) normální startování a přistávání a startování a přistávání s bočním větrem;
- vii) let pouze na základě přístrojů, podle typu činnosti;
- viii) provozní postupy, včetně týmových dovedností a řízení zdrojů, podle typu činnosti, ať už u jedné nebo několika posádek;
- ix) navigace a provedení pravidel pro postupy ve vzduchu a s nimi spojenými postupy, za použití odpovídajících vizuálních orientačních bodů nebo navigačních pomůcek;

- x) postupy za abnormálních nebo nouzových podmínek, včetně selhání na výcvikovém zařízení pro simulaci letu;
- xi) spolupráce se službami letecký provoz a komunikační postupy;
- xii) specifické aspekty pro daný typ letadla nebo třídu a
- xiii) další výcvik praktických dovedností, které mohou být požadovány pro snížení rizik spojených se zvláštními činnostmi.

1.e. Prokázání a údržba praktických dovedností

1.e.1. Pilot musí prokázat schopnost provádět postupy a manévry se stupněm způsobilosti odpovídající funkcím prováděným na letadle tím, že

- i) provozuje letadlo v rámci jeho omezení;
- ii) provede všechny manévry hladce a přesně;
- iii) využívá dobrého úsudku a schopnosti řídit letadlo;
- iv) použije letecké znalosti a
- (v) udržuje trvale letadlo pod kontrolou takovým způsobem, že je zajištěn úspěšný výsledek postupu nebo manévru.

1.e.2. Musí se udržovat odpovídající úroveň způsobilosti v praktických dovednostech. Vyhovění se musí prokazovat pravidelným vyhodnocováním, přezkušováním, testy nebo kontrolami. Frekvence přezkušování, testů nebo kontrol musí odpovídat úrovni rizik spojeného s činnostmi.

1.f. Jazykové znalosti

Vyjma případů, kdy je možno související bezpečnostní rizika zmírnit jinými prostředky, pilot musí prokázat znalosti angličtiny, které musí zahrnovat:

- i) schopnost porozumět dokumentaci s informacemi o počasí,
- ii) použití leteckých map pro let, odlet a přiblížení a související leteckou informační dokumentaci a
- iii) schopnost komunikovat s jinými letovými posádkami a pracovníky služby letecké navigace v angličtině během všech fází letu, včetně přípravy letu.

1.g. Výcviková zařízení pro simulaci letu

Pokud se používají výcviková zřízení pro simulaci letu (VZSL) pro výcvik nebo pro prokázání toho, že byly získány nebo zachovány praktické dovednosti, toto VZSL musí mít osvědčení pro danou úroveň výkonů v těch oblastech, které jsou důležité pro splnění příslušného úkolu. Zvláště musí adekvátně odpovídat konfiguraci, vlastnostem při ovládání, výkonu letadla a chování systémů v letadle.

1.h. Výcvikový kurs

1.h.1. Výcvik se musí provádět prostřednictvím výcvikového kursu.

1.h.2. Výcvikový kurs musí splňovat následující podmínky:

- i) pro každý typ kursu musí být sestaven syllabus a
- ii) výcvikový kurs musí zahrnovat výčet teoretických znalostí praktických letových pokynů (včetně výcviku na zařízení pro simulaci letu).

1.i. Pokyny

1.i.1. Teoretické pokyny.

Teoretické pokyny musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři. Ti musí:

- i) mít odpovídající znalosti v oblasti, v níž pokyny poskytují a
- ii) být schopni používat odpovídající výukové postupy.

1.i.2. Pokyny k letu a simulovanému letu.

Pokyny k letu a simulovanému letu musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři, kteří mají tyto kvalifikace:

- i) splňují požadavky na teoretické znalosti a zkušenosti odpovídající pokynům, které poskytují;
- ii) jsou schopni použít odpovídající výukové postupy;
- iii) jsou zkušení ve výukových postupech u takových letových manévřů a postupů, u nichž mají poskytnout letové instrukce;
- iv) prokázali schopnost poskytovat pokyny v takových oblastech, v nichž mají letové pokyny předávat, včetně předletových, poletových a pozemních pokynů a;
- v) účastní se pravidelného obnovovacího školení pro zajištění toho, aby se zajistila aktualizace norem při poskytování pokynů.

Letečtí instruktoři rovněž musí být oprávněni jednat ve funkci velícího pilota na letadle, pro něž jsou pokyny udělovány, vyjma výcviku na nových typech letadel.

1.j. Examinátoři

1.j.1. Osoby odpovědné za vyhodnocení způsobilosti pilotů musí:

- i) splnit nebo splnili požadavky na letecké instruktory;
- ii) být schopny vyhodnotit výkon pilota a testů provedení letu a kontrol.

2. Výcvikové organizace

2.a. Požadavky na výcvikové organizace

2.a.1. Výcvikové organizace zajišťující výcvik pilotů musí splňovat tyto požadavky:

- i) musí mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah odpovědností spojených s jejich činností. Mezi tyto prostředky mj. patří: objekty, personál, vybavení, nástroje a materiál, dokumentace úkolů, odpovědnosti a postupy, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů;
- ii) musí zavést a udržovat systém řízení ohledně bezpečnosti a norem pro výcvik a zaměřit se na průběžné zlepšování tohoto systému a
- iii) podle potřeby musí uzavřít dohody s jinými příslušnými organizacemi pro zajištění průběžného splnění výše uvedených požadavků.

3. Zdravotní způsobilost

3.a. Zdravotní kritéria

3.a.1. Všichni piloti musí pravidelně prokazovat zdravotní způsobilost pro uspokojivé plnění svých funkcí při zohlednění typu činnosti. Splnění musí být prokázáno pomocí odpovídajícího vyhodnocení na základě nejlepší praxe leteckého lékařství, při zohlednění typu činnosti a možného zhoršení duševních a fyzických schopností v důsledku stárnutí.

Zdravotní způsobilost, která zahrnuje fyzickou a duševní způsobilost, znamená, že pilot netrpí žádným onemocněním nebo nezpůsobilostí, která mu znemožňuje:

- i) plnit úkoly nezbytné pro řízení letadla, nebo
- ii) kdykoliv plnit přidělené povinnosti, nebo
- iii) správně pochopit okolní podmínky.

3.a.2. Tam, kde není možno zdravotní způsobilost plně prokázat, je možno provést zmírňující opatření, které zajistí odpovídající bezpečnost letu.

3.b. Leteckí lékaři

3.b.1 Letecký lékař musí:

- i) mít kvalifikaci a licenci pro lékařskou praxi,
- ii) absolvovat školení v oblasti letecké medicíny a pravidelné obnovovací školení v letecké medicíně pro zajištění toho, že budou normy pro vyhodnocení vždy aktuální,
- iii) získat praktické znalosti a zkušenosti o podmínkách, za nichž piloti plní své povinnosti.

3.c Letecké zdravotní středisko

3.c.1 Letecká zdravotní střediska musí splnit tyto podmínky:

- i) mít všechny prostředky nezbytné pro oblast působnosti spojenou s jejich výsadními právy. Mezi tyto prostředky mj. patří: zařízení, personál, vybavení, nástroje a materiál, dokumentace úkolů, odpovědnosti a postupy, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- ii) zavést a udržovat systém řízení ohledně bezpečnosti a norem pro lékařské vyhodnocení a zaměřit se na průběžné zlepšování tohoto systému,
- iii) podle potřeby uzavřít dohody s jinými příslušnými organizacemi pro zajištění průběžného splnění výše uvedených požadavků.

PŘÍLOHA IV

Základní požadavky na letecký provoz uvedené v článku 6b

- 1. Obecně
 - 1.a. Let nesmí být proveden v případě, že členové posádky a případně veškerý provozní personál účastníci se na jeho přípravě a provedení není seznámen s příslušnými zákony, předpisy a postupy vztahujícími se na splnění jejich povinností předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, letiště, jejichž využití se plánuje, a zařízení pro leteckou navigaci, jež se k letu vztahují.
 - 1.b. Let musí být proveden tak, aby se postupovalo podle provozních postupů pro přípravu a provedení letu specifikovaných v letové příručce nebo v případě potřeby v provozní příručce. Pro usnadnění musí být k dispozici systém kontrolních seznamů, podle potřeby, pro všechny členy posádky a pro všechny fáze provozu letadla za normálních, nenormálních a nouzových podmínek a situací. Musí být stanoveny postupy pro všechny rozumně předvídatelné nouzové situace.
 - 1.c. Před každým letem musí být stanoveny role a povinnosti pro každého člena posádky. Velící pilot musí být odpovědný za provoz a bezpečnost letadla a za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě.
 - 1.d. Zboží nebo látky, které mohou představovat značné riziko pro zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí, jako je nebezpečné zboží, zbraně a munice, nesmí být přepravovány žádným letadlem, pokud nejsou použity zvláštní bezpečnostní postupy a pokyny pro snížení příslušných rizik.
 - 1.e. Všechny nezbytné údaje, dokumenty, záznamy a informace dokládající dodržení podmínek stanovených v bodě 5.c musí být pro každý let uloženy a uchovány k dispozici po minimální dobu odpovídající typu provozu.
- 2. Letová příprava
 - 2.a. Let nesmí být zahájen, dokud nebylo zajištěno všemi přiměřenými dostupnými prostředky, že byly splněny všechny tyto podmínky:
 - 2.a.1. Pro provedení letu je k dispozici veškeré odpovídající vybavení přímo vyžadované pro let a pro bezpečný provoz letadla, včetně komunikačních zařízení a navigačních pomůcek, a to při zohlednění dostupné dokumentace AIS.

- 2.a.2. Posádka musí znát a cestující musí být informováni o umístění a použití příslušného nouzového vybavení. Za použití stanovených informací musí být posádce a cestujícím dostupné dostatečné příslušné informace ohledně nouzových postupů a použití bezpečnostního vybavení v kabině.
- 2.a.3. Velící pilot se musí přesvědčit, že
- i) letadlo je způsobilé k letu, jak je to stanoveno v bodě 6;
 - ii) v případě potřeby, že je letadlo řádně zaregistrované a že jsou na palubě příslušná osvědčení ohledně registrace;
 - iii) přístroje a vybavení, jak je specifikováno v bodě 5, požadované pro provedení tohoto letu je nainstalováno v letadle a je v provozu, pokud to není zrušeno příslušným ZSMV nebo rovnocenným dokumentem;
 - iv) hmotnost letadla a umístění těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti;
 - v) veškerá zavazadla v kabině, příruční zavazadla a náklad je řádně naložen a zajištěn a
 - vi) nikdy během letu nebudou překročeny provozní mezní hodnoty letadla stanovené v bodě 4.
- 2.a.4. Letová posádka musí mít k dispozici informace ohledně meteorologických podmínek pro start, destinaci a podle potřeby jiných letišť a o podmínkách na trati. Zvláštní pozornost se musí věnovat případným nebezpečným atmosférickým podmínkám.
- 2.a.5. V případě letu do oblasti, o níž se ví nebo je možno předpokládat, že zde mrzne, musí mít letadlo osvědčení, musí být vybaveno a/nebo upraveno tak, aby jej bylo možno za takových podmínek bezpečně provozovat.
- 2.a.6. Pro let podle pravidel pro lety za viditelnosti musí být meteorologické podmínky na trati, po níž se poletí, takové, aby bylo možno tato pravidla pro lety uplatnit. Pro lety na základě pravidel pro lety podle přístrojů se musí vybrat destinace a případně náhradní letiště, kde letadlo může přistát, přičemž se musí zohlednit zvláště předpověď meteorologických podmínek, dostupnost leteckého navigačního vybavení, dostupnost pozemního vybavení a postupy pro let podle přístrojů schválené státem, v němž je destinace a/nebo alternativní letiště umístěno.
- 2.a.7 Množství paliva a oleje na palubě musí být dostatečné pro zajištění toho, že je možno zamýšlený let bezpečně provést, při zohlednění meteorologických podmínek, všech prvků majících vliv na charakteristiky letadla a všech zpoždění, které se při letu očekávají. Navíc musí být k dispozici rezervní palivo pro případ nenadálé události. V případě potřeby se musí stanovit postupy pro řízení tankování za letu.
3. Letový provoz
- 3.a. Pokud jde o letový provoz, musí být splněny všechny tyto podmínky:

- 3.a.1. Při zohlednění typu letadla musí každý člen posádky během startu a přistání a kdykoliv to velící pilot považuje za nezbytné v zájmu bezpečnosti sedět na stanovišti posádky a musí používat zadržovací systémy, které jsou k dispozici, a to při zohlednění typu letadla.
- 3.a.2. Všichni členové letové posádky, kteří mají povinnost být v kabině, musí být a zůstat na svém stanovišti se zapnutými bezpečnostními pásy, vyjma případů fyziologických nebo provozních potřeb během letu.
- 3.a.3. Při zohlednění typu letadla musí velící pilot před startem a přistáním, během pojíždění a kdykoliv se to považuje za nezbytné v zájmu bezpečnosti zajistit, že každý z cestujících sedí na svém místě nebo leží na svém lůžku s řádně zajištěnými bezpečnostními pásy.
- 3.a.4. Let musí být proveden takovým způsobem, aby byla během všech fází letu od ostatních letadel zajištěna dostatečná vzdálenost a aby byla zajištěna dostatečná výška nad překážkami. Tato vzdálenost musí být alespoň taková, jakou požadují příslušná letová pravidla.
- 3.a.5. Pokud přetrvávají známé podmínky tak, že odpovídají podmínkám z bodu 2, v letu se nesmí pokračovat. Při letu podle pravidel pro let podle přístrojů se nesmí pokračovat v přiblížení k letišti pod určité stanovené výšky nebo za určité místo, pokud nejsou splněna předepsaná kritéria viditelnosti.
- 3.a.6. V nouzové situaci velící pilot musí zajistit, aby všichni cestující byli instruováni o takovém nouzovém postupu, který odpovídá okolnostem.
- 3.a.7. Velící pilot musí přijmout všechna nezbytná opatření pro minimalizaci dopadu rušivého chování cestujících na let.
- 3.a.8. Letadlo nesmí pojíždět v oblasti pro přejiždění na letišti ani nesmí být jeho rotor poháněn, pokud osoba u řízení nemá odpovídající kvalifikaci.
- 3.a.9. V případě potřeby se musí použít příslušné postupy pro řízení tankování za letu.
- 4. Charakteristiky letadla a provozní omezení
 - 4.a. Letadlo musí být provozováno v souladu s jeho dokumentací o letové způsobilosti a všemi souvisejícími provozními postupy a omezeními, jak jsou uvedeny v jeho schválené letové příručce nebo rovnocenné dokumentaci, podle daného případu. Letová příručka nebo rovnocenná dokumentace musí být k dispozici posádce a musí být pro každé letadlo aktualizována.
 - 4.b. Letadlo se musí provozovat v souladu s příslušnou dokumentací pro životní prostředí.
 - 4.c. Let se nesmí zahájit ani se v něm nesmí pokračovat, pokud plánované charakteristiky letadla, při zohlednění všech faktorů, které mají významný dopad na jeho charakteristiky, neumožní provedení všech fází letu v rámci použitelných vzdáleností/oblastí a výšek nad překážkami při plánované provozní hmotnosti. Mezi faktory ovlivňující charakteristiky, které značně ovlivňují vzlet, let na trase a přiblížení/přistání, zvláště patří:

- i) provozní postupy,
 - ii) tlaková výška letiště,
 - iii) teplota,
 - iv) vítr,
 - v) velikost, sklon a stav startovací/přistávací oblasti a
 - vi) stav draku letadla, pohonných jednotek nebo systémů, při zohlednění možného zhoršení.
- 4.c.1. Tyto faktory se musí zohlednit přímo jako provozní parametry nebo nepřímo prostřednictvím tolerance nebo rezervy, které mohou být, podle typu provozu, použity při plánování letových údajů.
5. Přístroje, údaje a vybavení
- 5.a. Letadlo musí být vybaveno veškerým navigačním, komunikačním a jiným vybavením nezbytným pro zamýšlený let, při zohlednění předpisů pro letecký provoz a pravidel pro leteckou dopravu použitelných během kterékoliv fáze letu.
- 5.b. Pokud je to důležité, letadlo musí být vybaveno veškerým nezbytným bezpečnostním, zdravotnickým a evakuačním vybavením a vybavením pro přežití, při zohlednění rizik spojených s provozními oblastmi, trasami, po nichž se poletí, nadmořské výšky letu a doby trvání letu.
- 5.c. Všechny údaje nezbytné pro provedení letu posádkou musí být aktuální a k dispozici na palubě letadla, při zohlednění použitelných předpisů pro letecký provoz, pravidel pro leteckou dopravu, letových nadmořských výšek a oblastí provozu.
6. Zachování letové způsobilosti
- 6.a. Letadlo se nesmí provozovat, pokud
- i) letadlo není způsobilé k letu,
 - ii) provozní a nouzové vybavení nezbytné pro zamýšlený let není použitelné,
 - iii) dokumentace o letové způsobilosti není platná a
 - iv) údržba letadla není prováděna v souladu s jeho programem údržby.
- 6.b. Před každým letem se letadlo musí prohlédnout v rámci předletové prohlídky, aby se zjistilo, zda je vhodné pro zamýšlený let.
- 6.c. Program údržby musí obsahovat zvláště úkoly a intervaly údržby, zvláště pak ty, které byly stanoveny jako povinné v pokynech pro zachování letové způsobilosti.
- 6.d. Letadlo se nesmí provozovat, pokud se na něm neprovádí údržba a není schváleno pro provoz osobami nebo organizacemi, které mají pro tyto úkoly kvalifikaci.

Podepsané schválení k provozu musí obsahovat zvláště základní podrobnosti o provedené údržbě.

6.e. Všechny záznamy prokazující letovou způsobilost letadla musí být uchovávány tak dlouho, dokud nejsou uvedené informace nahrazeny novými informacemi ve stejném rozsahu a se stejnými podrobnostmi, nejméně však jeden rok v případě podrobných záznamů o údržbě. Pokud je letadlo trvale staženo z provozu, platí doba minimálně 90 dní. Pokud se letadlo pronajímá, musí být všechny záznamy prokazující letovou způsobilost letadla uchovány nejméně pod dobu pronájmu.

6.f. Všechny změny a opravy musí splňovat základní požadavky pro letovou způsobilost. Je třeba uchovávat průkazné údaje dokládající splnění podmínek pro letovou způsobilost.

7. Členové posádky

7.a. Počet členů posádky a její složení musí být stanoveno při zohlednění:

- i) omezení osvědčení letadla, včetně případného prokázání odpovídající evakuace v nouzové situaci,
- ii) konfigurace letadla a
- iii) typu a trvání provozu.

7.b. Posádka pečující o cestující musí:

- i) pravidelně absolvovat výcvik a přezkoušení, aby dosáhla a zachovala si odpovídající úroveň způsobilosti k plnění jí přidělených povinností ohledně bezpečnosti a
- ii) pravidelně absolvovat přezkušování letové způsobilosti, aby mohla bezpečně plnit jí přidělené bezpečnostní povinnosti. Vyhovění se musí prokázat na základě odpovídajícího vyhodnocení založeného na nejlepší praxi leteckého lékařství.

7.c. Velící pilot musí mít pravomoc vydat všechny příkazy a přijmout všechny odpovídající kroky pro zajištění provozu a bezpečnosti letadla a osob a/nebo majetku přepravovaného v letadle.

7.d. V případě nouzové situace, která ohrožuje provoz nebo bezpečnost letadla a/nebo osoby na palubě velící pilot musí přijmout všechny kroky, které považuje za nezbytné v zájmu bezpečnosti. Pokud takové kroky zahrnují porušení místních předpisů nebo postupů, velící pilot musí být odpovědný za okamžité informování příslušných místních úřadů.

7.e. Abnormální nouzové situace se nesmí simulovat, pokud jsou přepravováni cestující nebo náklad.

7.f. Žádný z členů posádky nesmí dovolit, aby se jeho plnění úkolů/rozhodování zhoršilo do takové míry, že by to narušilo bezpečnost letu v důsledku únavy, nahromadění únavy, nedostatku spánku, mnoha odlétaných tras, nočních hodin atd. Doba

odpočinku musí poskytnout dostatek času k tomu, aby si členové posádky mohli odpočinout od plnění předchozích povinností a aby byli na začátku následující letové pracovní doby dobře odpočinutí.

- 7.g. Člen posádky nesmí plnit přidělené povinnosti na palubě letadla, pokud je pod vlivem látek působících na psychiku nebo alkoholu nebo pokud není způsobilý v důsledku poranění, únavy, léků, onemocnění nebo z jiných podobných příčin.
- 8. Další požadavky na provoz pro komerční účely a provoz složitých motorem poháněných letadel.
 - 8.a. Provozování pro komerční účely a provozování složitých motorem poháněných letadel se nesmí provádět, pokud nejsou splněny tyto podmínky:
 - 8.a.1. Provozovatel musí mít přímo nebo nepřímo prostřednictvím smluv prostředky nezbytné pro škálu a rozsah provozu. Tyto prostředky mj. zahrnují: letadlo, příslušenství, personál, vybavení, dokumentaci úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a evidenci záznamů.
 - 8.a.2. Provozovatel musí využívat pouze řádně kvalifikovaný nebo vycvičený personál a zavést a udržovat výcvikové kontrolní programy pro členy posádky a další důležitý personál.
 - 8.a.3. Provozovatel musí sestavit seznam minimálního vybavení (SMV) nebo rovnocenný dokument, při zohlednění tohoto:
 - i) dokument musí zajistit provoz letadla, na základě stanovených podmínek, s neúčinnými konkrétními přístroji, položkami vybavení nebo funkcemi na začátku letu,
 - ii) dokument se musí připravit pro každé konkrétní letadlo, při zohlednění příslušných podmínek pro provoz a údržbu provozovatele a
 - iii) SMV musí vycházet ze základního seznamu minimálního vybavení (ZSMV), pokud je k dispozici, a nesmí být méně omezující, než ZSMV;
 - 8.a.4. provozovatel musí zavést a udržovat systém řízení pro zajištění splnění těchto základních požadavků na provoz a snažit se o průběžné zdokonalování tohoto systému a
 - 8.a.5. provozovatel musí vytvořit a udržovat program prevence vzniku nehod a program bezpečnosti, včetně programu hlášení případů, které musí využívat systém řízení, aby se tak přispělo ke snaze o průběžné zlepšování bezpečnosti provozu.
 - 8.b. Provozování pro komerční účely a provozování složitých motorem poháněných letadel se musí provádět v souladu s provozní příručkou provozovatele. Taková příručka musí obsahovat všechny nezbytné pokyny, informace a postupy pro všechna provozovaná letadla a pro provozní personál k plnění jeho povinností. Musí být stanovena omezení vztahující se na dobu letu, letovou pracovní dobu a dobu odpočinku pro členy posádky. Provozní příručka a její revize musí být ve shodě se schválenou letovou příručkou a v případě potřeby musí být změněna.

- 8.c. Provozovatel musí podle potřeby stanovit postupy pro minimalizaci dopadu rušivého chování pasažérů na bezpečný letový provoz.
- 8.d. Provozovatel musí vytvořit a udržovat bezpečnostní programy upravené podle letadla a druhu provozu, včetně zvláště:
- i) bezpečnosti prostor pro letovou posádku;
 - ii) kontrolních seznamů pro postup při prohlídce letadla;
 - iii) výcvikových programů;
 - iv) ochrany elektronických a počítačových systémů na ochranu proti záměrnému rušení a poškození a
 - v) podávání zpráv o nezákonném rušení.

Pokud bezpečnostní opatření mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost provozu, musí být vyhodnocena rizika a vytvořeny odpovídající postupy pro snížení bezpečnostních rizik, což může vyžadovat použití speciálního vybavení.

- 8.e. Provozovatel musí jmenovat jednoho pilota z letové posádky jako velícího pilota.
- 8.f. Prostřednictvím systému rozpisu služeb se musí zabránit vzniku únavy. Pro lety nebo řady letů musí takový systém rozpisu služeb přidělit doby letu, letovou pracovní dobu, povinné a upravené doby odpočinku. Omezení stanovená v rámci systému rozpisu služeb musí zohlednit všechny důležité faktory přispívající k únavě, jako je obzvláště počet odlétaných úseků, překračování časové zóny, nedostatek spánku, narušení 24hodinových cyklů, noční hodiny, umístění, kumulativní dobu služby pro dané časové období, sdílení přidělených úkolů mezi členy posádky a rovněž ustanovení pro rozšířené posádky.
- 8.g. Úkoly stanovené v bodě 6.a a popsané v bodech 6.d. a 6.e. musí kontrolovat organizace odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti, které musí splňovat vedle požadavků stanovených v příloze I bodě 3.a tyto podmínky:
- i) organizace musí mít kvalifikaci pro údržbu výrobků, součástí a zařízení na vlastní odpovědnost nebo musí mít uzavřenou smlouvu s takovou kvalifikovanou organizací pro tyto výrobky, součástky a zařízení, a
 - ii) organizace musí vytvořit příručku organizace obsahující, pro použití a vedení příslušného personálu, popis všech průběžných postupů organizace pro letovou způsobilost, včetně případného popisu administrativních dohod mezi organizací a schválenou organizací pro údržbu.

PŘÍLOHA V

Kritéria pro kvalifikované subjekty uvedené v článku 9a

1. Subjekt, jeho ředitel a personál odpovědný za provádění kontrol se nesmí přímo ani nepřímo ani jako zmocněný zástupce podílet na konstrukci, výrobě, uvádění na trh ani údržbě výrobků, součástí, zařízení, složek ani systémů ani na jejich provozování, poskytování servisních služeb nebo užívání. To nevylučuje možnost výměny technických informací mezi zúčastněnými organizacemi a kvalifikovaným subjektem.
2. Subjekt a personál odpovědný za vydávání osvědčení musí vykonávat své povinnosti s nejvyšší možnou profesionální důvěryhodností a nejvyšší možnou technickou kvalifikací a musí se oprostít od jakýchkoli tlaků a pohnutek, zvláště finančních, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich šetření, zvláště pak ze strany osob nebo skupin osob, pro které jsou výsledky vydávání osvědčení významné.
3. Subjekt je povinen zaměstnávat personál a opatřit prostředky nutné k odpovídajícímu výkonu technických a správních úkolů souvisejících s vydáváním osvědčení; měl by mít též možnost využívat zařízení pro mimořádné kontroly.
4. Personál odpovědný za šetření je povinen mít:
 - řádný technický i odborný výcvik;
 - dostatečné znalosti o podmínkách úkolů, které provádějí při vydávání osvědčení, a přiměřené zkušenosti s těmito postupy;
 - schopnosti nezbytné ke zpracovávání prohlášení, záznamů a zpráv osvědčujících provedení šetření.
5. Musí být zaručena nestrannost zaměstnanců, kteří provádějí šetření. Jejich odměna nesmí záviset na počtu vykonaných šetření ani na jejich výsledcích.
6. Subjekt je povinen uzavřít pojištění odpovědnosti za škody, ledaže jeho odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem přebírá některý členský stát.
7. Personál subjektu musí dodržovat profesionální tajemství ohledně veškerých informací, které získá při výkonu úkolů podle tohoto nařízení.“

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

2. RÁMEC ABM/ABB

0602 – Pozemní, letecká a námořní doprava.

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie B.A) včetně okruhů:

06 02 01 (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Neomezená doba (roční příspěvek)

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby doplňte řádky):

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
060201	Nepov.	Rozl. ²⁵	NE	ANO ²⁶	NE	č. 3

4. SHRNUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

²⁵ Rozlišené položky, dále jen „RP”.

²⁶ Účast evropských třetích zemí přidružených k agentuře, mj. Švýcarska, Norska a Islandu.

Druh výdajů	oddíl č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a násl.	Celke m
-------------	----------	--	-------	-------	-------	-------	-------	----------------	------------

Provozní výdaje²⁷

Položky závazků (PZ)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Položky plateb (PP)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administrativní výdaje jako součást referenční částky²⁸

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA²⁹

Položky závazků		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Položky plateb		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky³⁰

Lidské zdroje a související výdaje (NP) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²⁷ Výdaje, které nespádají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

²⁸ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁹ Na základě průměrných nákladů na zaměstnance Evropské agentury pro bezpečnost letectví v roce 2005 jsou zahrnuty všechny výdaje (mzdy a dodatečné dávky, inspekční cesty, zařízení a ubytování); tj. 112 260 EUR na zaměstnance, s indexem 2 % za rok a snížených o příspěvek evropských třetích zemí přidružených k agentuře (viz tabulka na str. 3).

³⁰ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

³¹ Viz tabulka 8.2.5.

Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uved'te, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Spoluřinancující subjekt		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a násl.	Celkem
Evropské třetí země ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- ☐ X Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody³⁴ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

³² Viz tabulka 8.2.6.

³³ Účast evropských třetích zemí přidružených k Evropské agentuře pro bezpečnost letectví podle článku 55 nařízení (ES) č. 1592/2002. Tato účast se odhaduje na 7 % rozpočtu agentury vyjma příjmů z poplatků.

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

☒ X Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy.

☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí (Rok n-1)	Situace po akci					
			Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Příjmy v absolutním vyjádření							
	b) Změna v příjmech Δ							

(Upřesněte prosím každou rozpočtovou linii, které se to týká, a dochází-li k dopadu na více rozpočtových linií, přidejte příslušný počet řádků.)

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Tato tabulka upřesňuje potřebu Evropské agentury pro bezpečnost letectví (20 dočasných zaměstnanců) a Komise (1 úředník) v souvislosti s prováděním navržené akce.

Roční potřeba	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	20	20	20	20	20	20

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

Podrobné souvislosti návrhu jsou vyžadovány v důvodové zprávě. Tato část legislativního finančního výkazu by měla obsahovat následující doplňující informace:

³⁴ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

³⁵ V případě potřeby je nutno doplnit další sloupce, pokud doba trvání akce přesáhne 6 let.

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Na trhu mezinárodní letecké dopravy je zapotřebí zlepšit všeobecnou úroveň bezpečnosti a dále harmonizovat podmínky hospodářské soutěže mezi provozovateli.

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Požadované harmonizace se dosáhne zavedením povinných a jednotně uplatňovaných předpisů Společenství.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Je třeba harmonizovat předpisy týkající se leteckého provozu, vydávání leteckých licencí a bezpečnosti letadel třetích zemí. Zlepšení bezpečnosti v letecké dopravě se dotýká všech občanů, ať již letecké dopravy využívají, nebo se nacházejí na zemi. Provozovatelé budou mít z harmonizace podmínek hospodářské soutěže prospěch. Automatické uznávání licencí letové posádky umožní mobilitu těchto zaměstnanců, což bude mít pozitivní vliv na ně samotné i pro jejich zaměstnavatele.

5.4. Způsob provádění (orientační)

Uveďte způsob³⁶ realizace akce.

☐X Centralizované řízení

☒x přímo ze strany Komise

☐ nepřímo na základě pověření pro:

☐ výkonné agentury

☒X subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení,

☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

☐ Sdílené nebo decentralizované řízení

☐ spolu s členskými státy

☐ spolu se třetími zeměmi

☐ Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uveďte s kterými)

Příslušné poznámky:

³⁶

Zvolíte-li více než jeden způsob, uveďte další podrobnosti v části „příslušné poznámky“ tohoto bodu.

Komise a Evropská agentura pro bezpečnost letectví se budou společně podílet na provádění opatření zavedených tímto nařízením.

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

Činnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví je každoročně monitorována a hodnocena na základě roční souhrnné zprávy za předchozí rok a na základě pracovního programu pro nadcházející rok. Tyto dva dokumenty jsou schváleny správní radou agentury a postoupeny Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Účetnímu dvoru a členským státům.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení předem (ex ante)

V souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 1592/2002 si Komise vyžádala stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví k rozšíření oblasti působnosti uvedeného nařízení na letecký provoz, vydávání licencí letové posádky a bezpečnost letadel třetích zemí. Před vydáním stanoviska uskutečnila agentura v souladu se svými vnitřními pravidly a mezinárodními postupy v dané oblasti rozsáhlé konzultace všech zúčastněných stran a zohlednila připomínky. Dne 27. dubna 2004 zveřejnila agentura na své internetové adrese (www.easa.eu.int) konzultační dokument o „uplatnitelnosti, hlavních zásadách a nejdůležitějších požadavcích týkajících se kvalifikací pilotů, leteckého provozu a právních předpisů o letadlech třetích zemí používaných provozovateli mimo Společenství“ (NPA č. 2/2004). V období od 30. dubna do 31. července 2004 bylo k dokumentu předloženo 1 695 připomínek od 93 soukromých osob, vnitrostátních orgánů, podniků a organizací. Konzultované strany se převážnou většinou se vyjádřily ve prospěch zavedení společných pravidel leteckého provozu, vydávání licencí letové posádky a bezpečnosti letadel třetích zemí. Na základě uvedených připomínek vypracovala Evropská agentura pro bezpečnost letectví svoji analýzu, kterou postoupila Komisi dne 15. prosince 2004 (stanovisko č. 3/2004).

Útvary Komise posoudily dopad rozšíření společných pravidel na letecký provoz, vydávání licencí pilotům a na bezpečnost letadel třetích zemí z hlediska vhodnosti a možností provedení. Tato studie podpořila názory zákonodárního orgánu, zúčastněných stran a Evropské agentury pro bezpečnost letectví, jež byly ve prospěch rozšíření působnosti nařízení (ES) č. 1592/2002 v uvedených oblastech.

6.2.2. *Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

6.2.3. *Podmínky a periodicitu budoucího hodnocení*

Každých pět let se provádí vnější nezávislé hodnocení toho, v jaké míře plní Evropská agentura pro bezpečnost letectví své úkoly a jaký dopad mají společná pravidla i činnost agentury na obecnou úroveň bezpečnosti letectví.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Rozpočet agentury plní výkonný ředitel. Každoročně předkládá Komisi, Účetnímu dvoru a správní radě agentury podrobné vyúčtování příjmů a výdajů za předchozí rok. Navíc má vnitřní auditor Komise ve vztahu k Evropské agentuře pro bezpečnost letectví tytéž pravomoci jako ve vztahu k útvarům Komise a agentura má obdobný systém vnitřního auditu jako Komise.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a interinstitucionální dohoda ze dne 25. května 1999 o vnitřním vyšetřování prováděném OLAF se na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví vztahují bez omezení.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1 ³⁷ ...	Rozvoj společných pravidel leteckého provozu, vydávání licencí pilotům a bezpečnosti letadel třetích zemí.															
Akce 1.....	Předpisy			1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368
Akce 2	Normalizace			1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548
Akce 3	Technická pomoc			0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053
Mezisoučet cíl 1				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
NÁKLADY CELKEM				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷ Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2. Administrativní výdaje

Tyto výdaje jsou hrazeny z položek, jež jsou každoročně přidělovány řídicímu útvaru Komise.

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci použítí k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úředníci ³⁸ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
(nové pracovní místo)	B*, C*/AST						
Zaměstnanci financování ³⁹ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci financování ⁴⁰ podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM							

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

Příprava technických pravidel a předpisů, provádění těchto předpisů, včetně technické a správní pomoci a normalizačních inspekcí.

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

(V případě více zdrojů uveďte vždy počet pracovních míst podle původu)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n

³⁸ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

³⁹ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

⁴⁰ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

☒ Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR

☐ Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)

☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

8.2.4. *Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)*

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
1. Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Výkonné agentury ⁴¹							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. *Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce*

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení						

⁴¹ Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

národní odborníci, smluvní zaměstnanci atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)						

Výpočet – Úředníci a dočasní zaměstnanci

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1.

Úředník v sazbě 108 000 EUR (2005) s indexem 2 % za rok

Výpočet – Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1.

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference							
XX 01 02 11 03 – Výbory ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 – Informační systémy							
2. Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3. Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							

⁴² Uved'te přesně druh výboru a skupiny, do níž náleží.

Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)							
---	--	--	--	--	--	--	--

Výpočet - *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*

Schůze výboru zřízeného článkem 54 nařízení č. 1592/2002, přičemž se za rok vychází ze 2 schůzí s účastí 40 odborníků, v sazbě 650 EUR na schůzi a na odborníka (2005) s indexem 2 % za rok.