



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 15.11.2005
KOM(2005) 579 v konečnom znení

2005/0228 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva

(predložená Komisiou)

ODÔVODNENIE

1. KONTEXT PRÁVNÝCH PREDPISOV

Spoločenstvo má od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002¹ v septembri 2002 výlučnú právomoc v oblasti letovej spôsobilosti a kompatibility so životným prostredím leteckých výrobkov, častí a zariadení. Tieto výrobky, časti a zariadenia, ako aj subjekty na ich navrhovanie, výrobu a údržbu, musia spĺňať všetky jednotné a záväzné pravidlá schválené Komisiou².

Týmto nariadením sa zriadila Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), ktorá poskytuje Komisii všetky pre ňu potrebné technické odborné posudky a pomáha jej najmä pri plnení úloh v oblasti legislatívy a iných právnych predpisov. Agentúra taktiež zavádza systém dohľadu nad trhom, aby kontrolovala uplatňovanie práva Spoločenstva, hodnotila jeho vplyv a predkladala akékoľvek užitočné návrhy v tejto oblasti. Licencie a schválenia potvrdzujúce súlad výrobkov a subjektov so spoločnými pravidlami vystavuje buď EASA, alebo ich vystavujú príslušné vnútroštátne orgány: EASA koná v prípade druhov výrobkov a subjektov nachádzajúcich sa v tretích krajinách; vnútroštátne orgány vystavujú individuálne licencie a schválenia väčšiny subjektov nachádzajúcich sa na ich území na základe spoločných pravidiel a pod kontrolou agentúry.

Právomoci agentúry sú definované rozsahom pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002. Od prijatia tejto právnej normy bolo dohodnuté, že ciele uvedené v jej článku 2, teda hlavne záruka vysokej a jednotnej bezpečnosti a zavedenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže pre leteckých prevádzkovateľov, možno dosiahnuť len tak, že sa rozšíri rozsah jej pôsobnosti na leteckú prevádzku a na udeľovanie licencií pre posádky lietadiel. Zákonodarca výslovne poveril Komisiu, aby v tomto zmysle predložila návrh a zvažila otázku uplatňovania právnych predpisov na letecké dopravné prostriedky tretích krajín³.

2. SÚČASNÉ VÝZVY

Združené letecké úrady (JAA)⁴ vypracúvajú už dlhší čas pravidlá týkajúce sa prevádzky leteckých dopravných prostriedkov, ktoré vykonávajú komerčnú leteckú dopravu⁵, alebo licencií a školenia posádok⁶, ale uplatnenie týchto pravidiel sa ponecháva na zváženie zainteresovaných štátov, a ak sa vôbec uplatňujú, tak veľmi odlišne v celom Spoločenstve. V dôsledku toho nie je úroveň bezpečnosti rovnaká. Navyše pretrvávanie rozdielov na národnej úrovni narúša dobré fungovanie vnútorného trhu.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre leteckú bezpečnosť (Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1).

² Nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6) a č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1), z ktorých prvé sa týka certifikácie a druhé údržby leteckých výrobkov, častí a zariadení.

³ Článok 7 a odôvodnenie 2 nariadenia (ES) č. 1592/2002.

⁴ Združené letecké úrady (JAA) združujú 37 európskych štátov, ktoré spoločne vypracúvajú jednotné predpisy v oblasti leteckej bezpečnosti, Joint Aviation Requirements (JAR).

⁵ JAR-OPS 1 a 3.

⁶ JAR-FCL a JAR-STD.

Začlenenie pravidiel JAR-OPS do legislatívy Spoločenstva prostredníctvom prebiehajúcich zmien nariadenia (EHS) č. 3922/91⁷ bude predstavovať nesporný pokrok, ale nezabezpečí dostatočnú úroveň harmonizácie, pretože sa bude týkať len komerčnej leteckej dopravy. Ostatné typy leteckých dopravných prostriedkov, ostatné komerčné či nekomerčná prevádzka nebude krytá spoločnými pravidlami, ktoré sa navyše nebudú týkať licencií pre posádky lietadiel ani leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín.

Bezpečnosť strojov tretích krajín operujúcich v Spoločenstve si však vyžaduje lepšie záruky. Prílohy k Chicagskému dohovoru ustanovujú minimálne normy, ktorým musia vyhovieť letecké dopravné prostriedky, leteckí prevádzkovatelia a posádky, aby im bola uznaná spôsobilosť na medzinárodnú leteckú dopravu. Kontrola dodržiavania týchto povinností prináleží predovšetkým štátu, kde je letecký dopravný prostriedok registrovaný, ale aj ostatné zmluvné štáty majú možnosť vykonávať inšpekciu strojov, ktoré prelietavajú nad ich územím, aby skontrolovali ich bezpečnosť. Táto možnosť sa realizuje v Spoločenstve prostredníctvom smernice nazývanej „SAFA“⁸, ktorá sa odvoláva na prílohy 1, 6 a 8 k Chicagskému dohovoru. Kontroly, ktoré budú vykonávať členské štáty v tomto rámci, však budú založené len na týchto minimálnych normách, ktoré nepokrývajú všetky aspekty bezpečnosti letectva.

3. STANOVISKO EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA A KONZULTÁCIA SO ZAJAINTERESOVANÝMI STRANAMI

V tomto kontexte sa Komisia rozhodla vyhovieť žiadosti zákonodarcu tak, že navrhla, aby jednotné pravidlá bezpečnosti boli rozšírené aj na leteckú prevádzku, licencie pilotov a letecké dopravné prostriedky tretích krajín.

V záujme toho bola Komisia povinná podľa článku 14 nariadenia (ES) č. 1592/2002 získať najprv stanovisko EASA. Agentúra zas musela pred zaujatím svojho stanoviska, v súlade so svojimi internými pravidlami⁹ a medzinárodnou praxou v tejto oblasti, hlbšie konzultovať záležitosť so všetkými zainteresovanými stranami a vziať do úvahy pripomienky, ktoré jej boli zaslané. Takýmto spôsobom uverejnila 27. apríla 2004 na svojej internetovej stránke¹⁰ konzultačný dokument o „uplatniteľnosti, základných zásadách a hlavných požiadavkách týkajúcich sa schopností pilotov, leteckej prevádzky a predpisov pre lietadlá tretích krajín využívaných prevádzkovateľmi, ktorí nie sú zo Spoločenstva“¹¹. Od 30. apríla do 31. júla 2004 dal tento dokument podnet na 1 695 pripomienok, ktoré poskytlo 93 osôb, vnútroštátnych orgánov, podnikov alebo organizácií. Agentúra písomne odpovedala na tieto pripomienky a zainteresované strany mohli poskytnúť komentár k tejto odpovedi¹².

Na základe pripomienok, ktoré boli poskytnuté počas týchto konzultácií, agentúra vypracovala svoju analýzu a Komisii odovzdala 15. decembra 2004 stanovisko odporúčajúce

⁷ Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4) a dokument KOM(2004) 73 z 10. 2. 2004.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/36 z 21. apríla 2004 o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 76).

⁹ Rozhodnutie MB/7/03 z 27. 6. 2003 o postupoch uplatňovaných Agentúrou na vypracúvanie stanovísk, certifikačných špecifikácií a smerných dokumentov, prijaté v súlade s článkom 43 nariadenia (ES) č. 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int

¹¹ NPA č. 2/2004.

¹² Súpis pripomienok a zoznam ich autorov sú k dispozícii na internetovej stránke EASA.

rozšíriť spoločné pravidlá na prevádzku leteckých dopravných prostriedkov, kvalifikáciu pilotov a letecké dopravné prostriedky tretích krajín¹³. Toto stanovisko, s ktorým sa možno oboznámiť na internetovej stránke agentúry, „odráža väčšinu názorov vyjadrených počas konzultácie a predstavuje kompromis umožňujúci dosiahnuť široký konsenzus“.

4. DOPADOVÁ ŠTÚDIA

Tomuto návrhu nariadenia predchádzala dopadová štúdia vypracovaná útvarmi Komisie. Osobitnejšie boli preskúmané dve možnosti:

- možnosť, ktorú si želal zákonodarca, rozšíriť rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002, a teda právomocí Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva;
- možnosť preniesť do práva Spoločenstva prostredníctvom nariadenia (EHS) č. 3922/91 pravidlá definované na základe medzivládnej spolupráce zavedenej v JAA.

Z tejto štúdie jasne vyplýva výhoda pre leteckú bezpečnosť a zlepšenie fungovania vnútorného trhu, spočívajúca v riešení čisto v rámci Spoločenstva: zvolilo sa teda rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002.

5. NÁVRH NARIADENIA

5.1. Nástroj a metóda

V záujme rozšírenia spoločných pravidiel na leteckú prevádzku, licencie pilotov a letecké dopravné prostriedky tretích krajín sa rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002 ukazuje ako najlepšie prispôbený legislatívny nástroj. Ide totiž aj o to, aby sa zverili agentúre EASA, zriadenej touto právnou normou, nové úlohy v týchto oblastiach, najmä v oblasti prípravy právnych predpisov a certifikácie.

V záujme toho, aby sa dotknuté strany vyhli problémom a zbytočným nákladom navyše, budú sa spoločné pravidlá zakladať na pravidlách, ktoré doteraz definovali JAA, teda JAR-OPS, JAR-FCL a JAR-STD. Stanú sa záväznými a budú zavedené jednotným spôsobom v celom Spoločenstve. Rovnaká metóda bola zvolená pri prijímaní nariadenia (ES) č. 1592/2002 pre pravidlá týkajúce sa letovej spôsobilosti.

5.2. Obsah

5.2.1. Zmeny vnesené do stanoviska agentúry

1. Návrh Komisie sa zakladá na stanovisku vydanom agentúrou EASA; v niektorých bodoch sa však Komisia chcela od nej odlíšiť, aby zdôraznila a ešte viac zvýšila úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe. V súlade s ustanoveniami článku 12 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1592/2002 boli po dohode s agentúrou vykonané tieto zmeny:

¹³ Stanovisko č. 3/2004.

- Zámerom Komisie bolo predovšetkým posilniť rozsah pôsobnosti nariadenia, aby doňho zahrnula všetky letecké dopravné prostriedky využívané z akéhokoľvek dôvodu v Spoločenstve v rozsahu povolenom Chicagským dohovorom. Rozsah článku 4 ods. 1 písm. b) a ods. 1 písm. c) je teda širší ako rozsah navrhnutý v stanovisku EASA.
- Pokiaľ ide o posádky na palube, agentúra navrhovala podriaďiť ich spoločným požiadavkám na bezpečnosť, avšak, pri zohľadnení názoru vysloveného väčšinou počas konzultácie, nie certifikačnému procesu. EASA však upriamila pozornosť Komisie na nesúlad postavenia tohto personálu, ktorý vo väčšine členských štátov ako jediný spomedzi personálu povereného úlohami bezpečnosti alebo ochrany nepodlieha certifikácii, pričom zohráva podstatnú úlohu pri zaručení bezpečnosti cestujúcich, ako to ukázalo šťastné vyústenie nehody, ku ktorej došlo v Toronte 2. augusta 2005. Podľa Komisie by pretrvávajúce tejto situácie išlo proti cieľom vytýčeným v článku 2 nariadenia (ES) č. 1592/2002. Komisia teda navrhuje v záujme pokračovania procesu iniciovaného prebiehajúcimi zmenami nariadenia (EHS) č. 3922/91, aby bol palubný personál držiteľom osvedčenia [článok 6b ods. 4] potvrdzujúceho, že vyhovuje hlavným špecifickým požiadavkám uvedeným v novej prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 1592/2002.
- Podľa Komisie už možno nie je potrebné dôsledným spôsobom oslobodzovať ultraľahké stroje od spoločných pravidiel, pretože výkonnosť niektorých týchto strojov už dnes dosahuje výkonnosť ľahkých lietadiel. Komisia si teda praje, aby sa čo najskôr začali práce s cieľom preskúmať, či a do akej miery by niektoré z týchto strojov mali podliehať spoločným pravidlám (odôvodnenie 4).

5.2.2. *Rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia*

2. Pokiaľ ide o leteckú prevádzku, licencie pilotov a letecké dopravné prostriedky tretích krajín, zvolili sa možnosti EASA a hlavné smery návrhu nariadenia možno zhrnúť takto:

- Letecká prevádzka:

V záujme toho, aby sa zlepšila bezpečnosť občanov, najmä na zemi, a aby sa uľahčil slobodný pohyb služieb v rámci vnútorného trhu, návrh nariadenia by rozšíril spoločné pravidlá na všetky letecké aktivity [článok 4 ods. 1 písm. b)] a povinnosť certifikácie na všetkých komerčných prevádzkovateľov (článok 6b ods. 2). Certifikáty by boli vydávané členskými štátmi alebo v prípade potreby agentúrou EASA (článok 15b ods. 1), ktorá by taktiež mohla zakáždým, ak to bude nevyhnutné, presadiť operatívne smernice (článok 15b ods. 2).

Pri nekomerčnej prevádzke by boli pravidlá prispôbené zložitosti využívaných leteckých dopravných prostriedkov a neboli by dôvodom na certifikáciu, tak ako to už je vo väčšine členských štátov. Pokiaľ je takáto prevádzka vykonávaná so zložitými leteckými dopravnými prostriedkami [článok 3 písm. j)], príslušní prevádzkovatelia by mali predsa len preukázať, že sú schopní vyhovieť všetkým hlavným požiadavkám týkajúcim sa leteckej prevádzky (článok 6b ods. 3 a príloha IV).

- Licencie pilotov:

Návrh nariadenia by ukladal väčšine pilotov, aby boli držiteľmi licencie vydananej na základe jednotných požiadaviek týkajúcich sa ich teoretických i praktických vedomostí a ich fyzickej spôsobilosti [článok 4 ods. 1 písm. a)]. Školiace organizácie pre pilotov, centrá a pracovníci

poverení potvrdzovaním ich fyzickej spôsobilosti, ako aj simulátory letu by mali mať tiež certifikáciu na základe spoločných pravidiel (článok 6a ods. 1, 2, 3, 4 a 5). EASA by bola poverená dohľadom nad správnym uplatňovaním spomínaných pravidiel vnútroštátnymi certifikačnými orgánmi a sama by certifikovala organizácie a simulátory letu v tretích krajinách (článok 15a).

Všetci piloti však nebudú povinné viazaní rovnakými pravidlami, ktoré by boli v niektorých prípadoch neprimerané. Takže zatiaľ čo komerčná doprava by musela spĺňať maximálne požiadavky, ostatné odvetvia letectva by mali mať možnosť výhody pravidiel prispôbených zložitosti strojov a zložitosti vzdušného priestoru, v ktorom sa pohybujú. Najmä amatérske letectvo by malo byť viac zohľadnené, ako je to dnes: špecifické pravidlá, ktoré rozpracovali JAA (JAR-FCL PPL), sa často považujú za prehnané. Návrh nariadenia by teda zaviedol novú kategóriu licencie, „licenciu súkromného amatérskeho pilota“, ktorá je lepšie prispôbená situácii tejto kategórie užívateľov vzdušného priestoru. Túto licenciu by vydávali hodnotiace organizácie akreditované agentúrou alebo príslušným vnútroštátnym orgánom podľa voľby žiadateľa [článok 6a ods. 2 a článok 15a ods. 1 písm. b)]. Túto úlohu by mohli zohrávať napríklad športové zväzy.

– Letecké dopravné prostriedky tretích krajín:

V záujme toho, aby sa účinne chránila bezpečnosť európskych občanov na zemi alebo keď cestujú na palube týchto strojov, návrh nariadenia podriaďoval spoločným pravidlám letecké dopravné prostriedky tretích krajín operujúcim v Spoločenstve v medziach povolených Chicagským dohovorom [článok 5 ods. 1, článok 5 ods. 4 písm. j), článok 5 ods. 5 písm. d), článok 6a ods. 1, článok 6b ods. 1]. Navyše v prípade prevádzkovateľov z tretích krajín vykonávajúcich komerčnú prevádzku v Spoločenstve by malo byť dodržiavanie spoločných pravidiel potvrdené vystavením certifikátu (článok 6b ods. 2 a ods. 6 a článok 15b ods. 1).

5.2.3. *Iné zmeny a doplnenia nariadenia*

Keďže nariadenie (ES) č. 1592/2002 nadobudlo účinnosť v septembri 2002 a EASA riadne pôsobí od 28. septembra nasledujúceho roka, Komisia sa domnieva, že by bolo vhodné využiť skúsenosti nadobudnuté od týchto dátumov, aby sa právna norma zlepšila zakaždým, keď to bude nevyhnutné. Okrem rozšírenia jeho rozsahu pôsobnosti by mali byť niektoré z jeho ustanovení zmenené a doplnené, a to predovšetkým:

- Kvalifikované subjekty, ktorým prideli certifikačné úlohy agentúra, alebo im ich pridelia vnútroštátne letecké úrady, pokiaľ ide o úlohy certifikácie, ktoré týmto úradom pridelila agentúra, by mali byť akreditované agentúrou, ktorá by sa takto presvedčila o ich schopnosti plniť predmetné úlohy (článok 9a).
- Riadenie derogačných opatrení by malo byť zjednodušené: Komisia by sa mala vyjadrovať v rámci možností k opatreniam prijatým členskými štátmi z tohto titulu len vtedy, pokiaľ by tieto opatrenia neboli v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími pravidlami (článok 10).
- Zloženie správnej rady by malo byť zmenené najmä v záujme zvýšenia transparentnosti: mali by v nej teda byť pozorovatelia zainteresovaných strán. Inak riadenie agentúry by sa malo zlepšiť vďaka zriadeniu výkonného výboru, ktorý by prijímal strategické usmernenia a kontroloval by plnenie rozhodnutí správnej rady (články 25, 28a, 28b a 28c).

- Okrem toho, v súlade so stanoviskom agentúry, by sa mal vypracovať mechanizmus účinnej kontroly všetkých leteckých dopravných prostriedkov prevádzkovaných v Spoločenstve, aby sa zabezpečilo skutočné dodržiavanie všetkých spoločných pravidiel bezpečnosti (článok 7).

6. KORELAČNÁ TABUĽKA MEDZI NOVÝM A STARÝM ČÍSLOVANÍM ČLÁNKOV A UVEDENIE ZMIEN A DOPLNENÍ NARIADENIA (ES) Č. 1592/2002

Nové číslovanie	Staré číslovanie	Uskutočnené zmeny
1	1	Nezmenený
2	2	Zavedenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže je tiež súčasťou sledovaných cieľov: prídanie odseku 2 písm. f).
3	3	Doplnenie nových definícií h) až n) a spresnenie definície kvalifikovaných subjektov f).
4	4	V snahe zaručiť bezpečnosť všetkých občanov podliehajú všetky letecké dopravné prostriedky používané v Spoločenstve spoločným pravidlám: - zmena a doplnenie odseku 1 písm. b) a c), - doplnenie odseku 1 písm. d), - doplnenie odsekov 1a a 1b, - nové znenie odseku 2.
5	5	Doplnenie ustanovení týkajúcich sa certifikácie výrobkov, ktoré boli skonštruované a vyrobené v Spoločenstve. Preukázanie súladu s hlavnými požiadavkami letovej spôsobilosti pri leteckých dopravných prostriedkoch registrovaných v tretích krajinách: - nové znenie odseku 2, - doplnenie odseku 2 písm. a), - zmena a doplnenie odseku 4 písm. e) a f), - doplnenie odseku 4 písm. j) a odseku 5 písm. d).
6	6	Nezmenený
6a	Nový	Licencovanie pilotov
6b	Nový	Letová prevádzka
7	7	Zmena a doplnenie článku: zavedenie kolektívneho mechanizmu

		dohľadu nad leteckými dopravnými prostriedkami.
8	8	Spresnenia, ktorých nevyhnutnosť si vyžiadalo vloženie nových článkov 6a a 6b: - nové znenie odseku 2, - doplnenie odseku 3.
9	9	Spresňujú sa pravidlá týkajúce sa uznávania osvedčení z tretích krajín: zmena a doplnenie odseku 1
9a	Nový	Kvalifikované subjekty
10	10	Článok je zmenený a doplnený, aby sa zjednodušilo uplatňovanie derogačných opatrení
11	11	Zmena a doplnenie odseku 4 na základe nového článku 7
11a	Nový	Vloženie ustanovení o ochrane zdrojov informácií
12	12	Nezmenený
13	13	Nové znenie písmena c) a doplnenie písmena d), pretože inšpekcie štandardizácie nie sú dôvodom na prijímanie rozhodnutí, ale na vypracovanie správ
14	14	Nové znenie odseku 2 písm. a)
15	15	Vystavenie osvedčení o letovej spôsobilosti agentúrou EASA, kvalifikácia personálu povereného opätovným uvedením do prevádzky výrobkov po údržbe a certifikácia organizácií pre údržbu agentúrou EASA: - nové znenie odseku 1 písm. e) a i), - doplnenie odseku 1 písm. k) a l), - zmena a doplnenie odseku 2 písm. b) (ii), - nové znenie odseku 2 písm. c).
15a	Nový	Certifikácia zamestnancov
15b	Nový	Certifikácia prevádzkovateľa letových služieb
16	16	Nové znenie
17	17	Nezmenený
18	18	Vzťahy EASA so zahraničnými úradmi, orgánmi a organizáciami musia byť zlučiteľné so všeobecnou zahraničnou politikou

		Spoločenstva: zmena a doplnenie odseku 2.
19	19	Nezmenený
20	20	Nezmenený
21	21	Nezmenený
22	22	Nezmenený
23	23	Nezmenený
24	24	V úsilí o transparentnosť musí byť stanovisko Komisie k programu práce EASA verejné [ods. 2 písm. c)]. Vysvetlenie odseku 2 písm. d): agentúra EASA môže prideliť certifikačné úlohy tak vnútroštátnym orgánom, ako aj kvalifikovaným subjektom, tak ako to je spresnené na inom mieste právnej normy. Správna rada menuje členov výkonného výboru 5
25	25	Nové pravidlá týkajúce sa zloženia správnej rady, ktoré preberajú relevantné ustanovenia návrhu medziinštitucionálnej dohody o reglementačných agentúrach ¹⁴ : zmena a doplnenie odseku 1 a doplnenie odseku 3.
26	26	Zmena a doplnenie odseku 2.
27	27	Nezmenený
28	28	Nové pravidlá týkajúce sa hlasovacieho práva v správnej rade, ktoré preberajú relevantné ustanovenia návrhu medziinštitucionálnej dohody o reglementačných agentúrach: zmena a doplnenie odseku 2.
28a	Nový	Zriadenie výkonnej rady
28b	Nový	Zloženie výkonnej rady
28c	Nový	Rozhodovacie postupy výkonnej rady
29	29	Spresnenia vykonané vo funkciách výkonného riaditeľa: nové znenie odseku 3.
30	30	Nové postupy výberu a obnovenia funkčného obdobia výkonného riaditeľa a riaditeľov EASA v súlade s ustanoveniami návrhu medziinštitucionálnej dohody o reglementačných agentúrach: zmena a doplnenie odsekov 1 a 4.
31	31	Nezmenený

¹⁴

KOM(2005) 59 z 25. 2. 2005.

32	32	Nezmenený
33	33	Nezmenený
34	34	Nezmenený
35	35	Nové znenie odseku 1
36	36	Nezmenený
37	37	Nezmenený
38	38	Nezmenený
39	39	Nezmenený
40	40	Nezmenený
41	41	Nové ustanovenie týkajúce sa postúpenia vecí Súdnemu dvoru: zmena a doplnenie odsekov 1 a 2.
42	42	Nezmenený
43	43	Nezmenený
44	44	Nezmenený
45	45	Nové, jasnejšie znenie odseku 1
46	46	Vyšetrovania v kvalifikovaných subjektoch: nové znenie odseku 1 a doplnenie odseku 1a
46a	Nový	Spresnenia obsahu a formy ročného programu práce
46b	Nový	Spresnenia obsahu a formy hlavnej výročnej správy
47	47	Odkaz na nariadenie (ES) č. 45/2001 ¹⁵ a spresnenie uplatnenia nariadenia (ES) č. 1049/2001: doplnenie odsekov 5 a 6
48	48	Zladenie s finančným nariadením agentúry: nové znenie odseku 1
49	49	Nezmenený
50	50	Nezmenený
51	51	Nezmenený

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

52	52	Nezmenený
53	53	V odseku (4) sú zrušené prechodné ustanovenia týkajúce sa dotácií Spoločenstva
54	54	Nezmenený
55	55	Nezmenený
56	56	Zrušenie odseku 3, ktorý sa stal bezpredmetným.
57	57	Nezmenený (článok 2 tohto návrhu obsahuje nové ustanovenia o zrušeníach)
58	58	Nezmenený (článok 3 tohto návrhu obsahuje nové ustanovenia o nadobudnutí účinnosti)
Príloha I	Príloha I	Nezmenená
Príloha II	Príloha II	Zmeny a doplnenia
Príloha III	Nová	Hlavné požiadavky týkajúce sa licencií pilotov
Príloha IV	Nová	Hlavné požiadavky týkajúce sa leteckej prevádzky
Príloha V	Nová	Kritériá pre kvalifikované subjekty

7. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

Štáty v Európe dlhodobo spolupracujú v rámci JAA, aby vytvorili jednotné pravidlá pre bezpečnosť letectva, ktoré z dôvodu svojej podstaty nemôžu byť čisto národné. Keďže však uplatnenie týchto pravidiel je ponechané na zváženie zainteresovaným stranám, členské štáty sa rýchlo dohodli, že jednotnú a vysokú úroveň bezpečnosti možno dosiahnuť len prostredníctvom pôsobenia v rámci celého Spoločenstva.

A tak nariadenie (EHS) č. 3922/91 a neskôr nariadenie (ES) č. 1592/2002 postupne preniesli na Spoločenstvo právomoci členských štátov v oblasti letovej spôsobilosti a environmentálnej kompatibility leteckých výrobkov. Jednotné pravidlá sa zaviedli aj v oblasti licencií personálu smernicou 91/670/EHS a v oblasti bezpečnosti leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín smernicou 2004/36/ES.

Už prijatím smernice 91/670/EHS poveril zákonodarca Komisiu tým, aby predložila opatrenia zavádzajúce zosúladené požiadavky v oblasti licencií a školiacich programov. O rok neskôr nariadenie (ES) č. 2407/92¹⁶ o licenciách leteckých dopravcov ohlásilo nariadenie Rady o certifikáte leteckých dopravcov. Takisto prijatím nariadenia (ES) č. 1592/2002 zákonodarca uznal, že optimálnu úroveň bezpečnosti a jednotnosti možno dosiahnuť len vtedy, ak sa rozšíri jeho rozsah pôsobnosti na leteckú prevádzku a na licencie posádok lietadiel, pričom si

¹⁶ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992).

zároveň prial, aby sa táto právna norma týkala aj leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín.

V dôsledku toho sa ukazuje, že sa jasne uznáva nevyhnutnosť spoločného pôsobenia v rámci Spoločenstva na dosiahnutie sledovaného cieľa, teda vypracovania a jednotného uplatňovania spoločných pravidiel o licenciách pilotov, leteckej prevádzke a leteckých dopravných prostriedkoch tretích krajín. Návrh nariadenia neprekračuje to, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa. Zodpovedá teda zásadám subsidiarity a proporcionality ustanoveným článkom 5 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva.

8. HODNOTENIE

Opatrenia dané týmto nariadením a jeho vykonávacími predpismi budú zhodnotené v súlade s ustanoveniami článku 51 nariadenia (ES) č. 1592/2002.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie¹⁷,

so zreteľom na stanovisko Európskeho Hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁸,

po konzultácii s Výborom regiónov¹⁹,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy²⁰,

keďže:

- (1) V odôvodnení (2) nariadenia (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva²¹ sa vymedzuje okrem iného, že by mali byť vypracované príslušné základné požiadavky týkajúce sa prevádzky lietadiel a licencovania posádok lietadiel a uplatňovania tohto nariadenia na lietadlá tretích krajín. V článku 7 tohto nariadenia sa požaduje, aby Komisia čo najskôr predložila Európskemu parlamentu a Rade návrhy týkajúce sa základných zásad, uplatniteľnosti a základných požiadaviek, pokiaľ ide o zamestnancov a organizácie podieľajúce sa na prevádzke lietadiel.
- (2) V zmysle štandardov, ktoré ustanovuje Dohovor o civilnom letectve podpísaný v Chicagu 7. decembra 1944 („Chicagský dohovor“), Spoločenstvo by malo stanoviť základné požiadavky na osoby a organizácie, ktoré sa podieľajú na prevádzke lietadiel, ako aj na osoby a výrobky podieľajúce sa na výcviku a lekárskeho vyšetrení pilotov. Komisia by mala byť splnomocnená vytvárať potrebné vykonávacie pravidlá.

¹⁷ Ú. v. EÚ C, , s. .

¹⁸ Ú. v. EÚ C, , s. .

¹⁹ Ú. v. EÚ C, , s. .

²⁰ Ú. v. EÚ C, , s. .

²¹ Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1.

- (3) Občania Európy by mali trvale požívať vysokú a jednotnú úroveň ochrany. V dôsledku toho lietadlá tretích krajín, ktoré vstupujú na územie, kde platí Zmluva o založení ES, pôsobia na ňom alebo z neho odchádzajú, by mali podliehať riadnemu dohľadu na úrovni Spoločenstva, v rámci limitov stanovených Chicagským dohovorom.
- (4) Nebolo by vhodné, aby spoločným pravidlám podliehali všetky lietadlá, najmä lietadlá jednoduchej konštrukcie, alebo ktoré sú v prevádzke najmä na miestnej úrovni, a lietadlá vyrobené doma alebo obzvlášť zriedkavé, či existujúce len v malom počte; tieto lietadlá by mali preto zostať pod regulačnou kontrolou členských štátov. Mali by sa však prijať primerané opatrenia na celkové zvýšenie bezpečnosti rekreačného letectva.
- (5) Pozornosť by sa mala venovať hlavne lietadlám a vrtuľníkom s nízkou vzletovou hmotnosťou a tým, ktorých výkon sa zvyšuje, ktoré môžu lietať v celom Spoločenstve a vyrábajú sa priemyselne, a ktoré sa teda môžu lepšie regulovať na úrovni Spoločenstva, s cieľom ustanoviť potrebnú jednotnú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia.
- (6) Rozsah krokov Spoločenstva by sa mal jasne vymedziť, aby bola možná jednoznačná identifikácia osôb, organizácií a výrobkov podliehajúcich tomuto nariadeniu a jeho vykonávacím pravidlám. Takýto rozsah by sa mal jasne definovať s odkazom na zoznam lietadiel, ktoré sú vyňaté z uplatňovania tohto nariadenia.
- (7) Letecké výrobky, súčiastky a prístroje, prevádzkovatelia podieľajúci sa na komerčnej leteckej doprave, ako aj piloti a osoby, výrobky a organizácie podieľajúce sa na ich výcviku a lekárskeho vyšetrení, by mali dostať certifikát alebo licenciu, keď sa zistí, že spĺňajú základné požiadavky stanovené Spoločenstvom v zmysle štandardov definovaných Chicagským dohovorom. Komisia by mala byť splnomocnená vytvárať potrebné vykonávacie pravidlá.
- (8) Riadne schválené hodnotiace orgány by mali byť oprávnené vydávať licencie pilotom, ktorí pôsobia v rekreačných prevádzkach.
- (9) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva („agentúra“) by mala byť splnomocnená na vydávanie certifikátov alebo licencií osobám, organizáciám alebo výrobkom podliehajúcim tomuto nariadeniu, ak je centralizovaná akcia efektívnejšia ako vydávanie certifikátov na úrovni členského štátu. Z toho istého dôvodu by agentúra mala mať povolenie na vykonávanie potrebných opatrení v súvislosti s prevádzkou lietadiel, kvalifikáciou posádok alebo bezpečnosťou lietadiel z tretích krajín, ak je to najlepší prostriedok na zabezpečenie jednotnosti a uľahčenie fungovania vnútorného trhu.
- (10) Efektívne fungovanie bezpečnostného programu Spoločenstva pre civilné letectvo v oblastiach, ktorých sa týka toto nariadenie, si vyžaduje posilnenie spolupráce medzi Komisiou, členskými štátmi a agentúrou na identifikáciu nebezpečných podmienok a prijímanie potrebných nápravných opatrení, pokiaľ je to vhodné.
- (11) Podpora vzdelávania v oblasti bezpečnosti a riadne fungovanie regulačného systému v oblastiach, ktorých sa týka toto nariadenie, si vyžaduje, aby o nehodách a udalostiach dobrovoľne informovali ich svedkovia. Toto informovanie by uľahčilo

vytvorenie nerepresívneho prostredia a členské štáty by mali prijať vhodné opatrenia na ochranu takýchto informácií a ich poskytovateľov.

- (12) V záujme transparentnosti by v správnej rade agentúry mali byť zastúpení pozorovatelia všetkých zainteresovaných strán. V snahe zabezpečiť náležité riadenie agentúry, mala by byť vytvorená aj výkonná rada, ktorá by prijímala strategické usmernenia a monitorovala realizáciu rozhodnutí správnej rady.
- (13) Týmto nariadením sa zakladá náležitý a komplexný rámec na vymedzenie a implementáciu spoločných technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva. Príloha III k nariadeniu Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva²² a smernica Rady 91/670/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní licencií leteckého personálu pre výkon činností v civilnom letectve²³ by v dôsledku toho mala byť zrušená v celom rozsahu bez toho, aby boli dotknuté certifikáty alebo licencie výrobkov, osôb a organizácií, ktoré sa už udelili v súlade s týmito legislatívnymi aktmi.
- (14) Opatrenia, ktoré ustanovuje toto nariadenie, vychádzajú zo stanoviska vydaného Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva²⁴ v súlade s článkom 12 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1592/2002 a s článkom 14 ods. 1 uvedeného nariadenia.
- (15) Nariadenie (ES) č. 1592/2002 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

ZMENY A DOPLNENIA ZÁKLADNÉHO NARIADENIA

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 1592/2002 sa mení a dopĺňa takto:

- (1) Do článku 2 ods. 2 sa vkladá toto písmeno:

„f) poskytnúť rovnaké podmienky pre všetkých účastníkov vnútorného trhu v oblasti letectva.“
- (2) Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:
 - (a) písmeno f) sa mení takto:

²² Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.

²³ Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 21.

²⁴ Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 3/2004.

„f) „kvalifikovaný subjekt“ znamená akreditovaný orgán, ktorý môže vykonávať úlohy súvisiace s udeľovaním certifikátov pod kontrolou a na zodpovednosť agentúry alebo národného leteckého úradu;“

(b) vkladajú sa tieto písmená h) až n):

„h) „prevádzkovateľ“ znamená každú právnickú alebo fyzickú osobu, ktorá vykonáva prevádzku alebo navrhuje prevádzku jedného lietadla alebo viacerých lietadiel;

i) „komerčná prevádzka“ znamená platenú leteckú činnosť podľa zmluvy medzi prevádzkovateľom a zákazníkom, pričom zákazník nie je, priamo ani nepriamo, vlastníkom lietadiel, ktoré sa využívajú na účely tejto zmluvy, a prevádzkovateľ nie je, priamo ani nepriamo, zamestnancom zákazníka;

j) „zložené motorové lietadlo“ znamená:

(i) lietadlo:

- s maximálnou certifikovanou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg alebo;
- s maximálnou povolenou konfiguráciou miest pre viac ako 9 pasažierov alebo;
- certifikované na prevádzku s minimálnou posádkou pozostávajúcou najmenej z 2 pilotov, alebo;
- vybavené jedným alebo viacerými prúdovým motormi; alebo

(ii) vrtuľník:

- s maximálnou certifikovanou vzletovou hmotnosťou nad 3 175 kg alebo;
- s maximálnou povolenou konfiguráciou miest pre viac ako 5 pasažierov, alebo
- certifikovaný na prevádzku s minimálnou posádkou pozostávajúcou najmenej z 2 pilotov; alebo

(iii) lietadlo s nastaviteľnými rotormi;

k) „rekreačná prevádzka“ znamená ľubovoľnú nekomerčnú prevádzku lietadla s inými ako zložitými motorovými lietadlami;

l) „hodnotiaci orgán“ znamená schválený orgán, ktorý môže posúdiť súlad právnických alebo fyzických osôb s pravidlami stanovenými na zabezpečenie plnenia základných požiadaviek tohto nariadenia a vydať príslušný certifikát;

- m) „syntetický letecký trénažér“ znamená ľubovoľný typ zariadenia, v ktorom sa simulujú letové podmienky na zemi; zahŕňa letové simulátory, letecké trénažéry, zariadenia na nácvik navigácie a postupov a základné zariadenia na nácvik používania prístrojov;
- n) „hodnotenie“ znamená vyjadrenie zapísané v pilotnej licencií, ktoré stanovuje osobitné podmienky, oprávnenia alebo obmedzenia spojené s touto licenciou.“

(3) Článok 4 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 1 sa mení a dopĺňa takto:

(i) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) registrované v členskom štáte, pokiaľ ich regulačný bezpečnostný dohľad nebol delegovaný na tretiu krajinu a nepoužíva ich prevádzkovateľ zo Spoločenstva; alebo“

(ii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) registrované v tretej krajine a používané prevádzkovateľom, pre ktorého členský štát zabezpečuje dohľad nad prevádzkami, alebo používané na vstup do Spoločenstva, prevádzku v Spoločenstve alebo výstup z neho prevádzkovateľom, ktorý bol založený alebo má svoje sídlo v Spoločenstve; alebo“

(iii) vkladá sa toto písmeno d):

„d) registrované v tretej krajine alebo registrované v členskom štáte, ktorý delegoval svoj regulačný bezpečnostný dohľad na tretiu krajinu, a používané prevádzkovateľom z tretej krajiny na vstup do Spoločenstva, prevádzku v Spoločenstve alebo výstup z neho;“

(iv) v poslednej vete odseku 1 sa vypúšťajú slová „pokiaľ nebola stálym dohľadom nad bezpečnosťou prevádzky poverená tretia krajina a nepoužíva ich prevádzkovateľ Spoločenstva“.

(b) vkladá sa tento odsek 1a:

„(1a) Zamestnanci, ktorí sa podieľajú na prevádzke lietadiel uvedených v odseku 1 písm. b) alebo c), sú v súlade s týmto nariadením.“

(c) vkladá sa tento odsek 1b:

„(1b) Prevádzky lietadiel uvedených v odseku 1 písm. b), c) alebo d) sú v súlade s týmto nariadením.“

(d) odsek 2 sa upravuje takto:

„2. Odseky 1, 1a a 1b neplatia pre lietadlá uvedené v prílohe II.“

(4) Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 2 sa mení a dopĺňa takto:

- (i) v úvodnej časti sa slová „registrované v členskom štáte“ nahrádzajú slovami „uvedené v písmene b) článku 4 ods. 1“;
- (ii) v prvej vete písmena d) sa slová „konštrukciu, výrobu a údržbu výrobkov“ nahrádzajú slovami „údržbu výrobkov“;
- (iii) vkladá sa toto písmeno dd):

„dd) Organizácie zodpovedné za konštrukciu a výrobu výrobkov, častí a zariadení preukazujú svoju spôsobilosť a prostriedky na splnenie úloh spojených s ich oprávneniami. Pokiaľ nie je schválené ináč, táto spôsobilosť a prostriedky sa uznávajú vydaním povolenia organizácii. Oprávnenia udelené schválenej organizácii a rozsah povolenia sú špecifikované v podmienkach povolenia.“

(b) vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Lietadlá uvedené v článku 4 ods. 1 písm. a) a výrobky, časti a zariadenia do nich montované sú v súlade s týmto článkom ods. 2 písm. a) b) a dd).“

(c) odsek 4 sa mení a dopĺňa takto:

- (i) do písm. e) sa vkladajú tieto body (iv), (v) a (vi):

„(iv) minimálneho programu údržby s osvedčením typu odbornej prípravy zamestnancov na zabezpečenie zhody s odsekom 2 písm. e);

(v) minimálneho programu hodnotenia typu pilota na zabezpečenie zhody s článkom 6a;

(vi) vzorového zoznamu minimálneho vybavenia, ak je to vhodné, a ďalších špecifikácií letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky na zabezpečenie zhody s článkom 6b.“

- (ii) písm. f) sa nahrádza takto:

„f) podmienky na vydávanie, udržiavanie, zmeny a dopĺňanie, pozastavenie platnosti alebo rušenie povolení pre organizácie, ktoré sa vyžadujú v súlade s odsekom 2 písm. d), dd) a f), a podmienky, za ktorých sa takéto povolenia nemusia vyžadovať“;

- (iii) vkladá sa toto písmeno j):

„j) spôsob, akým majú lietadlá uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) a d) preukazovať zhodu so základnými požiadavkami.“

(d) do odseku 5 sa vkladá toto písmeno d):

„d) nekládli na lietadlá uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) a d) požiadavky, ktoré by boli nezlučiteľné so záväzkami členských štátov v rámci ICAO.“

- (5) Za článok 6 sa vkladajú tieto články 6a a 6b:

*„Článok 6a
Licencovanie pilotov*

1. oti, ktorí sa podieľajú na prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c), a organizácie, syntetické letecké trénažéry a osoby podieľajúce sa na výcviku, skúšaní, kontrole a zdravotnom hodnotení pilotov, spĺňajú základné požiadavky stanovené v prílohe III.
2. ot môže prevádzkovať lietadlo len vtedy, ak vlastní preukaz spôsobilosti a lekárske osvedčenie, ktoré sú vhodné pre vykonávanú prevádzku.

Pilotovi sa vydá preukaz spôsobilosti, keď sa preukáže, že spĺňa pravidlá stanovené na zabezpečenie zhody so základnými požiadavkami týkajúcimi sa teoretických vedomostí, praktických zručností a jazykovej zdatnosti. Tento preukaz spôsobilosti môže vydať hodnotiaci orgán, keď sú oprávnenia, ktoré deleguje, obmedzené na rekreačné lietanie.

Pilotovi sa vydá lekárske osvedčenie, keď sa preukáže, že spĺňa pravidlá ustanovené na zabezpečenie zhody so základnými požiadavkami na zdravotnú spôsobilosť. Toto lekárske osvedčenie vydajú leteckí posudkoví lekári alebo letecké lekárske strediská; pilotom, ktorí sa podieľajú na rekreačných prevádzkach, môže však lekárske osvedčenie vydať praktický lekár.

Oprávnenia udelené pilotovi a rozsah platnosti preukazu spôsobilosti a lekárskeho osvedčenia sú uvedené v nich.

Požiadavky uvedené v druhom a treťom pododseku je možné splniť akceptovaním preukazov spôsobilosti a lekárskeho osvedčenia vydaných treťou krajinou alebo v mene tretej krajiny, ak sa týkajú pilotov podieľajúcich sa na prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. c).

3. Spôsobilosť hodnotiacich orgánov, organizácií na výcvik pilotov a organizácií zodpovedných za hodnotenie zdravotnej spôsobilosti pilotov vykonávať úlohy spojené s ich oprávneniami v súvislosti s vydávaním preukazov spôsobilosti a lekárskeho osvedčenia sa uznáva vydaním povolenia.

Povolenie pre organizáciu sa vydá, keď sa preukáže, že organizácia vyhovuje pravidlám ustanoveným na zabezpečenie zhody so súvisiacimi základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III.

Oprávnenia udelené povolením sú vymedzené v ňom.

4. Syntetický letecký trénažér, ktorý sa používa na výcvik pilotov, podlieha certifikácii. Toto osvedčenie sa vydá, keď sa preukáže, že zariadenie vyhovuje pravidlám ustanoveným na zabezpečenie zhody so súvisiacimi základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III.

5. Osoba zodpovedná za zabezpečovanie výcviku pilotov alebo za hodnotenie ich kvalifikácie alebo zdravotnej spôsobilosti je držiteľom príslušného osvedčenia.

Toto osvedčenie sa vydá, keď sa preukáže, že žiadateľ vyhovuje pravidlám ustanoveným na zabezpečenie zhody so súvisiacimi základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III.

Oprávnenia udelené osvedčením sú vymedzené v ňom.

6. Komisia prijme v súlade s postupom stanoveným v článku 54 ods. 3 pravidiel vykonávania tohto článku. Pritom vymedzí najmä:
 - a) rôzne hodnotenia pre preukazy spôsobilosti a lekárske osvedčenia pilota a lekárske osvedčenia primerané pre rôzne druhy vykonávaných činností;
 - b) podmienky pre vydávanie, udržiavanie, zmeny a dopĺňanie, obmedzenie, pozastavenie platnosti alebo rušenie preukazov spôsobilosti, hodnotení pre preukazy spôsobilosti, lekárske osvedčenia, povolení pre organizácie, hodnotiace orgány a osvedčenia pre zamestnancov;
 - c) oprávnenia a zodpovednosť držiteľov preukazov spôsobilosti, hodnotení pre preukazy spôsobilosti, lekárske osvedčenia, povolení pre organizácie a osvedčenia pre zamestnancov.
7. Keď sa ustanovujú vykonávacie pravidlá uvedené v odseku 6, Komisia osobitne dbá na to, aby zohľadňovali súčasný stav vývoja a najlepšiu prax v oblasti výcviku pilotov a aby umožňovali okamžitú reakciu na zistené príčiny nehôd a vážnych incidentov.

Článok 6b Letová prevádzka

1. Prevádzka lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b), c) a d) splňa základné požiadavky stanovené v prílohe IV.
2. Prevádzkovatelia podieľajúci sa na komerčných prevádzkach preukazujú svoju spôsobilosť a prostriedky na vykonávanie úloh súvisiacich s ich oprávneniami.

Táto spôsobilosť a prostriedky sa uznávajú vydaním osvedčenia.

Oprávnenia udelené prevádzkovateľovi a rozsah prevádzok sú vymedzené v osvedčení.

Požiadavky tohto odseku môžu byť splnené akceptovaním osvedčení vydaných treťou krajinou alebo v mene tretej krajiny, pokiaľ ide o prevádzkovateľov podieľajúcich sa na prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. d).

3. Prevádzkovatelia, ktorí pôsobia v nekomerčnej prevádzke zložitých motorových lietadiel, preukazujú svoju spôsobilosť a prostriedky na vykonávanie úloh súvisiacich s prevádzkou lietadiel.

4. Letová posádka podieľajúca sa na prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) vyhovuje základným požiadavkám stanoveným v prílohe IV. Jej členovia sú držiteľmi atestácie a lekárskeho osvedčenia vhodného pre vykonávanú prevádzku.
5. Komisia prijme v súlade s postupom ustanoveným v článku 54 ods. 3 vykonávacie pravidlá pre tento článok. Pritom vymedzí najmä:
 - a) podmienky na prevádzku lietadiel v zhode so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe IV;
 - b) podmienky pre vydávanie, udržiavanie, zmeny a dopĺňanie, obmedzenie, pozastavenie platnosti alebo zrušenie osvedčenia pre prevádzkovateľa uvedeného v odseku 2;
 - c) oprávnenia a úlohy držiteľov osvedčení;
 - d) podmienky a postupy pre dohľad a kontrolu prevádzkovateľov uvedených v odseku 3.
 - e) podmienky pre vydávanie, udržiavanie, zmeny a dopĺňanie, obmedzenie, pozastavenie platnosti alebo zrušenie atestácie pre letovú posádku uvedenú v odseku 4.
 - f) podmienky, za ktorých je prevádzka zakázaná, obmedzená alebo podlieha osobitným podmienkam v záujme bezpečnosti v súlade s článkom 15b ods. 2.
6. Vykonávacie pravidlá uvedené v odseku 5 zohľadňujú súčasný stav vývoja a najlepšiu prax v oblasti letových prevádzok.

Vykonávacie pravidlá tiež zohľadňujú celosvetové skúsenosti s lietadlami, ktoré sú v prevádzke, a vedecký a technický pokrok.

Umožňujú okamžitú reakciu na zistené príčiny nehôd a vážnych incidentov.

Na lietadlá uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) a d) nekladú požiadavky, ktoré by boli nezlučiteľné s povinnosťami členských štátov v rámci ICAO.“

(6) Článok 7 sa nahrádza takto:

*„Článok 7
Kolektívny dohľad*

1. Členské štáty a agentúra spolupracujú pri zabezpečovaní vlastnej realizácie ustanovení tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel cestou vhodného zberu a zdieľania informácií, vrátane kontrol na odbavovacej rampe.
2. Komisia prijíma v súlade s postupom stanoveným v článku 54 ods. 3 pravidlá pre vykonávanie odseku 1, v ktorých sa vymedzujú najmä tieto podmienky:

- a) podmienky zberu, výmeny a šírenia informácií;
- b) podmienky vykonávania kontrol na odbavovacej rampe, vrátane systematických kontrol;
- c) podmienky zakotvenia na zemi lietadiel, ktoré nevyhovujú požiadavkám tohto nariadenia alebo jeho vykonávacích pravidiel.“

(7) Článok 8 sa upravuje takto:

(a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Až do prijatia vykonávacích pravidiel uvedených v článku 5 ods. 5 a článku 6a ods. 6 a bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 3 tohto nariadenia, osvedčenia, ktoré sa nemôžu vydať v súlade s týmto nariadením, môžu byť vydané na základe platných vnútroštátnych predpisov.“

(b) vkladá sa tento odsek 3:

„3. Až do prijatia vykonávacích pravidiel uvedených v článku 6b ods. 5, osvedčenia, ktoré sa nemôžu vydať v súlade s týmto nariadením, môžu byť vydané na základe platných vnútroštátnych predpisov alebo, keď je to vhodné, na základe príslušných požiadaviek nariadenia (EHS) č. 3922/1991.“

(8) Článok 9 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Odchylné od ustanovení tohto nariadenia a pravidiel prijatých pre jeho vykonávanie agentúra, v rámci svojej kompetencie, vydáva osvedčenia na základe osvedčení vydaných leteckými orgánmi tretej krajiny, ako to ustanovujú dohody o uznávaní medzi Spoločenstvom a touto treťou krajinou.“

(9) Za článok 9 sa vkladá tento článok 9a:

*„Článok 9a
Kvalifikované subjekty*

1. Kvalifikované subjekty, ktoré vykonávajú konkrétne práce pri certifikácii, v súlade s platnými certifikačnými postupmi, v mene agentúry alebo v mene členských štátov, pokiaľ tieto členské štáty vykonávajú certifikáciu na základe tohto nariadenia, musia spĺňať kritériá stanovené v prílohe V a preukázať, že majú potrebnú organizáciu a odbornosť. Táto spôsobilosť a prostriedky sú uznané tým, že agentúra im vydá akreditáciu.
2. Vzhľadom na kvalifikované subjekty agentúra:

- a) vykonáva sama alebo prostredníctvom národných leteckých úradov kontroly a audity subjektov, ktorým udeľuje akreditáciu;
- b) vydáva a predlžuje platnosť akreditácie;
- c) mení a dopĺňa, obmedzuje, pozastavuje platnosť alebo ruší príslušnú akreditáciu subjektu, ak podmienky, podľa ktorých bola vydaná, sa ďalej neplnia, alebo ak príslušný subjekt neplní záväzky, ktoré mu ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá.“

(10) Článok 10 sa nahrádza takto:

*„Článok 10
Ustanovenia o flexibilitě*

1. Ustanovenia tohto nariadenia a pravidiel prijatých na jeho vykonávanie nebránia členskému štátu bezprostredne reagovať na nepredvídaný bezpečnostný problém, ktorý zahŕňa výrobok, osobu alebo organizáciu podliehajúcu ustanoveniam tohto nariadenia.

Členský štát bez odkladu informuje agentúru, Komisiu a ostatné členské štáty o prijatých opatreniach a dôvodoch na ich prijatie.

2. Podľa článku 16 ods. 3 agentúra môže rozhodnúť do jedného mesiaca od prijatia informácie v súlade s odsekom 1 tohto článku, či tento bezpečnostný problém možno riešiť v rámci tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel, za predpokladu, že Komisia v tom istom období nevznesie žiadne námietky. Vtedy agentúra vydá rozhodnutie a jeho kópiu zašle Komisii a ostatným členským štátom.

Na druhej strane, ak agentúra určí, že tento bezpečnostný problém je dôsledkom nedostatkov v bezpečnosti alebo neprimeranej úrovne bezpečnosti, ktorá vyplýva z uplatňovania tohto nariadenia alebo jeho vykonávacích pravidiel, naformuluje a vydá stanovisko k tomu, či sa toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá budú meniť a dopĺňať, a či tieto opatrenia budú zrušené alebo zachované. V súlade s postupom uvedeným v článku 54 ods. 3 môže Komisia rozhodnúť na základe tohto stanoviska. Ak majú tieto opatrenia pokračovať, vykonajú ich všetky členské štáty a budú pre ne platiť ustanovenia článku 8.

3. Členské štáty môžu udeliť výnimky zo zásadných požiadaviek stanovených v tomto nariadení a jeho vykonávacích pravidlách v prípade nepredvídaných naliehavých prevádzkových okolností alebo prevádzkových potrieb obmedzeného trvania za predpokladu, že to nemá nepriaznivý vplyv na úroveň bezpečnosti. Agentúra, Komisia a ostatné členské štáty dostanú informáciu o všetkých takýchto výnimkách, akonáhle sa vyskytnú opakovane alebo keď sa udelia na dobu dlhšiu ako dva mesiace.
4. Podľa článku 16 ods. 3 agentúra určí do jedného mesiaca od prijatia informácie v súlade s odsekom 3 tohto článku, či tieto výnimky sú v zhode s hlavnými

bezpečnostnými cieľmi tohto nariadenia alebo s ktorýmkoľvek iným pravidlom právnych predpisov Spoločenstva. Agentúra vydá pre Komisiu stanovisko.

Na základe tohto stanoviska a v súlade s postupom uvedeným v článku 54 ods. 4 Komisia môže rozhodnúť o zrušení týchto výnimiek.

5. Keď sa inými prostriedkami môže dosiahnuť rovnaká úroveň ochrany ako pri uplatnení vykonávacích pravidiel tohto nariadenia, členský štát môže, a to bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti, udeliť povolenie výnimky z týchto vykonávacích pravidiel.

V takých prípadoch členský štát informuje agentúru a Komisiu o tom, že má v úmysle udeliť takéto povolenie a uvedie dôvody, ktoré preukážu potrebu výnimky z príslušného pravidla, ako aj podmienky stanovené na zabezpečenie dosiahnutia rovnakej úrovne ochrany.

6. Podľa článku 16 ods. 3 do dvoch mesiacov od informovania v súlade s odsekom 5 tohto článku agentúra vydá stanovisko, či navrhnuté povolenie spĺňa podmienky stanovené v tomto odseku.

Do jedného mesiaca od doručenia stanoviska agentúry Komisia môže iniciovať postup uvedený v článku 54 ods. 3 s cieľom rozhodnúť, či navrhnuté povolenie môže byť udelené alebo sa musí zamietnuť. Ak povolenie udeliť možno, Komisia informuje o svojom rozhodnutí všetky členské štáty, ktoré majú tiež právo toto opatrenie uplatniť. Na predmetné opatrenie sa uplatňujú ustanovenia článku 8.“

- (11) V článku 11 sa do odseku 4 vkladá táto veta:

„Od nadobudnutia účinnosti vykonávacích pravidiel uvedených v článku 7 ods. 2 tento prehľad o bezpečnosti obsahuje analýzu všetkých informácií získaných v súlade s článkom 7. Táto analýza je jednoduchá a ľahko zrozumiteľná a upozorní na to, kde existuje zvýšené bezpečnostné riziko pre pasažierov v leteckej doprave. Pri tejto analýze sú zdroje informácií utajené.“

- (12) Za článok 11 sa vkladá tento článok 11a:

*„Článok 11a
Ochrana zdroja informácií*

1. Ak informácie uvedené v článku 11 poskytne fyzická osoba dobrovoľne, správy neuvádzajú zdroj týchto informácií.
2. Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné pravidlá trestného práva, členské štáty upustia od začatia občianskoprávneho konania v súvislosti s každým vopred neplánovaným alebo neúmyselným porušením zákona, na ktoré boli upozornené len tým, že o ňom dostali správu v zmysle tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel.

Toto pravidlo neplatí pre prípady hrubého zanedbania.

3. V súlade s postupmi vymedzenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch a praxi členské štáty zabezpečia, aby zamestnanci, ktorí poskytnú informácie v rámci uplatňovania tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel, neboli vystavení žiadnej zaujatosti zo strany ich zamestnávateľa, s výnimkou prípadov hrubého zanedbania.
 4. Tento článok platí bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne pravidlá pre prístup súdnych orgánov k informáciám.“
- (13) Článok 13 sa mení a dopĺňa takto:
- (a) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) prijme príslušné rozhodnutia na uplatňovanie článkov 9a, 15, 15a, 15b a 46;“
 - (b) vkladá sa toto písmeno d):

„d) vydá správy po kontrolách dodržiavania noriem vykonaných podľa článku 16 ods. 1 a článku 45.“
- (14) V písmene a) článku 14 ods. 2 sa vypúšťajú slová „vrátane predpisov letovej spôsobilosti“.
- (15) Článok 15 sa mení a dopĺňa takto:-
- (a) odsek 1 sa mení a dopĺňa takto:
 - (i) prvá veta sa nahrádza takto:

„V súvislosti s výrobkami, časťami a zariadeniami uvedenými v článku 4 ods. 1 písm. a) a b), keď je to vhodné a podľa ustanovení Chicagského dohovoru alebo jeho príloh, agentúra vykonáva v mene členských krajín funkcie a úlohy štátu v oblasti návrhu, výroby alebo registrácie, keď sa týka schválenia návrhu.“
 - (ii) písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) vykonáva samostatne alebo prostredníctvom národných leteckých úradov alebo kvalifikovaných subjektov technické preskúmanie v súvislosti s certifikáciou výrobkov, častí a zariadení;“
 - (iii) písmeno i) sa nahrádza takto:

„i) mení a dopĺňa, pozastavuje platnosť alebo zrušuje príslušné osvedčenie, keď podmienky, podľa ktorých ho agentúra vydala, sa ďalej neplnia, alebo ak právnická alebo fyzická osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia, neplní záväzky, ktoré jej ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá;“
 - (iv) vkladajú sa tieto písmená k) a l):

- „k) pre každé lietadlo, pre ktoré sa žiada jednorazové letové povolenie, stanoví vhodné obmedzenia;
- l) vydáva letové povolenia pre lietadlá, keď sa takéto povolenia vyžadujú na vykonanie série letov.“

(b) odsek 2 sa mení a dopĺňa takto:

(i) v písmene b) bod (ii) sa nahrádza takto:

„(ii) organizácií vykonávajúcich výrobu a údržbu, ktoré sa nachádzajú na území členských štátov, ak to vyžaduje príslušný členský štát; alebo“

(ii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) mení a dopĺňa, pozastavuje platnosť alebo zrušuje príslušné osvedčenie organizácie, ak podmienky, podľa ktorých ho agentúra vydala, sa ďalej neplnia, alebo ak príslušná organizácia neplní záväzky, ktoré jej ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá.“

(16) Za článok 15 sa vkladajú tieto články 15a a 15b:

*„Článok 15a
Certifikácia zamestnancov*

1. Vzhľadom na zamestnancov a organizácie uvedené v článku 6a ods. 1 agentúra:
 - a) vykonáva samostatne alebo prostredníctvom národných leteckých úradov alebo kvalifikovaných subjektov kontroly a auditu organizácií a hodnotiacich orgánov, ktorým vydáva osvedčenia;
 - b) vydáva a predlžuje platnosť osvedčení:
 - (i) cvikových organizácií pre zamestnancov a leteckých lekárskech stredísk, ktoré sa nachádzajú na území členských štátov, ak o to príslušný členský štát požiada; alebo
 - (ii) výcvikových organizácií pre zamestnancov a leteckých lekárskech stredísk, ktoré sa nachádzajú mimo územia členských štátov; alebo
 - (iii) hodnotiacich orgánov, ak o to tieto orgány požiadajú;
 - c) mení a dopĺňa, obmedzuje, pozastavuje platnosť alebo zrušuje príslušné osvedčenie organizácie, ak podmienky, podľa ktorých ho agentúra vydala, sa ďalej neplnia, alebo ak právnická alebo fyzická osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia, neplní záväzky, ktoré jej ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá.

2. Vzhľadom na syntetické letecké trénažéry uvedené v článku 6a ods. 1 agentúra:
- a) vykonáva samostatne alebo prostredníctvom národných leteckých úradov alebo kvalifikovaných subjektov technické kontroly zariadení, na ktoré udeľuje osvedčenia;
 - b) vydáva a predlžuje platnosť osvedčení;
 - (i) syntetických leteckých trénažérov, ktoré používajú výcvikové organizácie certifikované agentúrou; alebo
 - (ii) syntetických leteckých trénažérov umiestnených na území členských štátov, ak o to príslušný členský štát požiada; alebo
 - (iii) syntetických leteckých trénažérov umiestnených mimo územia členských štátov;
 - c) mení a dopĺňa, obmedzuje, pozastavuje platnosť alebo zrušuje príslušné osvedčenie, ak podmienky, podľa ktorých ho agentúra vydala, sa ďalej neplnia, alebo ak právnická alebo fyzická osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia, neplní záväzky, ktoré jej ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá.

Článok 15b

Certifikácia prevádzkovateľa letových služieb

1. Vzhľadom na prevádzkovateľov podieľajúcich sa na komerčných prevádzkach agentúra:
- a) vykonáva samostatne alebo prostredníctvom národných leteckých úradov alebo kvalifikovaných subjektov kontroly a auditu prevádzkovateľov, ktorým vydáva osvedčenia;
 - b) vydáva a predlžuje platnosť osvedčení:
 - (i) prevádzkovateľov umiestnených na území členských štátov, ak o to požiada príslušný členský štát; alebo
 - (ii) prevádzkovateľov umiestnených mimo územia členských štátov, pokiaľ jeden členský štát nevykonáva funkcie a úlohy štátu prevádzkovateľa pre týchto prevádzkovateľov;
 - c) mení a dopĺňa, obmedzuje, pozastavuje platnosť alebo zrušuje príslušné osvedčenie prevádzkovateľa, ak podmienky, podľa ktorých ho agentúra vydala, sa ďalej neplnia, alebo ak príslušná organizácia neplní záväzky, ktoré jej ukladá toto nariadenie alebo jeho vykonávacie pravidlá.
2. Agentúra môže pomocou prevádzkovej smernice nariadiť zákaz alebo obmedzenie prevádzky alebo jej podriadenie určitým podmienkam v záujme prevádzkovej bezpečnosti.

3. Vzhľadom na obmedzenie letového času agentúra:

- a) vydáva uplatniteľné technické podmienky certifikácie, aby sa zabezpečil súlad so základnými požiadavkami a, ak je to vhodné, s príslušnými vykonávacími pravidlami. Predovšetkým vzhľadom na komerčnú leteckú dopravu, až do prijatia príslušných vykonávacích pravidiel uvedených v článku 6b ods. 5 agentúra vydáva uplatniteľné technické podmienky certifikácie, aby sa zabezpečil súlad s podčasťou Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/1991.
- b) schvaľuje individuálne schémy technických podmienok letových časov prevádzkovateľov, keď takéto schémy nemôžu byť schválené na základe uplatniteľných technických podmienok certifikácie.“

(17) V článku 16 odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

- „1. Agentúra vykonáva kontroly dodržiavania noriem v oblasti pôsobnosti článku 1 ods. 1 s cieľom monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel zo strany príslušných vnútroštátnych orgánov a podáva o tom správu Komisii.
- 2. Agentúra vykonáva technické preskúmanie v podnikoch na monitorovanie uplatňovania tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel vzhľadom na ciele stanovené v článku 2.“

(18) Do článku 18 ods. 2 sa vkladá tento pododsek:

„Pracovné dohody sú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a náležite sa v nich zohľadňuje zahraničná politika Spoločenstva voči tretím krajinám. Sú vopred schválené Komisiou.“

(19) Článok 24 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 2 sa mení a dopĺňa takto:

(i) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) prijíma všeobecnú výročnú správu o činnosti agentúry a najneskôr do 15. júna ju zasiela Európskemu parlamentu, Dvoru audítorov a členským štátom; v mene agentúry každý rok dodáva rozpočtovému orgánu všetky informácie relevantné pre výsledok hodnotiacich postupov;“

(ii) v písmene c) sa vkladá táto veta:

„stanovisko Komisie sa pripojí k prijatému programu práce agentúry;“

(iii) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) prijíma usmernenia na pridelovanie certifikačných úloh národným leteckým úradom a kvalifikovaným subjektom podľa dohody s Komisiou;“

(b) vkladá sa tento odsek 5:

„5. Správna rada vymenúva členov výkonnej rady podľa článku 28b.“

(20) Článok 25 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Správna rada sa skladá z jedného zástupcu každého členského štátu a z jedného zástupcu Komisie. Na tento účel Rada vymenuje zástupcu z každého členského štátu, ako aj jedného náhradníka, ktorý zastupuje člena v prípade absencie riadneho zástupcu. Komisia tiež menuje svojho zástupcu a náhradníka. Ich funkčné obdobie trvá päť rokov. Toto funkčné obdobie sa môže jedenkrát predĺžiť.“

(b) vkladá sa tento odsek 3:

„3. V záujme transparentnosti štyria zástupcovia zainteresovaných strán zasadať v správnej rade ako pozorovatelia. Menuje ich Komisia spomedzi osôb v zozname, ktorý zostavuje poradný orgán uvedený v článku 24 ods. 4, a zastupujú v čo najširšej miere rôzne strany zastúpené v tomto poradnom orgáne. Dĺžka ich funkčného obdobia je tridsať mesiacov, možné je jedno predĺženie.“

(21) V článku 26 ods. 2 sa posledná veta nahrádza takto:

„Toto funkčné obdobie sa môže jedenkrát predĺžiť.“

(22) Článok 28 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Každý člen, ktorého vymenuje Rada, má jeden hlas. Zástupca Komisie má počet hlasov rovnajúci sa celkovému počtu členov vymenovaných Radou. Zástupcovia zainteresovaných strán ani výkonný riaditeľ agentúry nehlasujú. Pri absencii niektorého člena má jeho náhradník právo uplatňovať jeho hlasovacie právo.“

(23) Za článok 28 sa vkladajú články 28a až 28c:

*„Článok 28a
Právomoci výkonnej rady*

1. Agentúra má výkonnú radu.
2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci správnej rady a funkcie a právomoci výkonného riaditeľa, výkonná rada:
 - a) ustanovuje svoj rokovací poriadok;
 - b) prijíma strategické usmernenia pre úlohy agentúry uvedené v článku 12 a pre svoju organizáciu a fungovanie;

- c) pripravuje a monitoruje vykonávanie rozhodnutí správnej rady;
- d) monitoruje plnenie rozpočtu prijatého správnou radou.

Článok 28b
Zloženie výkonnej rady

1. Výkonná rada pozostáva z:
 - a) troch členov, ktorých menuje správna rada spomedzi svojich členov ustanovených Radou;
 - b) troch členov, ktorých menuje Komisia;
 - c) dvoch pozorovateľov, ktorých spomedzi seba menujú zástupcovia zainteresovaných strán, ktorí zasadajú v správnej rade.
2. Funkčné obdobie členov a pozorovateľov výkonnej rady uplynie, keď sa skončí ich riadne členstvo v správnej rade. V zmysle tohto ustanovenia dĺžka ich funkčného obdobia je tridsať mesiacov, s jedným možným predĺžením.
3. Výkonná rada volí spomedzi svojich členov predsedu a podpredsedu. Podpredseda z moci úradnej nahrádza predsedu v prípade, že tento nemôže vykonávať svoje povinnosti. Funkčné obdobie predsedu a podpredsedu uplynie, keď sa skončí ich riadne členstvo vo výkonnej rade.

Článok 28c
Schôdze výkonnej rady

1. Schôdze výkonnej rady zvoláva jej predseda.
2. Výkonná rada sa stretáva na podnet predsedu alebo na žiadosť najmenej troch jej členov.
3. Výkonná rada môže na svoju schôdzu prizvať ako pozorovateľa ľubovoľnú osobu, ktorej stanovisko môže byť zaujímavé.
4. V zmysle ustanovení rokovacieho poriadku môžu členom výkonnej rady pomáhať poradcovia alebo experti.
5. Zariadenie pre schôdzu a sekretariát pre výkonnú radu poskytne agentúra.
6. Výkonná rada prijíma svoje rozhodnutia väčšinou hlasov.
7. Každý člen výkonnej rady má jeden hlas. Zástupcovia zainteresovaných strán uvedení v článku 28b ods. 1 písm. c), ako aj pozorovatelia, poradcovia alebo experti, uvedení v odsekoch 3 a 4 tohto článku, nehlasujú.
8. Rokovací poriadok stanoví podrobnejšie dojednania pre hlasovanie, najmä podmienky, za ktorých môže jeden člen konať v mene iného člena, ako aj všetky požiadavky na kvórum, pokiaľ je to vhodné.“

(24) Článok 29 ods. 3 sa mení a dopĺňa takto:

(a) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) schvaľovať opatrenia agentúry definované v článku 13 v rámci obmedzení, ktoré sa stanovujú v tomto nariadení, jeho vykonávacích pravidlách a akýchkoľvek uplatniteľných právnych predpisoch;“

(b) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) organizovať kontroly a skúmania, ako je ustanovené v článkoch 45 a 46;“

(c) vkladajú sa tieto písmená k) a l):

„k) pripraviť a realizovať ročný program práce;

l) reagovať na žiadosti o pomoc od Komisie.“

(25) Článok 30 sa mení a dopĺňa takto:

(a) Do odseku 1 sa vkladá táto veta:

„Pred vymenovaním sa od kandidáta, ktorého vybrala správna rada, môže žiadať, aby urobil vyhlásenie pred príslušným výborom alebo výbormi Európskeho parlamentu a odpovedal na otázky členov tohto výboru alebo výborov.“

(b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Funkčné obdobie výkonného riaditeľa a riaditeľov je päť rokov. Na návrh Komisie a po vyhodnotení ich pôsobenia, ich funkčné obdobie môže byť jedenkrát predĺžené na obdobie maximálne piatich rokov. Pri hodnotení Komisia posudzuje najmä:

- výsledky dosiahnuté v prvom funkčnom období a spôsob, akým boli dosiahnuté;
- povinnosti a požiadavky agentúry v budúcich rokoch.“

(26) V článku 35 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Proti rozhodnutiam agentúry, ktoré boli prijaté podľa článkov 9a, 15, 15a, 15b, 46 alebo 53, možno podať odvolanie.“

(27) Článok 41 sa mení a dopĺňa takto:

(a) Odsek sa nahrádza takto:

„1. Na súdny dvor možno podávať žaloby za zrušenie rozhodnutí agentúry, ktoré sú právne záväzné pre tretie strany, za nečinnosť a za škody spôsobené agentúrou pri vykonávaní jej činností.“

(b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Žaloby za zrušenie rozhodnutí agentúry, ktoré boli vykonané podľa článkov 9a, 15, 15a, 15b, 46 alebo 53, sa môžu podávať na súde len po tom, čo boli vyčerpané všetky odvolacie postupy v rámci agentúry.“

(28) V článku 45 sa úvodná časť odseku 1 nahrádza takto:

„1. Bez toho, aby boli dotknuté výkonné právomoci delegované na Komisiu Zmluvou, agentúra pomáha Komisii pri monitorovaní uplatňovania tohto nariadenia a jeho vykonávacích pravidiel vykonávaním kontrol dodržiavania noriem príslušnými orgánmi členských štátov, ako je stanovené v článku 16 ods. 1. Úradníci oprávnení podľa tohto nariadenia, v spolupráci s vnútroštátnymi orgánmi, sú teda splnomocnení v súlade s právnymi ustanoveniami príslušného členského štátu.“

(29) Článok 46 sa mení a dopĺňa takto:

(a) prvá veta odseku 1 sa nahrádza takto:

„Na uplatňovanie článkov 15, 15a a 15b agentúra môže samostatne vykonávať všetky potrebné preskúmania podnikov, ako sa uvádza v článku 16 ods. 2, alebo môže túto činnosť previesť na národné letecké úrady alebo kvalifikované subjekty.“

(b) vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Na uplatňovanie článku 9a agentúra môže samostatne vykonávať všetky potrebné preskúmania kvalifikovaných subjektov, ako sa uvádza v článku 16 ods. 2, alebo môže túto činnosť previesť na národné letecké úrady.“

(30) Za článok 46 sa vkladajú tieto články 46a a 46b:

*„Článok 46a
Ročný program práce*

Ročný program práce je v súlade s cieľmi, právomocami a úlohami agentúry definovanými v tomto nariadení.

Prezentácia ročného plánu práce vychádza z metodiky, ktorú vytvorila Komisia ako súčasť riadenia na báze aktivity.

*Článok 46b
Všeobecná výročná správa*

Všeobecná výročná správa podáva spôsob, akým agentúra realizovala svoj ročný program práce.

Táto správa uvádza opis činností, ktoré agentúra vykonáva, a hodnotí výsledky vzhľadom na stanovené ciele a časový harmonogram, riziká spojené s vykonávanými činnosťami, používanie zdrojov a hlavné operácie agentúry.“

(31) Do článku 47 sa vkladajú tieto odseky 5 a 6:

„5. „Rozhodnutia, ktoré prijme agentúra podľa článku 8 nariadenia (ES) č. 1049/2001, môžu viesť k podaniu sťažnosti u obhájcu ľudských práv (ombudsmana), resp. môžu sa stať predmetom žaloby na súdnom dvore podľa článkov 195 a 230 Zmluvy.

6. Vzhľadom na ochranu osobných údajov* informácie, ktoré agentúra zhromaždí v súlade s týmto nariadením, podliehajú nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001.“

*Ú .v. ES L 8, 12.1.2001, s.1.“

(32) Článok 48 ods. 1 sa mení a dopĺňa takto:

(a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Príjmy agentúry pozostávajú z:

- a) príspevku od Spoločenstva;
- b) príspevku od ktorejkoľvek európskej tretej krajiny, s ktorou Spoločenstvo uzavrelo dohody uvedené v článku 55;
- c) poplatkov, ktoré platia žiadatelia o osvedčenia a povolenia, ktoré vydáva agentúra, a ich držiteľia;
- d) platieb za publikácie, výcvik a iné služby poskytované agentúrou.

Agentúra môže tiež dostávať finančné príspevky od členských štátov, tretích krajín alebo iných subjektov.“

(33) V článku 53 ods. 4 sa vypúšťa druhý pododsek.

(34) Článok 56 ods. 3 sa vypúšťa.

(35) Príloha II sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tomuto nariadeniu.

(36) Vkladajú sa prílohy III, IV a V, ako je uvedené v prílohe k tomuto nariadeniu.

KAPITOLA II

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 2

Zrušovacie ustanovenia

1. Smernica Rady 91/670/EHS sa zrušuje nadobudnutím účinnosti vykonávacích pravidiel uvedených v článku 6a ods. 6.
2. Príloha III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 sa vypúšťa nadobudnutím účinnosti vykonávacích pravidiel uvedených v článku 6b ods. 5.
3. Ustanovenia článku 8 platia pre výrobky, časti a zariadenia, organizácie a osoby, ktoré získali osvedčenie alebo ich osvedčenie bolo uznané v súlade s ustanoveniami smernice Rady 91/670/EHS a prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
Predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA

- (1) Príloha II sa mení a dopĺňa takto:

„PRÍLOHA II

Lietadlá podľa článku 4 ods. (2)

Lietadlá, na ktoré sa nevzťahuje článok 4 ods. (1), (1a) a (1b), sú lietadlá, ktoré patria do jednej z kategórií tejto prílohy, ktoré sú uvedené nižšie:

- (a) historické lietadlá, ktoré spĺňajú tieto kritériá:
 - (i) jednoduché lietadlá, ktorých:
 - pôvodná konštrukcia bola vytvorená pred 1. 1. 1955 a
 - výroba bola zastavená pred 1. 1. 1975;
 - alebo
 - (ii) lietadlá so zrejším historickým významom, súvisiace s:
 - účasťou na významnej historickej udalosti; alebo
 - významným krokom vo vývoji letectva; alebo
 - významnou úlohou, ktorú plnili v ozbrojených silách členského štátu
- (b) lietadlá osobitne navrhnuté alebo upravené na výskumné, experimentálne alebo vedecké účely a pravdepodobne vyrábané vo veľmi obmedzených počtoch;
- (c) lietadlá, z ktorých aspoň 51 % bolo postavených amatérom alebo neziskovou organizáciou amatérov na ich vlastné účely a bez akéhokoľvek obchodného zámeru;
- (d) lietadlá, ktoré boli v službách ozbrojených síl, pokiaľ lietadlo nie je takého typu, pre ktorý agentúra prijala konštrukčnú normu;
- (e) lietadlá, vrtuľníky a motorové padáky, ktoré nemajú viac ako dve miesta, s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) podľa záznamov členských štátov, ktorá nepresahuje:
 - (i) 300 kg pre jednomiestne pozemné lietadlo/vrtuľník; alebo
 - (ii) 450 kg pre dvojmiestne pozemné lietadlo/vrtuľník; alebo
 - (iii) 330 kg pre jednomiestne obojživelné lietadlo alebo jednomiestne plavákové lietadlo/vrtuľník; alebo
 - (iv) 495 kg pre dvojmiestne obojživelné lietadlo alebo dvojmiestne plavákové lietadlo/vrtuľník, za predpokladu, že pri prevádzke ako plavákové

lietadlo/vrtuľník a ako pozemné lietadlo/vrtuľník spadá pod oba limity MTOM určené pre tieto lietadlá;

(v) 472,5 kg pre dvojmiestne pozemné lietadlo vybavené celkovým záchranným padákovým systémom montovaným na kostru lietadla;

(vi) 315 kg pre jednomiestne pozemné lietadlo vybavené úplným záchranným padákovým systémom montovaným na kostru lietadla;

a pre lietadlá s kritickou rýchlosťou alebo najmenšou rýchlosťou ustáleného letu pri pristávacej konfigurácii nepresahujúcou 35 uzlov kalibrovanej rýchlosti letu (CAS)

(f) jednomiestne a dvojmiestne gyroplány s maximálnou vzletovou hmotnosťou, ktorá nepresahuje 560 kg;

(g) vetrone s hmotnosťou prázdneho lietadla nižšou ako 80 kg, ak ide o jednomiestne lietadlo, alebo 100 kg, ak ide o dvojmiestne lietadlo, vrátane lietadiel s nožným spúšťáčom;

(h) repliky lietadiel, ktoré spĺňajú kritériá a) alebo d) vyššie, ktorých konštrukčný návrh je podobný originálnemu lietadlu;

(i) lietadlá bez posádky s prevádzkovou hmotnosťou nižšou ako 150 kg;

(j) akékoľvek iné lietadlá s celkovou hmotnosťou prázdneho lietadla vrátane paliva nižšou ako 70 kg.“

(2) Pridávajú sa tieto prílohy III, IV a V:

„PRÍLOHA III

Základné požiadavky pre licencovanie pilotov uvedené v článku 6a

1. Výcvik

1.a. Všeobecné ustanovenia

1.a.1. Osoba zúčastňujúca sa na výcviku v pilotovaní lietadla musí byť dostatočne vyspelá z hľadiska vzdelania, fyzicky a duševne spôsobilá na získanie, udržiavanie a preukázanie výcviku a zaškolenia v príslušných teoretických vedomostiach a praktických zručnostiach.

1.b. Teoretické vedomosti

1.b.1. Pilot musí získať a zachovať si vedomosti na úrovni zodpovedajúcej funkciám, ktoré plní v lietadle. Sú to okrem iných:

(i) letecké právne predpisy;

(ii) všeobecné vedomosti o lietadlách;

(iii) technické záležitosti súvisiace s kategóriou lietadla;

- (iv) výkon a plánovanie letov;
- (v) ľudský výkon a obmedzenia;
- (vi) meteorológia;
- (vii) navigácia;
- (viii) prevádzkové postupy vrátane riadenia zdrojov;
- (ix) zásady lietania;
- (x) komunikácie.

1.c. Preukázanie a udržiavanie teoretických vedomostí

1.c.1. Získanie a zachovávanie teoretických vedomostí sa musia preukazovať priebežným hodnotením počas výcviku, a ak je to vhodné, preskúšaním.

1.c.2. Musí sa udržiavať príslušná úroveň kompetencie v teoretických vedomostiach. Zhoda sa musí preukazovať pravidelnými hodnoteniami, preskúšaniami, testmi alebo kontrolami. Frekvencia preskúšaní, testov alebo kontrol musí byť úmerná úrovni rizika spojeného s činnosťou.

1.d. Praktická zručnosť

1.d.1. Pilot musí získať a udržiavať príslušné praktické zručnosti na vykonávanie svojich funkcií v lietadle. Takéto zručnosti musia byť úmerné rizikám spojeným s druhom činnosti a musia zahŕňať nasledovné, ak je to vhodné pre funkcie vykonávané v lietadle:

- (i) predletové a letové operácie vrátane určenia výkonu, hmotnosti a rovnováhy lietadla, kontroly a obsluhy lietadla, plánovania paliva, hodnotenia poveternostných podmienok, plánovania dráhy letu, obmedzení vzdušného priestoru a dostupnosti vzletovej a pristávacej dráhy;
- (ii) operácie týkajúce sa letiska a štruktúry leteckej premávky;
- (iii) opatrenia a postupy na predchádzanie kolízií;
- (iv) vonkajšiu vizuálnu kontrolu lietadla;
- (v) manévrovanie letu vrátane kritických situácií a s tým spojené manévrovanie pri prevrátení lietadla, ak je to technicky možné;
- (vi) normálne vzlety a pristátia a vzlety a pristátia s bočným vetrom;
- (vii) let výhradne s použitím prístrojov, ak je to vhodné pre daný druh činnosti;
- (viii) prevádzkové postupy vrátane tímových zručností a riadenia zdrojov, ak je to vhodné pre daný druh prevádzky, či už ide o posádku tvorenú jednou alebo viacerými osobami;

- (ix) navigáciu a dodržiavanie pravidiel leteckých postupov a súvisiacich postupov, ak je to vhodné, vizuálne alebo pomocou navigačných pomôcok;
- (x) abnormálne a núdzové operácie vrátane simulovanej poruchy zariadení lietadla;
- (xi) dodržiavanie služieb leteckej dopravy a komunikačných postupov;
- (xii) špecifické aspekty typu alebo triedy lietadla;
- (xiii) ďalší výcvik praktických zručností, ktoré môžu byť potrebné na zmenšenie rizík spojených so špecifickými činnosťami.

1.e. Preukazovanie a udržiavanie praktických zručností

1.e.1. Pilot musí preukázať schopnosť vykonávať postupy a manévry so stupňom kompetencie príslušnej pre funkcie vykonávané v lietadle:

- (i) prevádzkovaním lietadla v rámci jeho obmedzení;
- (ii) uskutočňovaním všetkých manévrov hladko a presne;
- (iii) používaním dobrého úsudku a schopnosti riadiť lietadlo;
- (iv) uplatňovaním letecko-navigačných vedomostí;
- (v) neustálym udržiavaním kontroly nad lietadlom takým spôsobom, aby sa zaručil úspešný výsledok postupu alebo manévru

1.e.2. Musí sa udržiavať príslušná úroveň kompetencie v praktických zručnostiach. Zhoda sa musí preukazovať pravidelnými hodnoteniami, preskúšaniami, testmi alebo kontrolami. Frekvencia preskúšaní, testov alebo kontrol musí byť úmerná úrovni rizika spojeného s činnosťou.

1.f. Jazykové znalosti

Okrem prípadov, kde sa súvisiace bezpečnostné riziko dá znížiť inými prostriedkami, pilot musí preukázať znalosť angličtiny, ktorá musí zahŕňať:

- (i) schopnosť porozumieť dokumentom o poveternostných informáciách;
- (ii) používanie letových tabuliek pre dráhu letu, odlet a približovanie a súvisiacich leteckých informačných dokumentov;
- (iii) schopnosť komunikovať s posádkami iných lietadiel a leteckými navigačnými službami v angličtine počas všetkých fáz letu vrátane prípravy na let.

1.g. Syntetické letecké trénažéry

Ak sa výcvik, preukázanie získania alebo udržiavania praktických zručností uskutočňuje na syntetickom leteckom trénažéri (SLT), tento SLT musí byť schválený pre danú výkonnostnú úroveň v tých oblastiach, ktoré sa týkajú plnenia

súvisiacej úlohy. Najmä replikovanie konfigurácie, kvalita ovládania, výkonnosť lietadla a správanie sa systémov musia primerane reprezentovať lietadlo.

1.h. Výcvikový kurz

1.h.1. Výcvik sa musí vykonávať prostredníctvom výcvikového kurzu.

1.h.2. Výcvikový kurz musí spĺňať tieto podmienky:

- (i) pre každý druh kurzu sa musí vypracovať učebný program kurzu;
- (ii) výcvikový kurz musí zahŕňať rozpis teoretických vedomostí a praktické inštrukcie pre lietanie (vrátane použitia syntetického trenažéra), ak je to vhodné.

1.i. Inštruktori

1.i.1. Teoretické inštrukcie

Teoretické inštrukcie musia poskytovať príslušne kvalifikovaní inštruktori. Musia:

- (i) mať príslušné vedomosti z oblasti, v ktorej sa majú inštrukcie poskytovať;
- (ii) byť schopní používať príslušné inštruktážne techniky.

1.i.2. Letové a syntetické letové inštrukcie.

Letové a syntetické letové inštrukcie musia poskytovať príslušne kvalifikovaní inštruktori, ktorí majú tieto kvalifikácie:

- (i) spĺňajú požiadavky na teoretické vedomosti a prax, príslušné pre inštrukcie, ktoré sa majú poskytovať;
- (ii) sú schopní používať príslušné inštruktážne techniky;
- (iii) precvičovali inštruktážne techniky v tých letových manévroch a postupoch, v ktorých sa majú poskytovať letové inštrukcie;
- (iv) preukázali schopnosť poskytovať inštrukcie v tých oblastiach, v ktorých sa majú poskytovať letové inštrukcie vrátane inštrukcií týkajúcich sa činností pred letom, po lete a na zemi;
- (v) absolvovali pravidelné opakovacie kurzy na zabezpečenie, aby sa inštruktážne normy neustále aktualizovali.

Leteckí inštruktori musia byť tiež oprávnení riadiť lietadlo, pre ktoré sa inštrukcie poskytujú, s výnimkou výcviku týkajúceho sa nových typov lietadiel.

1.j. Skúšajúci

1.j.1. Osoby zodpovedné za hodnotenie kompetencie pilotov musia:

- (i) spĺňať požiadavky pre leteckých inštruktorov;

(ii) byť schopné hodnotiť výkon pilotov a vykonávať letecké skúšky a kontroly.

2. Výcvikové organizácie

2.a. Požiadavky týkajúce sa výcvikových organizácií

2.a.1. Výcviková organizácia, ktorá zabezpečuje výcvik pilotov, musí spĺňať tieto požiadavky:

- (i) mať všetky prostriedky potrebné pre rozsah zodpovedností spojených s ich činnosťou. Tieto prostriedky okrem iného zahŕňajú: zariadenia, zamestnancov, vybavenie, nástroje a materiál, dokumentáciu o úlohách, zodpovednostiach a postupoch, prístup k príslušným údajom a vedenie záznamov;
- (ii) zaviesť a udržiavať systém riadenia týkajúci sa bezpečnosti a noriem výcviku a snažiť sa o neustále zlepšovanie tohto systému;
- (iii) uzatvárať dohody s inými príslušnými organizáciami, ak je to potrebné, na zabezpečenie neustáleho plnenia týchto požiadaviek.

3. Zdravotná spôsobilosť

3.a. Zdravotné kritériá

3.a.1. Všetci piloti musia pravidelne preukazovať zdravotnú spôsobilosť uspokojivo vykonávať svoju funkciu, s prihliadnutím na druh činnosti. Zhoda sa musí preukazovať príslušným hodnotením založeným na najlepšej leteckej lekárskej posudkovej praxi, s prihliadnutím na druh činnosti a možné zhoršenie duševnej a fyzickej spôsobilosti kvôli veku.

Zdravotná spôsobilosť, ktorá zahŕňa fyzickú a duševnú spôsobilosť, znamená, že pilot nemá žiadnu chorobu ani zdravotné postihnutie, ktoré by viedlo k jeho neschopnosti:

- (i) vykonávať úlohy potrebné na riadenie lietadla; alebo
- (ii) kedykoľvek plniť pridelené povinnosti; alebo
- (iii) riadne vnímať svoje prostredie.

3.a.2. Ak nie je možné úplne preukázať zdravotnú spôsobilosť, môžu sa zaviesť miernejšie opatrenia, ktoré zabezpečujú rovnocennú letovú bezpečnosť.

3.b. Leteckí posudkoví lekári

3.b.1. Letecký posudkový lekár musí:

- (i) mať kvalifikáciu a licenciu na vykonávanie lekárskej praxe;
- (ii) absolvovať odbornú prípravu z leteckého lekárstva a pravidelnú opakovaciu odbornú prípravu, aby sa zabezpečilo udržiavanie noriem hodnotenia;

- (iii) získať praktické vedomosti a skúsenosti týkajúce sa podmienok, v ktorých piloti vykonávajú svoje povinnosti.

3.c Letecké lekárske posudkové strediská

3.c.1 Letecké lekárske posudkové strediská musia spĺňať tieto podmienky:

- (i) mať všetky prostriedky, ktoré sú potrebné pre rozsah zodpovedností spojených s ich oprávneniami. Tieto prostriedky okrem iného zahŕňajú: zariadenia, zamestnancov, vybavenie, nástroje a materiály, o úlohách, zodpovednostiach a postupoch, prístup k príslušným údajom a vedenie záznamov;
- (ii) zaviesť a udržiavať systém riadenia týkajúci sa bezpečnosti a noriem zdravotného hodnotenia a snažiť sa o neustále zlepšovanie tohto systému;
- (iii) uzatvárať dohody s inými príslušnými organizáciami, ak je to potrebné, na zabezpečenie neustáleho plnenia týchto požiadaviek.

PRÍLOHA IV

Základné požiadavky na prevádzkovanie lietadiel uvedené v článku 6b

1. Všeobecné ustanovenia

- 1.a. Let sa nesmie uskutočniť, ak členovia posádky, a ak je to vhodné, ostatní prevádzkoví zamestnanci podieľajúci sa na jeho príprave a uskutočnení, nie sú oboznámení s príslušnými zákonmi, inými právnymi predpismi a postupmi týkajúcimi sa plnenia ich povinností, ktoré sú predpísané pre oblasti, nad ktorými sa bude lietať, letiská, ktoré sa použijú, a súvisiace zariadenia leteckej navigácie.
- 1.b. Let sa musí uskutočniť tak, aby pri príprave a uskutočňovaní letu boli dodržané prevádzkové postupy špecifikované v letovej príručke alebo, primerane, v prevádzkovej príručke. Na tento účel sa musí zaviesť systém kontrolných zoznamov používaných, podľa okolností, členovia posádky pre všetky fázy prevádzky lietadla za normálnych, abnormálnych a tiesňových podmienok. Pre každú primerane predpovedateľnú tiesňovú situáciu musia byť stanovené postupy.
- 1.c. Pred každým letom sa musia určiť úlohy a povinnosti každého člena posádky. Veliteľ lietadla musí byť zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla a za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube.
- 1.d. Tovar alebo látky, ktoré môžu predstavovať významné riziko pre zdravie, bezpečnosť, majetok alebo životné prostredie, ako je nebezpečný tovar, zbrane a strelivo, sa nesmú prepravovať v žiadnom lietadle, pokiaľ sa neuplatňujú osobitné bezpečnostné postupy a pokyny na zmenšenie súvisiacich rizík.
- 1.e. Pre každý let sa musia uchovávať všetky potrebné údaje, dokumenty, záznamy a informácie na zaznamenávanie dodržania podmienok stanovených v bode 5.c a musia byť k dispozícii počas minimálneho obdobia podľa druhu prevádzky.

2. Predletová príprava

- 2.a. Let sa nesmie začať, pokiaľ nebolo zistené všetkými primeranými prostriedkami, že boli splnené všetky nasledujúce podmienky:
 - 2.a.1. Primerané zariadenia, ktoré sú priamo potrebné pre let a pre bezpečnú prevádzku lietadla vrátane komunikačných zariadení a navigačných pomôcok sú dostupné na uskutočnenie letu, s prihliadnutím na dostupnú dokumentáciu AIS.
 - 2.a.2. Posádka musí byť oboznámená s miestom a použitím príslušných núdzových zariadení a cestujúci musia byť o nich informovaní. Pre posádku a cestujúcich musia byť k dispozícii dostatočné súvisiace informácie týkajúce sa núdzových postupov a použitia bezpečnostných zariadení kabíny.
 - 2.a.3. Veliteľ lietadla sa musí ubezpečiť, že:
 - (i) lietadlo je spôsobilé na let, ako je uvedené v bode 6;
 - (ii) ak je to potrebné, že lietadlo je riadne zaregistrované a že na palube lietadla sa nachádzajú príslušné osvedčenia, ktoré s tým súvisia;

- (iii) prístroje a zariadenia, špecifikované v bode 5, ktoré sú potrebné na uskutočnenie tohto letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ nie je uvedené inak v príslušnom zozname minimálneho vybavenia alebo rovnocennom dokumente;
 - (iv) hmotnosť lietadla a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci limitov uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;
 - (v) všetky kusy príručnej batožiny, cestovnej batožiny a náklad sú riadne naložené a zabezpečené;
 - (vi) prevádzkové obmedzenia lietadla špecifikované v bode 4 sa neprekročia počas celého letu.
- 2.a.4. Posádka lietadla musí mať k dispozícii informácie týkajúce sa meteorologických podmienok pre letisko odletu, cieľové letisko, a ak je to uplatniteľné, pre náhradné letiská, ako aj podmienok na dráhe letu. Osobitná pozornosť sa musí venovať prípadným nebezpečným atmosférickým podmienkam.
- 2.a.5. V prípade letu za podmienok, kedy je známa alebo sa očakáva tvorba námrazy, musí byť lietadlo vybavené alebo upravené tak, aby v takých podmienkach mohlo letieť bezpečne.
- 2.a.6. Pre let založený na vizuálnych letových predpisoch musia byť meteorologické podmienky pozdĺž dráhy let také, aby zabezpečovali dodržiavanie týchto letových predpisov. Pre let založený na letových pravidlách týkajúcich sa prístrojov sa musí zvoliť cieľové letisko, a kde je to uplatniteľné, náhradné letisko, kde môže lietadlo pristáť, s prihliadnutím najmä na predpoveď meteorologických podmienok, dostupnosť leteckých navigačných zariadení, dostupných zariadení na zemi a na letové postupy týkajúce sa prístrojov, schválené štátom, v ktorom sa nachádza cieľové a/alebo náhradné letisko.
- 2.a.7 Množstvo paliva a oleja na palube musí byť dostatočné na to, aby zabezpečilo, že plánovaný let sa môže bezpečne uskutočniť, s prihliadnutím na meteorologické podmienky, akékoľvek prvky, ktoré ovplyvňujú výkon lietadla a akékoľvek oneskorenia, ktoré sa očakávajú počas letu. Okrem toho sa musí prepravovať aj rezerva paliva na nepredvídané udalosti. Kde je to vhodné, musia sa zaviesť postupy pre riadenie paliva počas letu.
3. Prevádzka
- 3.a. Vzhľadom na prevádzku lietadiel musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky:
- 3.a.1. S prihliadnutím na typ lietadla, počas odlietania a pristátia, a kedykoľvek to veliteľ lietadla považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, každý člen posádky musí zaujať svoje vyhradené miesto a musí používať poskytnuté upevňovacie systémy, s prihliadnutím na typ lietadla.
- 3.a.2. Všetci členovia posádky, ktorí sú povinní vykonávať svoje povinnosti v priestore pre posádku, sa musia zdržiavať na svojom vyhradenom mieste s upevnenými bezpečnostnými pásmi, pokiaľ sa práve nepremiestňujú z fyziologických alebo prevádzkových dôvodov.

- 3.a.3. S prihliadnutím na typ lietadla, pred odletom a pristátím, počas rolovania a kedykoľvek sa to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, musí veliteľ lietadla zabezpečiť, aby každý cestujúci zaujal svoje sedadlo alebo lôžko s riadne upevneným bezpečnostným pásom.
- 3.a.4. Let sa musí uskutočniť takým spôsobom, aby sa dodržiavala príslušná vzdialenosť od iných lietadiel a aby sa zabezpečila primeraná vzdialenosť od prekážok počas všetkých fáz letu. Táto vzdialenosť musí byť aspoň taká veľká, ako vyžadujú príslušné letové predpisy.
- 3.a.5. Let nesmie pokračovať, pokiaľ nepretrvávajú známe podmienky, ktoré sa vyrovnajú podmienkam uvedeným v bode 2. Navyše v prípade letu na základe predpisov pre lietanie podľa prístrojov nesmie pokračovať približovanie k letisku pod určitou špecifikovanou výškou alebo za určitou polohou, ak nie sú splnené predpísané kritériá viditeľnosti.
- 3.a.6. V prípade núdzového stavu musí veliteľ lietadla zabezpečiť, aby všetci cestujúci dostali pokyny pre takéto núdzové opatrenia, ktoré sú vhodné pre dané okolnosti.
- 3.a.7. Veliteľ lietadla musí prijať všetky potrebné opatrenia na minimalizovanie následkov rušivého správania cestujúcich na let.
- 3.a.8. Lietadlo nesmie rolovať po ploche letiska, na ktorej sa vykonáva akýkoľvek pohyb, ani sa nesmie zapnúť jeho rotor, pokiaľ osoba pri ovládacích zariadeniach nie je príslušne kvalifikovaná.
- 3.a.9. Kde je to vhodné, musia sa používať príslušné postupy hospodárenia s palivom počas letu.
4. Výkon lietadla a prevádzkové obmedzenia
- 4.a. Lietadlo sa musí prevádzkovať v súlade s jeho dokumentáciou o letovej spôsobilosti a so všetkými súvisiacimi prevádzkovými postupmi a obmedzeniami uvedenými v jeho schválenej letovej príručke alebo rovnocennej dokumentácii. Letová príručka alebo rovnocenná dokumentácia musí byť k dispozícii posádke a musí sa pre každé lietadlo udržiavať v aktualizovanej podobe.
- 4.b. Lietadlo sa musí prevádzkovať v súlade s príslušnou environmentálnou dokumentáciou.
- 4.c. Let sa nesmie začať ani nesmie pokračovať, pokiaľ plánovaný výkon lietadla, po zvážení všetkých faktorov, ktoré významne ovplyvňujú jeho úroveň výkonu, neumožňuje uskutočniť všetky fázy letu v rámci príslušných vzdialeností/oblastí a vzdialeností od prekážok pri plánovanej prevádzkovej hmotnosti. Výkonové faktory, ktoré významne ovplyvňujú odlet, dráhu letu a približovanie/pristátie, sú najmä:
- (i) prevádzkové postupy;
 - (ii) tlaková výška letiska;
 - (iii) teplota;

- (iv) vietor;
 - (v) veľkosť, sklon a stav vzletovej/pristávacej plochy;
 - (vi) stav draku lietadla, pohonnej jednotky alebo systémov, s prihliadnutím na možné opotrebenie.
- 4.c.1. Takéto faktory sa musia zohľadňovať priamo ako prevádzkové parameter alebo nepriamo pomocou tolerancií alebo medzných hodnôt, ktoré môžu byť uvedené v plánovaní výkonových údajov, ak je to vhodné pre typ prevádzky.
5. Prístroje, údaje a zariadenia
- 5.a. Lietadlo musí byť vybavené všetkými navigačnými, komunikačnými a inými zariadeniami, potrebnými pre plánovaný let, s prihliadnutím na nariadenia a predpisy týkajúce sa leteckej dopravy uplatniteľné počas akejkoľvek fázy letu.
- 5.b. Ak je to vhodné, lietadlo musí byť vybavené všetkými potrebnými bezpečnostnými, zdravotníckymi, evakuačnými a záchrannými zariadeniami, s prihliadnutím na riziká spojené s oblasťami prevádzky, s letovými dráhami, výškou a trvaním letu.
- 5.c. Všetky údaje potrebné pre posádku na uskutočnenie letu musia byť aktuálne a dostupné na palube lietadla, s prihliadnutím na príslušné nariadenia a predpisy leteckej dopravy, výšku letu a oblasti prevádzky.
6. Zachovanie letovej spôsobilosti
- 6.a. Lietadlo sa nesmie prevádzkovať, pokiaľ:
- (i) lietadlo nie je spôsobilé na let;
 - (ii) prevádzkové a núdzové zariadenia potrebné pre plánovaný let nie sú funkčné;
 - (iii) dokument o letovej spôsobilosti lietadla nie je platný;
 - (iv) údržba lietadla sa neuskutočnila v súlade s jeho programom údržby.
- 6.b. Pred každým letom sa lietadlo musí skontrolovať prostredníctvom predletovej kontroly, aby sa zistilo, či je spôsobilé pre plánovaný let.
- 6.c. Plán údržby musí obsahovať najmä úlohy a intervaly údržby, predovšetkým tie, ktoré boli vymedzené ako povinné v pokynoch pre zachovanie letovej spôsobilosti.
- 6.d. Lietadlo sa nesmie prevádzkovať, pokiaľ ho neudržiavajú a neuvedú do prevádzky po údržbe osoby alebo organizácie, ktoré sú na tieto úlohy kvalifikované. Podpísané uvoľnenie do prevádzky po údržbe musí obsahovať najmä základné podrobnosti o vykonanej údržbe.
- 6.e. Všetky záznamy preukazujúce letovú spôsobilosť lietadla sa musia uchovávať dovtedy, kým informácie, ktoré obsahujú, nebudú nahradené novými informáciami, ktoré sú svojím rozsahom a podrobnosťami rovnocenné, ale najmenej počas jedného roka v prípade podrobných záznamov o údržbe. Ak je lietadlo natrvalo stiahnuté

z prevádzky, je minimálne obdobie uchovávania záznamov 90 dní. Ak sa lietadlo prenajíma, všetky záznamy preukazujúce jeho letovú spôsobilosť sa musia uchovávať aspoň počas obdobia prenájmu.

- 6.f. Všetky zmeny a opravy musia byť v súlade so základnými požiadavkami týkajúcimi sa letovej spôsobilosti. Údaje potvrdzujúce splnenie požiadaviek týkajúcich sa letovej spôsobilosti sa musia uchovať.
7. Členovia posádky
- 7.a. Počet členov a zloženie posádky sa musia určiť s prihliadnutím na:
- (i) obmedzenia certifikácie lietadla vrátane príslušného preukázania núdzovej evakuácie, ak je to uplatniteľné;
 - (ii) konfiguráciu lietadla;
 - (iii) typ a trvanie prevádzky.
- 7.b. Členovia posádky kabíny musia:
- (i) byť pravidelne školení a preverovaní, aby sa dosiahla a udržiavala ich primeraná úroveň kompetencie na plnenie im pridelených bezpečnostných povinností;
 - (ii) byť pravidelne hodnotení z hľadiska ich zdravotnej spôsobilosti bezpečne vykonávať im pridelené bezpečnostné povinnosti. Zhoda sa musí preukázať príslušným hodnotením založeným na najlepšej leteckej lekárskej posudkovej praxi.
- 7.c. Veliteľ lietadla musí mať oprávnenie vydávať príkazy a podniknúť akékoľvek vhodné kroky na účely zabezpečenia prevádzky a bezpečnosti lietadla, osôb a majetku prevážaných v lietadle.
- 7.d. V núdzovej situácii, ktorá ohrozuje prevádzku alebo bezpečnosť lietadla a/alebo osôb na palube lietadla, veliteľ lietadla musí podniknúť všetky kroky, ktoré považuje za potrebné v záujme bezpečnosti. Ak takéto kroky predstavujú porušenie miestnych predpisov alebo postupov, veliteľ lietadla musí byť zodpovedný za oboznámenie príslušných miestnych úradov bez oneskorenia.
- 7.e. Núdzové nezvyčajné situácie sa nesmú simulovať, ak sa prevážajú cestujúci alebo náklad.
- 7.f. Žiaden člen posádky nesmie dovoliť, aby sa plnenie ich úloh/rozhodovanie zhoršilo do takej miery, ktorá ohrozuje bezpečnosť letu kvôli vplyvu únavy, akumulácie únavy, nedostatku spánku, počtu preletených letových úsekov, nočných hodín atď. Obdobia odpočinku musia poskytovať dostatok času na to, aby členovia posádky mohli prekonať následky predchádzajúcich povinností a boli odpočinutí pred začiatkom nasledujúceho obdobia letových povinností.

- 7.g. Žiadny člen posádky nesmie plniť pridelené povinnosti na palube lietadla, ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo ak nie je spôsobilý kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, chorobe alebo z iných podobných príčin.
8. Ďalšie požiadavky týkajúce sa prevádzky na komerčné účely a prevádzky zložitých motorových lietadiel.
- 8.a. Prevádzka na komerčné účely a prevádzka zložitých motorových lietadiel sa nesmie uskutočniť, pokiaľ nie sú splnené tieto podmienky:
- 8.a.1. prevádzkovateľ musí mať priamo alebo nepriamo prostredníctvom zmlúv prostriedky potrebné pre veľkosť a rozsah prevádzok. Tieto prostriedky okrem iného zahŕňajú: lietadlá, zariadenia, personál, vybavenie, dokumentáciu o úlohách, zodpovednostiach a postupoch, prístup k príslušným údajom a vedenie záznamov;
- 8.a.2. prevádzkovateľ musí zamestnávať len riadne kvalifikovaných a vyškolených pracovníkov a realizovať a udržiavať výcvikové a kontrolné programy pre členov posádky a ostatných príslušných pracovníkov;
- 8.a.3. prevádzkovateľ musí vypracovať zoznam minimálneho vybavenia alebo rovnocenný dokument, s prihliadnutím na nasledujúce:
- (i) dokument musí zabezpečovať prevádzku lietadla v špecifikovaných podmienkach, s konkrétnymi prístrojmi, zariadeniami alebo funkciami, ktoré sú nefunkčné pri začatí letu;
 - (ii) dokument musí byť vypracovaný pre každé jednotlivé lietadlo, s prihliadnutím na príslušné prevádzkové alebo údržbárske podmienky;
 - (iii) zoznam minimálneho vybavenia sa musí zakladať na hlavnom zozname minimálneho vybavenie, ak je k dispozícii, a nesmie byť menej obmedzujúci ako hlavný zoznam minimálneho vybavenia;
- 8.a.4. prevádzkovateľ musí zaviesť a udržiavať systém riadenia na zabezpečenie zhody s týmito základnými požiadavkami pre prevádzky a snažiť sa o neustále zlepšovanie tohto systému;
- 8.a.5. prevádzkovateľ musí vypracovať a udržiavať program prevencie nehôd a bezpečnosti vrátane programu oznamovania udalostí, ktorý sa musí používať v rámci systému riadenia, aby prispieval k dosahovaniu cieľa neustáleho zlepšovania bezpečnosti prevádzky.
- 8.b. Prevádzka na komerčné účely a prevádzka zložitých motorových lietadiel sa musí uskutočňovať len v súlade s prevádzkovou príručkou prevádzkovateľa. Takáto príručka musí obsahovať všetky potrebné pokyny, informácie a postupy pre všetky prevádzkované lietadlá a pre prevádzkových pracovníkov na plnenie ich povinností. Musia byť špecifikované obmedzenia uplatniteľné na čas letu, obdobia povinností počas letu a obdobia odpočinku pre členov posádky. Prevádzková príručka a jej zmeny musia byť v súlade so schválenou letovou príručkou a musí sa meniť a dopĺňať podľa potreby.

- 8.c. Prevádzkovateľ musí vypracovať postupy, ak je to vhodné, na minimalizovanie následkov rušivého správania cestujúcich na bezpečnú letovú prevádzku.
- 8.d. Prevádzkovateľ musí vypracovať a udržiavať bezpečnostné programy prispôsobené lietadlu a typu prevádzky, ktoré budú zahŕňať najmä:
- (i) bezpečnosť priestoru vyhradeného pre posádku lietadla;
 - (ii) kontrolný zoznam postupov kontroly lietadla;
 - (iii) výcvikové programy;
 - (iv) ochranu elektronických a počítačových systémov na prevenciu úmyselného rušenia a poškodenia systémov;
 - (v) oznamovanie činov nezákonného rušenia.

Ak bezpečnostné opatrenia môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť prevádzky, musia sa zhodnotiť riziká a vypracovať postupy na zníženie bezpečnostných rizík, čo môže vyžadovať použitie špeciálnych zariadení.

- 8.e. Prevádzkovateľ musí určiť jedného pilota z posádky lietadla ako veliteľa lietadla.
- 8.f. Na účely predchádzania únave je potrebné vypracovať systém rozpisu služieb. V rámci tohto plánu je pre let alebo sériu letov potrebné zohľadniť čas letu, čas služby počas letu, čas služby a čas vymedzený na odpočinok. Obmedzenia v rámci systému rozpisu služieb sa musia zavádzať s prihliadnutím na všetky faktory, ktoré prispievajú k únave, napríklad najmä na počet preletených letových úsekov, prekročenie časových pásiem, narušenie biologického cyklu, nočných hodín, polohu, kumulatívny čas služby počas daných období, rozdelenie pridelených úloh medzi členov posádky a tiež zabezpečenie rozšírenej posádky.
- 8.g. Úlohy vymedzené v bode 6.a a úlohy opísané v bodoch 6.d. a 6.e. musí kontrolovať organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti, ktorá musí okrem požiadaviek prílohy I, bod 3.a, spĺňať tieto podmienky:
- (i) organizácia musí byť oprávnená na údržbu výrobkov, častí a zariadení, za ktoré zodpovedá, alebo musí mať uzatvorenú zmluvu oprávnenou organizáciou na údržbu výrobkov, častí a zariadení;
 - (ii) organizácia musí vypracovať prevádzkovú príručku na použitie príslušnými zamestnancami a na ich usmernenie, ktorá bude poskytovať opis všetkých postupov organizácie na zachovanie letovej spôsobilosti vrátane opisu administratívnych dohôd medzi organizáciou a schválenou organizáciou na údržbu.

PRÍLOHA V

Kritériá pre kvalifikované subjekty uvedené v článku 9a

1. Subjekt, jeho riaditeľ a zamestnanci zodpovední za vykonávanie kontrol, sa nesmú zúčastňovať, či už priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia, na konštrukcii, výrobe, predaji alebo údržbe výrobkov, častí, zariadení, zložiek alebo systémov alebo na ich prevádzke, poskytovaní služieb alebo používaní. Tým sa nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi zúčastnenými organizáciami a kvalifikovaným subjektom.
2. Subjekt a zamestnanci zodpovední za úlohy spojené s certifikáciou musia vykonávať svoje povinnosti s najvyššou možnou mierou profesionálnej čestnosti a technických znalostí a nesmú na nich pôsobiť tlaky a stimuly, najmä finančné, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich skúmania, najmä zo strany skupín alebo osôb, ktorých sa výsledky certifikácie týkajú.
3. Subjekt musí zamestnávať zamestnancov a mať k dispozícii prostriedky potrebné na primeraný výkon technických a administratívnych úloh súvisiacich s certifikačným procesom; mal by mať tiež prístup k vybaveniu potrebnému pre výnimočné kontroly.
4. Zamestnanci zodpovední za preskúmanie musia mať:
 - fundovanú technickú a odbornú prípravu;
 - dostatočné znalosti o požiadavkách certifikačných úloh, ktoré vykonáva, a primerané skúsenosti s takýmito procesmi;
 - schopnosť formulovať vyhlásenia, vytvárať správy, ktoré preukazujú vykonanie preskúmania.
5. Musí byť zaručená nezaujatosť zamestnancov, ktorí vykonávajú preskúmanie. Ich odmeňovanie nesmie závisieť od počtu vykonaných preskúmaní ani od výsledkov týchto preskúmaní.
6. Subjekt si musí vybaviť poistenie hmotnej zodpovednosti, pokiaľ jeho zodpovednosť neprevezme jeden členský štát v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi.
7. Zamestnanci subjektu musia zachovávať profesionálne tajomstvo v súvislosti so všetkými informáciami, ktoré získajú pri vykonávaní svojich úloh na základe tohto nariadenia.“

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU

Návrh nariadenia, ktorým sa nahrádza nariadenie (ES) č. 1592/2002, aby sa rozšírili spoločné pravidlá na letecké operácie, licencie pilotov leteckých dopravných prostriedkov a bezpečnosť leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín.

2. RÁMEC ABM / ABB (RIADENIE/VYPRACOVANIE ROZPOČTU PODEA ČINNOSTÍ)

0602 – Vnútroštátna, letecká a námorná doprava.

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1.1. *Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (predtým položky BA)) vrátane ich názvov:*

06 02 01 (Európska agentúra pre bezpečnosť letectva)

3.1.2. *Trvanie činnosti a finančných dôsledkov:*

Neohraničená doba (ročný príspevok)

3.1.3. *Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridajte riadky):*

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
060201	DNO	CD ²⁵	NIE	ÁNO ²⁶	NIE	č. 3

²⁵ Oddelené prostriedky.

²⁶ Účasť európskych tretích krajín pridružených k agentúre, Švajčiarska, Nórska a Islandu.

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Druh výdavku	Oddiel č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl. rozp. roky	Spolu
--------------	--------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	---------------------------------	-------

Prevádzkové výdavky²⁷

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume²⁸

Technická a administratívna pomoc – (NRP)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA²⁹

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume³⁰

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²⁷ Výdavky, ktoré nespadajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx.

²⁸ Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁹ Na základe priemerných výdavkov v roku 2005 na personál EASA všetky zahrnuté výdavky (mzdy a vedľajšie výdavky, služobné cesty, zariadenie a ubytovanie), teda 112 260 eur na pracovníka, s indexáciou 2 % ročne a po odpočítaní príspevkov európskych tretích krajín pridružených k EASA (pozri tabuľku na strane 3).

³⁰ Výdavky v rámci pod kapitolu xx 01, okrem článkov xx 01 04 a xx 01 05.

Administratívne náklady okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov nezahrnuté v referenčnej sume (NRP) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Orientačný súhrn nákladov na činnosť

VRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
PRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Podrobnosti o spolufinancovaní

Ak návrh zahŕňa finančnú spoluúčasť členských štátov alebo iných orgánov (uved'te akých), je potrebné uviesť v nasledujúcej tabuľke odhadovanú výšku spolufinancovania (v prípade, že sa predpokladá finančná spoluúčasť iných orgánov, je možné pridať ďalšie riadky):

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Orgán podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl. .	Spolu
Európske tretie krajiny ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
VRP SPOLU vrátane spolufinancovania	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- ☐ X Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.
- ☐ Návrh si vyžiada zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade.
- ☐ Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení Medziinštitucionálnej dohody³⁴ (t. j. flexibilný nástroj alebo revíziu finančného výhľadu).

³¹ Pozri tabuľku 8.2.5.

³² Pozri tabuľku 8.2.6.

³³ Účasť európskych tretích krajín pridružených k EASA podľa článku 55 nariadenia (ES) č. 1592/2002. Táto účasť je ocenená na 7 % rozpočtu agentúry mimo zdrojov z poplatkov.

³⁴ Pozri body 19 a 24 Medziinštitucionálnej dohody.

4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

☒ X Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy

☐ Návrh má finančné dôsledky na príjmy, a to s nasledujúcim účinkom:

milióny eur (na jedno desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjmy	Pred akciou [Rok n-1]	Situácia po činnosti					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 35
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení							
	b) Zmena príjmov	Δ						

(Uveďte každú príslušnú rozpočtovú položku príjmov. V prípade, že dochádza k vplyvu na viacero rozpočtových položiek, pridajte príslušný počet riadkov.)

Ľudské zdroje – pracovníci na plný úväzok (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – pozri podrobnosti v bode 8.2.1.

Táto tabuľka podrobne rozpisuje potreby EASA (20 dočasných pracovníkov) a Komisie (1 úradník) vyvolané realizáciou navrhovanej činnosti.

Ročné požiadavky	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl.
Celkový počet ľudských zdrojov	20	20	20	20	20	20

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

Podrobnosti týkajúce sa obsahu návrhu sa vyžadujú v dôvodovej správe. Tento oddiel legislatívneho finančného výkazu by mal obsahovať nasledujúce doplňujúce informácie:

5.1. Potrebu, ktorá sa má splniť krátkodobo alebo dlhodobo

V rámci vnútorného trhu leteckej dopravy treba zlepšiť celkovú úroveň bezpečnosti a pokračovať v harmonizácii podmienok hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

³⁵

V prípade potreby, keď činnosť trvá dlhšie ako 6 rokov, treba pridať ďalšie stĺpce.

5.2. Pridanú hodnotu zapojenia Spoločenstva a spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možnú synergiu.

Zavedenie povinných a jednotne uplatňovaných pravidiel Spoločenstva umožní dosiahnuť žiadanú harmonizáciu.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Treba harmonizovať predpisy týkajúce sa leteckých operácií, licencií pilotov a bezpečnosti leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín. Zlepšenie bezpečnosti leteckej dopravy prinesie prospech všetkým občanom, či už cestujú lietadlom, alebo sa nachádzajú na zemi. Prevádzkovatelia budú mať prospech z harmonizácie podmienok hospodárskej súťaže. A napokon automatické uznávanie licencií lietajúceho personálu umožní jeho mobilitu, bude mať teda naňho pozitívny vplyv, rovnako ako aj na jeho zamestnávateľov.

5.4. Spôsob implementácie (orientačne)

Uved'te vybraný spôsob³⁶ implementácie činnosti.

☐X Centralizované riadenie

☒x priamo na úrovni Komisie

☐ nepriamo delegovaním na:

☐ výkonné agentúry

☒X subjekty zriadené Spoločenstvami ako uvádza článok 185 rozpočtových pravidiel,

☐ vnútroštátne verejné subjekty/subjekty, ktoré poskytujú verejnoprospešné služby

☐ Zdieľané alebo decentralizované riadenie

☐ za účasti členských štátov

☐ za účasti tretích krajín

☐ Spoločné riadenie s medzinárodnými organizáciami (doplňte)

Poznámky:

³⁶

Ak je uvedených viacero podmienok, uved'te spresnenia v časti „Poznámky“ tohto bodu.

Komisia a Európska agentúra pre bezpečnosť letectva sa budú spoločne podieľať na realizácii opatrení daných týmito nariadením.

6. KONTROLA A HODNOTENIE

6.1. Systém kontroly

Práca EASA sa každý rok kontroluje a hodnotí prostredníctvom hlavnej výročnej správy za uplynulý rok a programu práce na nasledujúci rok. Tieto dva dokumenty sú schválené správnou radou agentúry a postúpené Európskemu parlamentu, Rade, Komisii, Dvoru audítorov a členským štátom.

6.2. Hodnotenie

6.2.1. Hodnotenie ex-ante

V súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1592/2002 Komisia požiadala agentúru EASA o stanovisko k rozšíreniu rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na letecké operácie, udeľovanie licencií posádkam leteckých dopravných prostriedkov a bezpečnosť leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín. V súlade so svojimi internými pravidlami a medzinárodnou praxou v tejto oblasti agentúra hlbšie konzultovala so všetkými zainteresovanými stranami a zohľadnila pripomienky, ktoré jej boli poskytnuté, skôr než vydala svoje stanovisko. Takýmto spôsobom uverejnila 27. apríla 2004 na svojej internetovej (www.easa.eu.int) konzultačný dokument o „uplatniteľnosti, základných zásadách a hlavných požiadavkách týkajúcich sa schopností pilotov, leteckých operácií a predpisov pre lietadlá tretích krajín používaných operátormi mimo Spoločenstva“ (NPA č. 2/2004). Od 30. apríla do 31. júla 2004 dal tento dokument podnet na 1 695 pripomienok, ktoré poskytlo 93 osôb, národných úradov, podnikov alebo organizácií. Konzultované strany sa veľkou väčšinou vyjadrili, že sú naklonené zavedeniu spoločných pravidiel týkajúcich sa leteckých operácií, licencií posádok a bezpečnosti leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín. Na základe týchto poznámok EASA vypracovala svoju analýzu a postúpila ju Komisii 15. decembra 2004 (stanovisko č. 3/2004).

Útvary Komisie preskúmali dosah, ktorý by malo rozšírenie spoločných pravidiel na letecké operácie, licencie pilotov a bezpečnosť leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín, aby si preverili jeho relevantnosť a preskúmali jeho podmienky. Táto štúdia potvrdila hľadiská tak zákonodarcu, ako aj zainteresovaných strán a EASA v prospech rozšírenia rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1592/2002 na tieto oblasti.

6.2.2. *Opatrenia prijaté po čiastočnom hodnotení/hodnotení ex-post (poučenia získané z podobných skúseností v minulosti)*

6.2.3. *Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení*

Každých päť rokov preskúma nezávislé externé hodnotenie, do akej miery si EASA plní svoje úlohy, a vyhodnotí dosah spoločných pravidiel a práce agentúry na celkovú úroveň leteckej bezpečnosti.

7. OPATRENIA PROTI PODVODOM

Výkonný riaditeľ plní rozpočet agentúry. Každý rok predkladá Komisii, Dvoru audítorov a správnej rade agentúry podrobné vyúčtovanie príjmov a výdavkov za predchádzajúci rok. Okrem toho interný audítor Komisie má rovnaké právomoci voči agentúre EASA ako tie, ktoré sú mu priznané voči útvarom Komisie, a agentúra má podobný systém interného auditu ako Komisia.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF), ako aj medziinštitucionálna dohoda z 25. mája 1999 týkajúca sa vyšetrovaní, ktoré vykonáva OLAF, sú záväzné pre EASA bez obmedzení.

8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov

Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Uviest' názvy cieľov, činností a výstupov)	Typ realizácie/výstupu	Priem. náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		SPOLU	
			Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady	Počet realizácií/výstupov	Celk. náklady
PREVÁDZKOVÝ CIEĽ č. 1 ³⁷ ...	Vypracovanie spoločných pravidiel týkajúcich sa leteckých operácií, licencií pilotov a bezpečnosti leteckých dopravných prostriedkov tretích krajín															
Činnosť 1.....	Predpisy			1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368
Činnosť 2.....	Štandardizácia			1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548
Činnosť 3.....	Tech. pomoc			0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053
Medzisúčet Cieľ 1				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
NÁKLADY SPOLU				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷

Ako je uvedené v oddieli 5.3.

8.2. Administratívne výdavky

Tieto výdavky sa kryjú z prostriedkov priznávaných ročne útvaru správy Komisie.

8.2.1. Stav zamestnancov a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť za použitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plné pracovné úväzky)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci ³⁸ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
(nové pracovné miesto)	B*, C*/AST						
Zamestnanci financovaní ³⁹ podľa článku XX 01 02							
Ostatní zamestnanci financovaní ⁴⁰ podľa článku XX 01 04/05							
SPOLU							

8.2.2. Opis úloh súvisiacich s činnosťou

Príprava technických pravidiel a predpisov a realizácia týchto predpisov vrátane technickej a správnej pomoci a inšpekcii štandardizácie.

8.2.3. Pôvod ľudských zdrojov (štatutárne)

(V prípade viacerých zdrojov, uveďte počet pracovných miest každého zdroja.)

- ☐ Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť
- ☐ Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n
- ☒ X Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom procese RPS/PNR
- ☐ Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť za použitia existujúcich zdrojov v rámci riadenia útvaru (vnútorná reorganizácia)

³⁸ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

³⁹ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

⁴⁰ Tieto náklady sú zahrnuté v referenčnej sume.

- ☐ Pracovné miesta požadované na rok n, avšak neplánované v rámci vykonávania RPS/PNR daného roku

8.2.4. *Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
1. Technická a administratívna pomoc (vrátane príslušných nákladov na personál)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Výkonné agentúry ⁴¹							
Iná technická a administratívna pomoc							
- intra muros							
- extra muros							
Spolu technická a administratívna pomoc							

8.2.5. *Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Personál financovaný podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, END, dočasní zamestnanci atď.) (uviesť rozpočtovú položku)						
Spolu náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady (NEZAHNUTÉ do referenčnej sumy)						

⁴¹ Je treba uviesť odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz týkajúci sa príslušných výkonných agentúr.

Výpočet – **Úradníci a dočasní zamestnanci**

Odvolať sa v prípade potreby na bod 8.2.1

Úradník so sadzbou 108 000 eur (2005) s indexáciou 2 % ročne

Výpočet – **Personál financovaný podľa článku XX 01 02**

Odvolať sa v prípade potreby na bod 8.2.1

8.2.6. Iné administratívne výdavky nezahrnuté do referenčnej sumy

milióny eur (na tri desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Služobné cesty							
XX 01 02 11 02 – Porady a konferencie							
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 – Štúdie a poradenstvo							
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy							
2. Spolu iné výdavky na riadenie (XX 01 02 11)							
3. Iné výdavky administratívneho charakteru (spresniť uvedením rozpočtovej položky)							
Spolu administratívne výdavky iné ako ľudské zdroje a iné súvisiace náklady (NEZAHNUTÉ do referenčnej sumy)							

Výpočet – **Iné administratívne výdavky nezahrnuté do referenčnej sumy**

Zasadnutia výboru zriadeného článkom 54 nariadenia č. 1592/2002 na základe 2 zasadnutí 40 expertov ročne so sadzbou 650 eur na zasadnutie a na experta (2005), s indexáciou 2 % ročne.

⁴² Spresniť druh výboru, ako aj skupinu, ku ktorej patrí.