

17.9.2010

A7-0195/ 001-093

**POPRAWKI 001-093**

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

**Sprawozdanie**

**Christine De Veyrac**

**A7-0195/2010**

Badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobieganie im

Wniosek dotyczący rozporządzenia (COM(2009) 611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

---

**Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 1 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(1) Należy zapewnić ogólnie wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a także należy podjąć wszelkie działania w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie **konsumentów** do transportu lotniczego.

(1) Należy zapewnić ogólnie wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a także należy podjąć wszelkie działania w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie **obywateli** do transportu lotniczego.

*Uzasadnienie*

*Pojęcie to jest bardziej odpowiednie.*

**Poprawka 2**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 2 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(2a) Zdawanie raportów z wyników badań incydentów związanych z bezpieczeństwem**

**oraz analiza i rozpowszechnianie tych wyników mają podstawowe znaczenie dla poprawienia stanu bezpieczeństwa lotnictwa. W związku z tym do 31 grudnia 2011 r. Komisja powinna przedstawić wniosek zmieniający dyrektywę 2003/42 w sprawie zgłaszania zdarzeń.**

#### Uzasadnienie

*W trosce o spójność wszelkie zmiany przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących zgłaszania zdarzeń powinny zostać niezwłocznie wprowadzone do nowej wersji dyrektywy w sprawie zgłaszania zdarzeń.*

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 7 preambuły

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, państwa produkcji i państwa rejestru związane z zatwierdzeniem projektu, zgodnie z *Konwencją chicagowską* i załącznikami do niej, a zatem powinna być reprezentowana w trakcie badania wypadków i incydentów, aby przyczynić się do jego skuteczności i zapewnić bezpieczeństwo projektu statku powietrznego, jednak nie naruszając niezależności badania.

##### *Poprawka*

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, państwa produkcji i państwa rejestru związane z zatwierdzeniem projektu, zgodnie z *konwencją chicagowską* i załącznikami do niej, a zatem, **zgodnie z załącznikiem 13 do konwencji chicagowskiej**, powinna być reprezentowana w trakcie badania wypadków i incydentów, aby przyczynić się do jego skuteczności i zapewnić bezpieczeństwo projektu statku powietrznego, jednak nie naruszając niezależności badania.

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 preambuły

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Ze względu na zwiększenie zakresu odpowiedzialności Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powinna także brać udział w wymianie danych w ramach

##### *Poprawka*

(8) Ze względu na zwiększenie zakresu odpowiedzialności Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powinna także brać udział w wymianie danych w ramach

systemów zgłaszania zdarzeń. Dane te powinny być odpowiednio chronione przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem.

systemów zgłaszania zdarzeń *i analizować je we współpracy ze wszystkimi państwami członkowskimi. Wyniki tej analizy muszą być przekazane wszystkim krajowym organom ds. badania zdarzeń lotniczych w państwach członkowskich.* Dane te powinny być odpowiednio chronione przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) Badanie wypadków i incydentów powinno być prowadzone przez lub pod kontrolą niezależnego organu ds. badania zdarzeń lotniczych, co pozwoli uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz przypadków ewentualnej interwencji z zewnątrz w procesie **ustalania przyczyn** badanych zdarzeń.

*Poprawka*

(10) Badanie wypadków i incydentów powinno być prowadzone przez lub pod kontrolą niezależnego organu ds. badania zdarzeń lotniczych, co pozwoli uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz przypadków ewentualnej interwencji z zewnątrz w procesie **określania czynników przyczyniających się do** badanych zdarzeń.

#### *Uzasadnienie*

*Zastosowanie pojęcia „przyczyna” mogłoby spowodować poważne problemy prawne, gdyż sugeruje się, że mowa o czyjejs winie lub odpowiedzialności. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego uznała konieczność rozróżnienia między terminami z dziedziny bezpieczeństwa i pojęciami prawnymi. Proponuje się zatem zastąpić słowo „przyczyny” wyrażeniem „czynniki”.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(10a) Organy ds. badania zdarzeń lotniczych zajmują kluczową pozycję w dochodzeniach. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla określenia przyczyn wypadku lub zdarzenia. W związku z tym niezwykle ważne jest, by mogły one prowadzić dochodzenia bez jakichkolwiek**

*nacisków i całkowicie niezależnie od organów regulacyjnych bądź sądowych, a także z korzyścią dla ochrony bezpieczeństwa publicznego. Organom ds. badania zdarzeń lotniczych należy umożliwić dostęp do wszelkich informacji i elementów niezbędnych do ułatwienia przeprowadzenia skutecznych badań technicznych, łącznie z natychmiastowym i bezwarunkowym dostępem do miejsca zdarzenia, wraku statku powietrznego, jego części oraz istotnej dokumentacji, bez ograniczeń spowodowanych ewentualnym przejęciem dowodów przez organy sądowe. Organom ds. badania zdarzeń powinny dysponować zasobami finansowymi i ludzkimi wymaganymi do przeprowadzenia skutecznych, sprawnych dochodzeń.*

#### *Uzasadnienie*

*Celem jest zapewnienie skutecznego zapobiegania wypadkom w sektorze lotnictwa cywilnego, ochrona bezpieczeństwa publicznego przez umożliwienie organom ds. badania zdarzeń, równoległe do dochodzenia wszczętego przez organy sądowe, szybkiego dostępu do wszystkich elementów koniecznych do sprawnego i skutecznego prowadzenia badania wypadku, w tym bezpośredniego dostępu do miejsca wypadku i przedmiotów mających związek z wypadkiem, bez uwarunkowań wynikających z sądowego przejęcia na mocy prawa karnego. Terminy przewidziane dla organów sądowych nie powinny mieć wpływu na wymogi związane z zapobieganiem.*

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 preambuły**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Należy uznać w wymiarze europejskim koordynacyjną funkcję organów ds. badania zdarzeń lotniczych opierając się na już istniejącej współpracy pomiędzy nimi oraz zasobami badawczymi dostępnymi w państwach członkowskich, które należy wykorzystywać w najbardziej efektywny ze względu na koszty sposób. Najlepsze efekty można by osiągnąć ustanawiając europejską sieć organów ds. badania zdarzeń lotniczych („sieć”).

#### *Poprawka*

(12) Należy uznać **i umocnić** w wymiarze europejskim koordynacyjną funkcję organów ds. badania zdarzeń lotniczych, opierając się na już istniejącej współpracy pomiędzy nimi oraz zasobami badawczymi dostępnymi w państwach członkowskich, które należy wykorzystywać w najbardziej efektywny ze względu na koszty sposób. Najlepsze efekty można by osiągnąć ustanawiając europejską sieć organów ds. badania zdarzeń lotniczych („sieć”).

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(12a) Sieć powinna przynosić rzeczywiste korzyści w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego. Aby osiągnąć ten cel, zadania i obowiązki sieci powinny zostać zdefiniowane na szczeblu europejskim w niniejszym rozporządzeniu.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 15 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(15) Państwa członkowskie powinny zagwarantować, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem dotyczącym uprawnień organów ścigania oraz, w stosownych przypadkach, w ścisłej współpracy z nimi, by organy odpowiedzialne za badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym mogły wykonywać swoje zadania **w jak najlepszych warunkach, bez naruszania celów postępowania sądowego.**

(15) Państwa członkowskie powinny zagwarantować, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem dotyczącym uprawnień organów ścigania oraz, w stosownych przypadkach, w ścisłej współpracy z nimi, by organy odpowiedzialne za badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym mogły **bez przeszkód wykonywać swoje zadania, umożliwiając właściwe funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości.**

#### *Uzasadnienie*

*Treść tej poprawki pochodzi z załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i lepiej odzwierciedla rozdzielenie dochodzeń sądowych i badań wypadków lotniczych. Osoby badające zdarzenia nie mogą uwzględniać celów wymiaru sprawiedliwości i odwrotnie. Należy opracować dalsze wytyczne w sprawie sposobu koordynacji tych dwóch postępowań (zob. również pop. do art. 13 ust. 3).*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 17 preambuły

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(17) System bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego opiera się na opiniach i wnioskach zebranych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości, co wymaga bezwzględnego zachowania poufności, aby zapewnić dostępność cennych źródeł informacji w przyszłości. W związku z tym dane szczególnie chronione nie powinny być wykorzystywane do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom, **chyba że nadrzędny interes publiczny przemawia za ich ujawnieniem.**

#### *Poprawka*

(17) System bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego opiera się na opiniach i wnioskach zebranych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości, co wymaga bezwzględnego zachowania poufności, aby zapewnić dostępność cennych źródeł informacji w przyszłości. ***Dlatego też należy przestrzegać zasady „właściwej kultury”, zgodnie z którą personel nie ponosi odpowiedzialności za czyny, zaniechania lub decyzje podjęte zgodnie ze swoim doświadczeniem i wykształceniem, nie będzie się jednak tolerować poważnych zaniedbań, umyślnych przewinień i aktów wandalizmu.*** W związku z tym dane szczególnie chronione nie powinny być wykorzystywane do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom. ***O ile jednak pewne dane muszą pozostać ściśle tajne, ważne jest zarówno dla rodzin ofiar, jak i dla sprawnego przebiegu śledztwa, by władze sądowe miały dostęp do pewnych użytecznych z punktu widzenia dochodzenia danych i faktów.***

***Musi to być zapewnione zgodnie ze stosownymi instrukcjami wydanymi w celu dalszej ochrony poufności informacji po zakończeniu prac przez organy sądowe.***

***Państwa członkowskie powinny uchylać akty prawne zapobiegające niewłaściwemu wykorzystywaniu szczególnie chronionych danych dotyczących bezpieczeństwa.***

#### *Uzasadnienie*

*Należy wspomnieć o zasadzie „właściwej kultury”. Uznaje się ją za korzystną dla bezpieczeństwa lotniczego.*

*Należy unikać całkowitej nieprzejrzystości między badaniami zdarzeń lotniczych a dochodzeniami sądowymi, władzom sądowym nie można jednak przekazywać wszystkich danych. Należy jasno sprecyzować, które dane mogą być przekazywane.*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 17 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(17a) W związku z wypadkami lotniczymi pojawiają się różne i czasami sprzeczne interesy społeczne, takie jak zapobieganie przyszłym zdarzeniom oraz sprawne funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości. Wykraczają one poza partykularne interesy zaangażowanych stron i poza określone zdarzenie. Prawidłowa równowaga pomiędzy wszystkimi interesami, łącznie z kwestiami bezpieczeństwa, sprawiedliwości i ochrony ofiar oraz zaangażowanych osób, jest niezbędna do zagwarantowania ogólnej korzyści społecznej.*

#### *Uzasadnienie*

*Wypadek to traumatyczne przeżycie dla ofiar i ich rodzin, ale także dla pozostałej części społeczeństwa. Zdarzenie takie uruchamia szereg mechanizmów: akcje poszukiwawcze i ratownicze, badania wypadków i procedury sądowe. Wszystkie te mechanizmy odpowiadają nadrzędemu interesowi publicznemu. Podmioty zaangażowane w te mechanizmy pracują pod dużą presją, aby wykonać swoje zadania. Wszystkie podmioty powinny zdawać sobie sprawę z wagi pozostałych procesów i unikać szkodliwych interferencji pomiędzy procesami, aby zachować ogólny cel, jakim jest interes publiczny.*

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 19 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(19a) Wiele zdarzeń unaocznilo trudności techniczne związane z ustaleniem pozycji statku powietrznego w czasie rzeczywistym, w szczególności nad oceanami. Ponadto dane zapisywane w rejestratorach lotów można obecnie uzyskać jedynie po odnalezieniu i przeanalizowaniu zawartości*

*rejestratorów. Postępy badawcze, zarówno w dziedzinie ustalania pozycji statku powietrznego w czasie rzeczywistym, jak i zdalnego dostępu do danych zapisanych w rejestratorach lotów, dałyby inspektorom narzędzia poprawiające możliwości ustalenia przyczyn wypadków, jednocześnie zwiększając szanse na zapobieganie wypadkom o podobnym scenariuszu. Byłby to ważny krok naprzód w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego. W tym kontekście należy wspierać projekt *Optimi*, którym zarządza się w ramach wspólnego przedsięwzięcia *SESAR*, i zapewnić mu odpowiednie środki finansowe.*

#### Uzasadnienie

*Należy zachęcać do podejmowania inicjatyw, które mogą znacznie poprawić kontrolę nad samolotami i dostęp do informacji z tzw. czarnych skrzynek.*

### Poprawka 13

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 preambuły

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(20) Doświadczenie pokazuje, że wiarygodne listy pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego są czasami trudne do zdobycia w krótkim czasie, *a* dane zawarte na tych listach powinny podlegać ochronie przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem.

##### *Poprawka*

(20) Doświadczenie pokazuje, że wiarygodne listy pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego są czasami trudne do zdobycia w krótkim czasie, ***ale doświadczenie pokazuje również, że ważne jest ustalenie terminu, po upływie którego od linii lotniczej można wymagać przedstawienia takiej listy. Ponadto*** dane zawarte na tych listach powinny podlegać ochronie przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem.

#### Uzasadnienie

*Wiele niedawnych wypadków pokazało konieczność ustalenia i wprowadzenia takiego terminu na szczelbu europejskim.*



## **Poprawka 14**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20a) Trudno jest szybko ustalić tożsamość osoby kontaktowej w przypadku śmierci pasażera w wyniku wypadku. Należy zatem znaleźć rozwiązanie tej sytuacji w interesie zarówno rodzin ofiar, jak i linii lotniczych.*

*Uzasadnienie*

*Pozwoliłoby to skrócić czas trwania w niepewności rodzin.*

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21a) Udzielanie pomocy ofiarom, ich rodzinom bądź podmiotom powiązanym powinno być niezależne od samego badania wypadków. Niemniej jednak, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiada za terminowe udzielenie adekwatnych informacji rodzinom ofiar oraz osobom, które przeżyły wypadek.*

*Uzasadnienie*

*Wypadki stanowią traumatyczne przeżycie dla osób, które przeżyły wypadek oraz dla rodzin ofiar. Należy wyraźnie ustalić, kto odpowiada za udzielanie im pomocy i koniecznych informacji – bez szkody dla celów dochodzenia.*

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21b) Charakter środków podejmowanych w reakcji na wypadek oraz ich skutki mają*

*decydujące znaczenie. Państwa członkowskie i linie lotnicze muszą być w stanie należycie reagować na poważne katastrofy lotnicze nie tylko pod względem logistycznym i finansowym, ale także w stosunku do ofiar i ich rodzin. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych muszą wykazać szczególną delikatność w swoich kontaktach z ofiarami i ich rodzinami. Ponadto konieczne jest uznanie roli stowarzyszeń reprezentujących rodziny ofiar katastrofy lotniczej.*

#### Uzasadnienie

*Należy dolożyć starań, aby zagwarantować, że organy dochodzeniowe będą udzielać rodzinom ofiar informacji przed ich rozpowszechnieniem przez media. Odpowiedzialne w tym zakresie organy muszą zapewnić, by rodziny i bliskich informowano w pierwszej kolejności, tak aby uniknąć wszelkich błędów, które mogłyby następnie okazać się niezwykle szkodliwe.*

#### Poprawka 17

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 22 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(22) Dyrektywa 95/46/WE powinna mieć zastosowanie do przetwarzania danych osobowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

*Poprawka*

(22) Dyrektywa 95/46/WE powinna mieć zastosowanie do przetwarzania danych osobowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. ***W tym kontekście należy zwrócić uwagę na ochronę danych osobowych, niezależnie od tego, czy są to dane pozyskane w ramach dochodzenia, czy dotyczące pasażerów, ofiar lub ich bliskich.***

#### Poprawka 18

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(24) ***Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą***

*Poprawka*

(24) ***Należy zapewnić jednakowe warunki działania pod kątem przyjęcia programu prac sieci, a także przygotowania przez sieć zaleceń dla Komisji w sprawie kwestii***

warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>1</sup>. *W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do ustalenia zasad postępowania i programu pracy sieci ustanowionej na mocy niniejszego rozporządzenia.*

*związanych z opracowaniem i wdrażaniem europejskich strategii i przepisów dotyczących badania zdarzeń i zapobiegania wypadkom w lotnictwie cywilnym, a także pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom.*

*W myśl art. 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisy i ogólne zasady dotyczące sposobu sprawowania kontroli przez państwa członkowskie nad wykonywaniem uprawnień przez Komisję ustala się wcześniej w rozporządzeniu przyjętym zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.*

*W oczekiwaniu na wprowadzenie wspomnianego rozporządzenia stosuje się wciąż decyzję Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>1</sup>, z wyjątkiem procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, która nie ma zastosowania.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

#### *Uzasadnienie*

*Zmiany te są konieczne w związku z wejściem w życie Traktatu z Lizbony, który zmienia zasady procedury komitologii. Procedura komitologii ma nadal zastosowanie w okresie przejściowym aż do przyjęcia nowego rozporządzenia zgodnie z zasadami określonymi w Traktacie z Lizbony w odniesieniu do aktów wykonawczych – art. 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).*

#### **Poprawka 19**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(24a) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o*

*funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dotyczących dostosowania do postępów technicznych, a zwłaszcza zmian w ramach załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, definicji, o których mowa w art. 2, i załącznika do niniejszego rozporządzenia. Jest szczególnie istotne, by Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje przez cały okres trwania prac przygotowawczych, także na poziomie eksperckim.*

#### Uzasadnienie

*Poprawka wynika z wprowadzenia na mocy Traktatu z Lizbony (art. 290 TFUE) procedury aktów delegowanych. Jest to standardowe sformułowanie stosowane w Parlamencie na określenie aktów delegowanych w innych aktach prawnych.*

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności i *wysoką jakość* badania wypadków i incydentów, których jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności.

#### *Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie, **a w szczególności utworzenie sieci organów ds. badania zdarzeń lotniczych**, ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, **staranności** i **wysokiej jakości** badania wypadków i incydentów, **poprzez wymianę koncepcji i wiedzy pomiędzy członkami sieci**, których jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności.

**Niniejsze rozporządzenie ma także na celu wprowadzenie przepisów dotyczących dostępności listy wszystkich osób znajdujących się na pokładzie statków powietrznych, które uległy wypadkowi, oraz zwiększenie pomocy udzielanej ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom.**

## Uzasadnienie

Zakres rozporządzenia wykracza poza badanie zdarzeń lotniczych. Należy także uwzględnić w nim kwestię list pokładowych i pomocy dla ofiar i ich rodzin, o których mowa w art. 22 i 23 rozporządzenia.

### Poprawka 21

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – wprowadzenie – punkt 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) „**przyczyny**” oznaczają działania, niedopatrzenia, wydarzenia lub warunki jak i połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu; określenie **przyczyn** nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub kryminalnej;

*Poprawka*

(4) „**czynniki**” oznaczają działania, niedopatrzenia, wydarzenia lub warunki, jak i połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu; określenie **czynników** nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub kryminalnej;

## Uzasadnienie

Zastosowanie pojęcia „przyczyna” mogłoby spowodować poważne problemy prawne, gdyż sugeruje się, że mowa o czyjejś winie lub odpowiedzialności. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego uznała konieczność rozróżnienia między terminami z dziedziny bezpieczeństwa i pojęciami prawnymi. Proponuje się zatem zastąpić słowo „przyczyny” wyrażeniem „czynniki”.

Idealnym terminem byłyby „czynniki, które przyczyniły się do wypadku”, jednak w proponowanym rozporządzeniu nie stosuje się tego terminu, ani nie podaje się jego definicji. O ile nie zostanie podana definicja czynników, które przyczyniły się do wypadku, termin „przyczyny” należy zastąpić sformułowaniem „czynniki”. Uwaga: zmiana ta pociąga za sobą zastąpienie słowa „przyczyny” słowem „czynniki” w pozostałej części wniosku w sprawie rozporządzenia (punkt 10 preambuły, art. 2 pkt 12, art. 9 ust. 2 lit. e) i art. 13 ust. 2).

### Poprawka 22

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) „badanie wypadków i incydentów” oznacza proces przeprowadzany w celu zapobiegania w przyszłości wypadkom lub incydentom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie

*Poprawka*

(12) „badanie wypadków i incydentów” oznacza proces przeprowadzany w celu zapobiegania w przyszłości wypadkom lub incydentom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie

z **ustaleniem przyczyn(y)**, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;

z **określeniem czynników przyczyniających się do zdarzenia**, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;

#### Uzasadnienie

*Zastosowanie pojęcia „przyczyna” mogłoby spowodować poważne problemy prawne, gdyż sugeruje się, że mowa o czyjejs winie lub odpowiedzialności. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego uznała konieczność rozróżnienia między terminami z dziedziny bezpieczeństwa i pojęciami prawnymi. Proponuje się zatem zastąpić słowo „przyczyny” wyrażeniem „czynniki”. W tym przypadku „ustalenie przyczyn” nie jest odpowiednim sformułowaniem.*

### Poprawka 23

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(16a) „czyn zamierzony” oznacza czyn popełniony z premedytacją w celu spowodowania wypadku samolotu lub poważnego incydentu;**

### Poprawka 24

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(16b) „raport wstępny” oznacza wiadomość wykorzystywaną w celu niezwłocznego rozpowszechniania informacji uzyskanych w początkowym stadium badania wypadku.**

#### Uzasadnienie

*Wypadek lotniczy to zdarzenie budzące w opinii publicznej i ofiarach, które przeżyły, uzasadnione oczekiwania dotyczące uzyskania informacji na temat tego wypadku. Raport wstępny stanowi powszechnie akceptowane narzędzie, za pomocą którego śledczy mogą podać do wiadomości w sposób kontrolowany, przed publikacją raportu końcowego, różne informacje, bez uszczerbku dla należytego przebiegu dochodzenia. Definicja ta pochodzi z załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i jest konieczna, by w art. 18 móc określić, jakie rodzaje dokumentów można upubliczniać.*

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16c) „niewłaściwe wykorzystanie informacji z zakresu bezpieczeństwa” oznacza wykorzystanie informacji dotyczących bezpieczeństwa do celów innych niż te, dla których zostały one zebrane, tj. wykorzystanie informacji w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym i karnym przeciwko personelowi operacyjnemu, i/lub podanie ich do publicznej wiadomości;***

#### *Uzasadnienie*

*Ochrona przed niewłaściwym wykorzystaniem informacji z zakresu bezpieczeństwa jest konieczna w celu zapewnienia ich stałej dostępności, ponieważ wykorzystanie informacji z zakresu bezpieczeństwa w celach innych niż związane z bezpieczeństwem może ograniczyć ich dostępność w przyszłości, co w rezultacie miałyby niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo. Definicja pochodzi bezpośrednio z załącznika E.1.1.5c do załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i jest konieczna w związku z punktem 17 preambuły (poprawka 10) i art. 13 ust. 3 (poprawka 57).*

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16 d (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16d) „akt bezprawnej ingerencji” oznacza czyn lub próbę czynu mającego zagrozić bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego, tzn.: bezprawne przejęcie kontroli nad statkiem powietrznym znajdującym się na ziemi; wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotnisku; wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego na lotnisku lub na terenie lotniczym; wprowadzenie na pokład statku lotniczego lub lotniska broni, niebezpiecznego***

*narzędzia lub substancji, w celu popełnienia przestępstwa; przekazywanie nieprawdziwych informacji mogących zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w powietrzu lub na ziemi, bezpieczeństwu pasażerów, członków załogi, personelu naziemnego lub osób znajdujących się na lotnisku lub na terenie lotnictwa cywilnego;*

*Uzasadnienie*

*Przyjmuje się oficjalną definicję z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.*

**Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 2 – punkt 16 e (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(16e) „rodziny” oznaczają bezpośrednich powinowatych lub najbliższych krewnych ofiary wypadku lub poważnego incydentu;*

**Poprawka 28**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania wypadków i incydentów, o którym mowa w ust. 1 oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem nauki, jaka może wynikać z badania dla poprawy stanu bezpieczeństwa lotniczego.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania wypadków i incydentów, o którym mowa w ust. 1 **i 3** oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem nauki, jaka może wynikać z badania dla poprawy stanu bezpieczeństwa lotniczego.

*Uzasadnienie*

*Ustęp ten ma mieć zastosowanie do wszystkich badań prowadzonych przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych, niezależnie od tego, czy są to dochodzenia obowiązkowe czy nie.*

**Poprawka 29**



## Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3a. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych powinien chronić anonimowość uczestników wypadku bądź incydentu.**

*Uzasadnienie*

*Organ ds. badania zdarzeń lotniczych powinien chronić anonimowość uczestników wypadku bądź incydentu.*

### Poprawka 30

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Artykuł 4 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. Badanie wypadków i incydentów, o którym mowa w ust. 1 i 3, w żadnym wypadku nie może mieć na celu *orzekanie* co do winy lub odpowiedzialności. Jest ono **odrębne w stosunku do** wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych mających na celu orzeczenie co do winy i odpowiedzialności **oraz nie przesądza o wyniku tych ostatnich.**

4. Badanie wypadków i incydentów, o którym mowa w ust. 1 i 3, w żadnym wypadku nie może mieć na celu *orzekania* co do winy lub odpowiedzialności. Jest ono **niezależne od** wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych **lub interesów finansowych** mających na celu orzeczenie co do winy i odpowiedzialności.

*Uzasadnienie*

*Cele postępowań sądowych i administracyjnych różnią się i czasami stoją w sprzeczności z celami badań wypadku. Niezależność badania wypadku jest nadrzędna dla ochrony każdego z tych rodzajów postępowań oraz ogólnego interesu publicznego.*

### Poprawka 31

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Artykuł 5 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie lub nadzorowanie badania wypadków i incydentów, bez ingerencji z zewnątrz, przez stały organ ds.

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie lub nadzorowanie badania wypadków i incydentów, bez ingerencji z zewnątrz, przez stały organ ds.

badania zdarzeń lotniczych (zwany dalej „organem ds. badania zdarzeń lotniczych”).

badania zdarzeń lotniczych (zwany dalej „organem ds. badania zdarzeń lotniczych”), **który jest w stanie niezależnie przeprowadzić pełne dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa.**

### Poprawka 32

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa organ ds. badania zdarzeń lotniczych corocznie publikuje sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Analiza ta musi być prosta i łatwa do zrozumienia i musi wskazywać, czy nie występuje zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji.**

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

5. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do tego celu. W szczególności:

5. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje od **odpowiedniego państwa członkowskiego** środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do tego celu. W szczególności:

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – litera (c)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(c) organ ds. badania zdarzeń lotniczych dysponuje przynajmniej jedną osobą

(c) organ ds. badania zdarzeń lotniczych dysponuje przynajmniej jedną osobą

upoważnioną do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie poważnych wypadków lotniczych;

*dyspozycyjną i* upoważnioną do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie poważnych wypadków lotniczych;

#### *Uzasadnienie*

*Pojęcie „jedna osoba upoważniona” nie jest wystarczająco jasne, ponieważ osoba ta może znajdować się na urlopie lub być nieuchwytna, a zatem bardziej stosownym sformułowaniem jest „osoba dyspozycyjna”.*

### **Poprawka 35**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Do celów stosowania ust. 1 i 2 organy ds. badania zdarzeń lotniczych wspomagane **są** siecią, o której mowa w art. 7.

*Poprawka*

3. Do celów stosowania ust. 1 i 2 organy ds. badania zdarzeń lotniczych **mogą być** wspomagane siecią, o której mowa w art. 7. ***Sieć musi m.in. przekazać władzom, które o to wnioskuje, listę dyspozycyjnych inspektorów i dostępnych zasobów w innych państwach członkowskich, mogących pomóc organom ds. badania zdarzeń, które prowadzą dochodzenie.***

#### *Uzasadnienie*

*Umożliwienie organom, które mają takie życzenie, dostępu do informacji na temat istniejących zasobów w ramach właściwych organów prowadzących badania zdarzeń z poszczególnych państw członkowskich przyczynia się do zwiększenia przejrzystości i pozwala organom prowadzącym dochodzenie współpracować z biurem dochodzeniowym w sposób jak najlepiej dostosowany do jego potrzeb.*

### **Poprawka 36**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Sieć ma na celu poprawę jakości badań prowadzonych przez właściwe organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz zwiększenie ich niezależności. Powinna dążyć do zwiększenia bezpieczeństwa transportu lotniczego***

**poprzez ustanowienie wysokich standardów metod dochodzeniowych oraz kształcenia inspektorów.**

#### Uzasadnienie

*Sieć powinna wspierać organy z 27 państw członkowskich w prowadzeniu wysokiej jakości dochodzeń dotyczących zdarzeń lotniczych oraz wprowadzać wysokie standardy w Unii Europejskiej. Celem nie jest skupienie się wyłącznie na organach, które są najskuteczniejsze, ale podniesienie ogólnego poziomu, tak aby każdy organ mógł prowadzić badania dotyczące zdarzeń lotniczych skutecznie i przy zachowaniu pełnej niezależności.*

#### Poprawka 37

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

**2. Sieć koordynuje i zacieśnia współpracę oraz wymianę informacji pomiędzy organami ds. badania zdarzeń lotniczych państw członkowskich, a także ułatwia współpracę pomiędzy nimi oraz Komisją i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „EASA”), w tym poprzez ustanowienie pewnej liczby funkcji centralnych.**

*Poprawka*

**2. Aby osiągnąć cele ustanowione w ust. 1 lit. a) sieć odpowiada w szczególności za:**

**(a) wydawanie zaleceń i doradzanie instytucjom europejskim odnośnie do wszystkich kwestii związanych z opracowywaniem i wdrażaniem europejskich strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom w lotnictwie cywilnym, a także pomocą ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom;**

**(b) opracowanie systemu wymiany informacji użytecznych pod kątem poprawy bezpieczeństwa i aktywne promowanie zorganizowanej współpracy między właściwymi władzami zajmującymi się badaniem zdarzeń lotniczych oraz między tymi władzami a Komisją, Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „EASA”) oraz krajowymi organami lotnictwa cywilnego;**

*(c) koordynowanie programów szkoleń i podnoszenia kwalifikacji inspektorów;*

*(d) stworzenie wykazu dobrych praktyk i opracowanie europejskiej metodologii badania wypadków;*

*(e) wzmocnienie zdolności dochodzeniowych organów ds. badania zdarzeń lotniczych, zwłaszcza poprzez opracowanie systemu pozwalającego dzielić się zasobami i zarządzanie nim.*

#### Uzasadnienie

*Aby rzeczywiście poprawić istniejącą sytuację, należy zdefiniować zadania i obowiązki sieci. Sieć powinna zatem nie tylko sprzyjać wymianie informacji, ale także podnosić poziom przygotowania inspektorów poprzez szkolenia, prowadzić kontrole w organach badających zdarzenia lotnicze, a także doradzać europejskim prawodawcom w zakresie badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym. Wykaz zadań należących do sieci nie jest ostateczny. Poprawka ta ma na celu rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o podnoszenie kwalifikacji instruktorów z myślą o zwiększeniu poziomu kształcenia inspektorów.*

#### Poprawka 38

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

**3. Sieć doradza krajowym i wspólnotowym instytucjom oraz może wydawać zalecenia dotyczące wszystkich kwestii związanych z opracowaniem i realizacją polityki oraz regulacji w zakresie badania wypadków w lotnictwie cywilnym.**

*Poprawka*

**3. Kiedy sieć przygotowuje dla Komisji zalecenia dotyczące kwestii związanej z opracowaniem i realizacją polityki oraz regulacji w zakresie badania wypadków w lotnictwie cywilnym, a także w zakresie pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom, Komisja konsultuje się z komitetem, o którym mowa w art. 24.**

#### Poprawka 39

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

**4. Sieć wykonuje swój mandat w sposób przejrzysty i niezależny. Jej członkowie nie występują do żadnych publicznych lub**

*Poprawka*

**4. Sieć wykonuje swój mandat w sposób przejrzysty i niezależny. Jej członkowie nie występują do żadnych publicznych lub**

prywatnych podmiotów o instrukcje, które mogłyby mieć wpływ na niezależność badania wypadków i incydentów, ani takowych nie przyjmują.

prywatnych podmiotów o instrukcje, które mogłyby mieć wpływ na niezależność badania wypadków i incydentów, ani takowych nie przyjmują. **Instrukcje takie nie mogą także być im narzucane.**

## Poprawka 40

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Sieć **przedkłada** roczne sprawozdanie ze swojej działalności Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Sprawozdanie to podaje się do wiadomości publicznej.

*Poprawka*

5. Sieć **publikuje** roczne sprawozdanie ze swojej działalności **i przekazuje je do wiadomości** Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. **Sprawozdanie to ma m.in. przedstawiać wyniki wdrażania rocznego programu prac, o którym mowa w art. 8 ust. 4, oraz jego wpływ na wzrost bezpieczeństwa lotniczego w Unii Europejskiej. Roczne sprawozdanie ma także zawierać zalecenia dla instytucji europejskich dotyczące kwestii uznanych przez sieć za istotne dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego na szczeblu europejskim i międzynarodowym.** Sprawozdanie to podaje się do wiadomości publicznej.

### *Uzasadnienie*

*Roczne sprawozdanie sieci udostępnia instytucjom europejskim informacje dotyczące propozycji sieci w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i w stosownych przypadkach pozwala im podejmować odpowiednie działania.*

## Poprawka 41

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Organizacja pracy sieci jest zgodna z jej regulaminem. **Spośród swoich członków sieć** wybiera **przewodniczącego** na okres **nie dłuższy niż pięć lat. Kadencja przewodniczącego jest odnawialna.**

*Poprawka*

1. Organizacja pracy sieci jest zgodna z jej regulaminem. **Sieci przewodniczy po kolei każdy z jej członków na zasadzie prezydencji rotacyjnej, takiej samej jak w Radzie. Sieć** wybiera swojego

*koordynatora na okres trzech lat z możliwością przedłużenia. Koordynator może być członkiem sieci, organu ds. badania zdarzeń lotniczych w państwie członkowskim lub osobą o uznanym doświadczeniu w dziedzinie badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym.*

#### *Uzasadnienie*

*Sieci w jej obecnej formie (Rada Europejskich Organów Badania Bezpieczeństwa Lotniczego) przewodniczą rotacyjnie wszystkie organy odpowiedzialne za badanie zdarzeń lotniczych zgodnie z modelem rotacyjnych, zmieniających się co pół roku, prezydencji w Radzie. Pozwala to każdemu z organów niezależnie od swojej rangi zaangażować się w działania sieci. Aby zrównoważyć ten mechanizm rotacyjnej prezydencji, należy ustanowić bardziej stałą funkcję koordynatora, który będzie mógł całkowicie poświęcić się działalności sieci.*

#### **Poprawka 42**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*1a. Koordynator ustala porządek dzienny posiedzeń sieci w porozumieniu z przewodniczącym.*

#### **Poprawka 43**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Komisja i EASA są zapraszane na wszystkie spotkania sieci i eksperckich grup roboczych oraz mogą być na nich reprezentowane, chyba że przewodniczący sieci **zdecyduje**, na podstawie kryteriów podanych w regulaminie, że taki udział spowodowałby konflikt interesów w stosunku do zadań organów ds. badania zdarzeń lotniczych.

2. Komisja i EASA są zapraszane na wszystkie spotkania sieci i eksperckich grup roboczych oraz mogą być na nich reprezentowane, chyba że przewodniczący **lub koordynator** sieci **zdecydują**, na podstawie kryteriów podanych w regulaminie, że taki udział spowodowałby konflikt interesów w stosunku do zadań organów ds. badania zdarzeń lotniczych. **Decyzję tę trzeba należyście uzasadnić.**

## Poprawka 44

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych z europejskich państw trzecich, które stosują zasady określone w niniejszym rozporządzeniu, mają prawo udziału w pracach sieci. Sieć może także zaprosić do udziału w swoich spotkaniach obserwatorów z organów ds. badania zdarzeń lotniczych z państw trzecich lub innych ekspertów.

*Poprawka*

5. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych z europejskich państw trzecich, które stosują zasady określone w niniejszym rozporządzeniu, mają prawo udziału w pracach sieci, ***chyba że przewodniczący lub koordynator sieci zdecydują inaczej.*** Sieć może także zaprosić do udziału w swoich spotkaniach obserwatorów z organów ds. badania zdarzeń lotniczych z państw trzecich lub innych ekspertów.

## Poprawka 45

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

***8. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady.***

*Poprawka*

***skreślony***

*Uzasadnienie*

*Kwestii tej poświęca się nowy odrębny artykuł (art. 23a), w którym powraca powyższe postanowienie.*

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. Regulamin sieci i jej program prac ustalane są zgodnie z procedurą określoną w art. 24. ***Przewodniczący*** sieci przedstawia Komisji ***projekt regulaminu*** i programu prac.

*Poprawka*

9. Regulamin wewnętrzny sieci i jej program prac ustalane są ***w poszanowaniu zadań powierzonych sieci na mocy art. 7 ust. 2. Program prac przyjmuje się*** zgodnie z procedurą określoną w art. 24. ***Koordynator*** sieci przedstawia Komisji



*Uzasadnienie*

*Program prac sieci musi w dużej mierze obejmować zadania powierzone sieci. Poprawka ta jest zmienioną wersją poprawki 30 służącą dostosowaniu do procedury komitologii.*

**Poprawka 47**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 9 – tytuł**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Udział EASA w *badaniu wypadków i incydentów*

*Poprawka*

Udział EASA *i krajowych władz lotnictwa cywilnego* w *badaniach zdarzeń lotniczych*

**Poprawka 48**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych państw członkowskich *zapraszają* EASA, w ramach *jej* kompetencji, *do bycia reprezentowaną podczas i do udziału:*

*Poprawka*

1. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych państw członkowskich *zwracają się do* EASA *i krajowych władz lotnictwa cywilnego, by* w ramach *swoich poszczególnych* kompetencji *były reprezentowane i uczestniczyły:*

**Poprawka 49**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 9 – ustęp 1 – litera (a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) we wszystkich badaniach wypadków i incydentów przeprowadzanych na terytorium jakiegokolwiek państwa członkowskiego; organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie ujawnia *EASA* informacje, którymi dysponuje, zgodnie z ust. 2;

*Poprawka*

(a) we wszystkich badaniach wypadków i incydentów przeprowadzanych na terytorium jakiegokolwiek państwa członkowskiego; organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie ujawnia *im* informacje, którymi dysponuje, zgodnie z ust. 2;

## Poprawka 50

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – litera (b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(b) jako **eksperta** we wszystkich badaniach wypadków i incydentów przeprowadzanych w państwie trzecim, w stosunku do których organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego został poproszony o wyznaczenie pełnomocnego przedstawiciela; pełnomocny przedstawiciel ujawnia EASA informacje, którymi dysponuje, zgodnie z ust. 2.

*Poprawka*

(b) jako **doradcy** we wszystkich badaniach wypadków i incydentów przeprowadzanych w państwie trzecim, w stosunku do których organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego został poproszony o wyznaczenie pełnomocnego przedstawiciela; pełnomocny przedstawiciel ujawnia EASA **i krajowym władzom lotnictwa cywilnego w ramach ich kompetencji** informacje, którymi dysponuje, zgodnie z ust. 2.

*Uzasadnienie*

*Termin „doradca” jest zgodny z właściwym terminem występującym w załączniku 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.*

## Poprawka 51

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Na mocy ust. 1 EASA **ma** prawo do udziału w badaniu **w zakresie wszystkich jego aspektów**, pod kontrolą osoby nadzorującej badanie, **a w szczególności** do:

*Poprawka*

2. Na mocy ust. 1 EASA **i krajowe władze lotnictwa cywilnego mają** prawo do udziału w badaniu pod kontrolą osoby nadzorującej badanie oraz do:

## Poprawka 52

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. EASA **wspiera** badanie, do udziału w

*Poprawka*

3. EASA **i krajowe władze lotnictwa**

którym **ma** prawo poprzez dostarczanie informacji, ekspertów i sprzętu potrzebnych organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie, o którym mowa w ust. 1 lit. a) lub pełnomocnemu przedstawicielowi, o którym mowa w ust. 1 lit. b).

**cywilnego wspierają** badanie, do udziału w którym **mają** prawo poprzez dostarczanie informacji, ekspertów i sprzętu potrzebnych organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie, o którym mowa w ust. 1 lit. a) lub pełnomocnemu przedstawicielowi, o którym mowa w ust. 1 lit. b).

**EASA i krajowe władze lotnictwa cywilnego nie mogą bez zgody organu ds. badania zdarzeń lotniczych prowadzącego dochodzenie podawać do wiadomości publicznej informacji, które otrzymują w ramach dochodzenia ani wykorzystywać ich do innych celów niż zwiększenie bezpieczeństwa lotniczego.**

### Poprawka 53

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych powiadamia niezwłocznie Komisję, EASA i zainteresowane **państwo członkowskie** o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony.

*Poprawka*

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych powiadamia niezwłocznie Komisję, EASA, **Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego** i zainteresowane **państwa** o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony.

#### *Uzasadnienie*

*Powiadamianie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego to norma międzynarodowa. Działania UE podejmowane w zakresie badań wypadków i we wszelkich obszarach dotyczących lotnictwa winny być prowadzone z pełnym poszanowaniem obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej.*

### Poprawka 54

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 – litera (a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) posiadania nieograniczonego i

*Poprawka*

(a) posiadania **natychmiastowego**,

swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;

nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;

#### *Uzasadnienie*

*Ważne jest, aby inspektorzy prowadzący badanie wypadku mieli jak najszybszy dostęp do miejsca zdarzenia, aby zebrać i zabezpieczyć wszelkie dowody niezbędne do analizy i wyjaśnienia czynników związanych z wypadkiem.*

### **Poprawka 55**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 3**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

3. Osoba odpowiedzialna za badanie **rozszerza** na ekspertów i doradców, a także pełnomocnych przedstawicieli, ich ekspertów i doradców, uprawnienia wymienione w ust. 2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu wypadków i incydentów. **Powyższe stosuje się bez uszczerbku dla praw inspektorów i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za postępowanie sądowe.**

##### *Poprawka*

3. Osoba odpowiedzialna za badanie **ma prawo rozszerzać** na ekspertów i doradców, a także pełnomocnych przedstawicieli, ich ekspertów i doradców, uprawnienia wymienione w ust. 2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu wypadków i incydentów, **nawet jeżeli ma zastosowanie art. 13.**

#### *Uzasadnienie*

*Ustęp ten stoi w sprzeczności z art. 9, ponieważ powierza doradcom inne uprawnienia niż te, które powierza się im na mocy art. 9 ust. 2. Bardziej korzystne byłoby wprowadzenie tych uprawnień na zasadzie opcjonalnej, a nie w charakterze zobowiązania.*

### **Poprawka 56**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Jeśli w trakcie badania wypadku lub incydentu organ ds. badania zdarzeń lotniczych podejrzewa, że wypadek lub incydent związany jest z aktem bezprawnej

##### *Poprawka*

2. Jeśli w trakcie badania wypadku lub incydentu organ ds. badania zdarzeń lotniczych podejrzewa **lub ustali**, że wypadek lub incydent związany jest z

ingerencji, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym fakcie organy ścigania, **na wniosek których kontrola nad wypadkiem przekazywana jest tym organom. Z zastrzeżeniem art. 15 i 16 istotne informacje zebrane w trakcie badania wypadku lub incydentu są również przekazywane tym organom, na ich wniosek.** Powyższe stosuje się bez uszczerbku dla prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w porozumieniu z organami, **którym przekazano nadzór nad miejscem zdarzenia**, do kontynuowania badania wypadku lub incydentu.

aktem bezprawnej ingerencji **lub czynem zamierzonym**, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym fakcie organy ścigania **lub w stosownym przypadku organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnicze.** Powyższe stosuje się bez uszczerbku dla prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w porozumieniu z **wyżej wspomnianymi** organami, do kontynuowania badania wypadku lub incydentu.

#### Uzasadnienie

*Wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji nie eliminuje potrzeby właściwego zbadania zdarzenia lotniczego z zachowaniem wszystkich niezbędnych standardów i gwarancji. Inspektorzy badający wypadek informują jednak organy sądowe w przypadku, gdy ustalą konkretny fakt, który prowadzi ich do przekonania o wystąpieniu aktu bezprawnej ingerencji, umożliwiającego wszczęcie postępowania sądowego.*

#### Poprawka 57

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. W celu zapewnienia koordynacji działań mających na celu ustalenie **przyczyn** wypadków i incydentów **organ** ds. badania zdarzeń lotniczych **współpracuje z innymi organami, w szczególności poprzez wcześniejsze uzgodnienia z organami ścigania, władzami lotniczymi, jednostkami poszukiwawczymi i ratunkowymi oraz innymi organami** potencjalnie zaangażowanymi w badanie.

*Poprawka*

3. W celu zapewnienia koordynacji działań mających na celu ustalenie **czynników przyczyniających się do** wypadków i incydentów państwa **członkowskie dbają o dobrą współpracę między organami** ds. badania zdarzeń lotniczych **a innymi organami** potencjalnie zaangażowanymi w badanie, **takimi jak organy ścigania, władze lotnictwa cywilnego, jednostki poszukiwawcze i ratunkowe oraz inne organy, w oparciu o wcześniejsze uzgodnienia. Uzgodnienia te muszą uwzględniać niezależność organu ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiać skrupulatne, sprawne i skuteczne wykonanie analiz technicznych. Uzgodnienia muszą ponadto być zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia,**

*takimi jak przepis dotyczący udostępniania niektórych informacji określonych w art. 15 ust. 2 akapit drugi niniejszego rozporządzenia.*

*Wcześniejsze uzgodnienia obejmują między innymi następujące kwestie:*

- a) dostęp do miejsca zdarzenia;*
- b) zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych;*
- c) raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania;*
- d) wymianę informacji;*
- e) zapobieganie niewłaściwemu wykorzystywaniu informacji z zakresu bezpieczeństwa;*
- f) rozwiązywanie konfliktów.*

#### *Uzasadnienie*

*Ważne jest, by każde państwo członkowskie zawarło uzgodnienia pozwalające mu na ustanowienie zasad mających zastosowanie do stosunków między jego organem ds. badania zdarzeń lotniczych a innymi organami mogącymi uczestniczyć w dochodzeniu. Uzgodnienia te muszą obejmować istotne postanowienia określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w odniesieniu do ochrony danych uzyskanych podczas dochodzenia technicznego. Istotne jest, aby wszystkie organy, które mogą być potencjalnie zaangażowane w prace związane z wypadkiem, od momentu nastąpienia wypadku bądź poważnego incydentu znały swoją rolę oraz rolę pozostałych organów. Należy koniecznie zająć się wymienionymi kwestiami, aby zagwarantować należytą koordynację i uniknąć powstawania sytuacji konfliktowych. Doświadczenie pokazuje, że są to obszary, w których można by uniknąć problemów, o ile istniałyby wcześniejsze ustalenia. Zastosowanie pojęcia „przyczyna” mogłoby spowodować poważne problemy prawne, gdyż sugeruje się, że mowa o czyjejs winie lub odpowiedzialności. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego uznała konieczność rozróżnienia między terminami z dziedziny bezpieczeństwa i pojęciami prawnymi. Proponuje się zatem zastąpić słowo „przyczyny” wyrażeniem „czynniki”.*

#### **Poprawka 58**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Właściwy organ odpowiedzialny za wymiar sprawiedliwości w państwie członkowskim może jednak zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia*

*skreślony*

*materiałów, o których mowa w ust. 1 i 2 do celów innych niż dopuszczalne prawem, przewyższają w wymiarze krajowym i międzynarodowym negatywne skutki takiego działania dla obecnych lub przyszłych badań oraz dla zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego oraz że istnieje nadrzędność interesu publicznego związanego z ich ujawnieniem.*

#### *Uzasadnienie*

*Ustęp ten zaproponowany przez Komisję ujawnia konflikt interesów publicznych: należytego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości (w tym dostępu sądu do dowodów) oraz dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa lotniczego (w tym ochrony danych i źródeł w celu zebrania i analizy wszystkich dowodów w celu uniknięcia przyszłych wypadków). Organy sądowe mają własne interesy i nie mogą samodzielnie rozwiązać tej sytuacji konfliktowej. Potrzebne są jasne parametry umożliwiające zadecydowanie, kiedy społeczeństwo uznaje, że jedne interesy powinny być ważniejsze od drugich. Parametry te zaproponowano w nowym ustępie art. 15.*

#### **Poprawka 59**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*2a. Jeżeli organ odpowiedzialny za wymiar sprawiedliwości w państwie członkowskim zapoznał się z informacjami uzyskanymi w ramach badania zdarzenia, innymi niż informacje, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a), b) i c), organ ten może je ujawnić jedynie wtedy, gdy jest w stanie dostarczyć odpowiednie dowody w oparciu o procedury, do których jest uprawniony w ramach postępowania sądowego. W przeciwnym razie przedmiotowe informacje pozostają poufne.*

*Informacje w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą być jednak wykorzystane jako materiały dowodowe i mogą być wymagane do przeprowadzenia inspekcji lub zostać przejęte, jeżeli dotyczą postępowania karnego w sprawie aktu bezprawnej*

## **ingerencji.**

### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta uzupełnia przepis o przekazywaniu informacji do wymiaru sprawiedliwości w celu umożliwienia pełnej współpracy w badaniu zdarzenia między zaangażowanymi podmiotami, a tym samym w celu określenia przyczyn wypadku. Jeżeli wymiar sprawiedliwości pragnie wykorzystać informacje, musi przedstawić związane z nimi dowody. Na przykład, jeżeli wymiar sprawiedliwości jest zaznajomiony z informacjami dostarczonymi przez inspektorów zagranicznych, może skorzystać z międzynarodowej rekwizycji sądowej do uzyskania tych informacji w ramach postępowania sądowego.*

*Ten nowy ustęp przewiduje wyraźne kryteria określające, kiedy zgromadzone w ramach badań nad wypadkiem informacje dotyczące bezpieczeństwa mogą zostać przekazane organom sądowym i kiedy interes publiczny związany ze sprawnym funkcjonowaniem wymiaru sprawiedliwości musi zostać przedłożony ponad bezpieczeństwo lotnictwa.*

*Celem badania zdarzenia lotniczego jest zebranie danych i zeznań zaangażowanych stron, w sposób poufny. Jeżeli inspektor zajmujący się badaniem wypadku nie może zagwarantować, że zeznania lub informacje nie będą wykorzystywane w postępowaniu administracyjnym lub sądowym, zaangażowane strony nie będą zeznawać w trybie poufnym. Z drugiej strony sędzia ma uzasadniony interes w wydaniu sprawiedliwego orzeczenia. Poprawka ta proponuje jasne parametry umożliwiające zdecydowanie, kiedy społeczeństwo sądzi, że jedne interesy powinny być przedkładane nad drugie.*

### **Poprawka 60**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2b. Kiedy informacje dotyczące bezpieczeństwa wykorzystywane są jako dowody w postępowaniu karnym zgodnie z ust. 2a, respektowane są podstawowe prawa osoby, której dotyczy sprawa, zwłaszcza prawo do prywatności i uczciwego procesu. Ujawnia się wyłącznie dane zdecydowanie konieczne do prowadzenia postępowania karnego, a pozostałe informacje zostają zachowane przez maksymalnie długi okres przez organ prowadzący badanie zdarzenia.***

***Kiedy informacje z zakresu bezpieczeństwa wykorzystywane są jako materiał dowodowy w postępowaniu karnym, zgodnie z ust. 2a, informacje dostarczone przez osobę w ramach***



**badania zdarzenia lotniczego nie mogą zostać wykorzystanego przeciwko tej osobie.**

#### Uzasadnienie

Informacje w zakresie bezpieczeństwa są chronione, aby zapewnić składanie zeznań w trybie poufnym. Przepisy europejskie nie pozwalają na rejestrowanie danych osobistych w miejscu pracy. Rejestrowanie informacji w zakresie bezpieczeństwa stanowi wyjątek od tego zakazu, o ile załogi lotnicze, kontrolerzy lotów itd. wyrazili na to zgodę w celu poprawy bezpieczeństwa lotnictwa. Jeżeli informacje w zakresie bezpieczeństwa wykorzystywane są w celach określonych w proponowanym nowym ust. 4, prawa zaangażowanych stron są maksymalnie chronione. Ponadto zaangażowane osoby chronione są prawem do uczciwego procesu, w tym prawem do nieskładania zeznań obciążających samego siebie.

Art. 6 Europejskiej konwencji praw człowieka uznaje prawo do uczciwego procesu. Trybunał Praw Człowieka uznał w swoim orzeczeniu w sprawie Saunders przeciwko Zjednoczonemu Królestwu (sprawa 43/1994/490/572), że informacje uzyskane pod przymusem nie mogą zostać wykorzystane przeciwko osobie zeznającej w postępowaniu karnym (prawo do nieskładania zeznań obciążających samego siebie). Jednak odmowa podania informacji podlega karze na mocy proponowanego art. 2. Kluczowe jest zatem stwierdzenie, że żadne informacje udzielone w trakcie badania wypadku nie mogą zostać wykorzystane przeciwko osobie udzielającej tych informacji.

#### Poprawka 61

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. EASA uczestniczy w wymianie i analizie informacji objętych dyrektywą 2003/42/WE i posiada dostęp online do wszystkich informacji zawartych w centralnym archiwum ustanowionym na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007. Dostęp ten obejmuje informacje bezpośrednio wskazujące operatora i statek powietrzny objęte zgłoszeniem zdarzenia. EASA zapewnia poufność takich informacji i ogranicza ich wykorzystanie do absolutnie niezbędnego zakresu, aby zrealizować swoje zobowiązania związane z bezpieczeństwem.**

**skreślony**

## Uzasadnienie

*Nie jest to odpowiednie miejsce do omawiania kwestii zgłaszania zdarzeń lotniczych. Proponuje się poświęcić temu zagadnieniu odrębny artykuł (art. 21 a). Zawiera on postanowienia powyższego ustępu.*

### Poprawka 62

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

**1. Z wyjątkiem przypadków, w których cała zainteresowana załoga wyraziła zgodę, nagrania** głosu i obrazu z kabiny pilotów oraz ich zapis nie są udostępniane lub wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadków i incydentów.

*Poprawka*

**1. Nagrania** głosu i obrazu z kabiny pilotów oraz ich zapis nie są udostępniane lub wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadków i incydentów, **chyba że organ ds. badania zdarzeń ustali, że do wypadku doprowadził czyn zamierzony lub akt bezprawnej ingerencji.**

## Uzasadnienie

*Należy przypomnieć, że w przypadku aktu bezprawnej ingerencji lub czynu zamierzonego charakter priorytetowy ma dochodzenie sądowe.*

### Poprawka 63

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

**1a. Całkowitą ochroną objęte są informacje nieistotne z punktu widzenia badania zdarzenia, a w szczególności informacje związane z życiem prywatnym, pochodzące z nagrań głosu i obrazu z kabiny pilotów, oraz z ich transkrypcji. Takich informacji nie można rozpowszechniać ani ujawniać.**

*Poprawka*

## Uzasadnienie

*Należy zadbać o to, by wykorzystywane były jedynie informacje istotne dla badania zdarzenia, a wszelkie dane dotyczące życia prywatnego nie były rozpowszechniane, w szczególności przekazywane wymiarowi sprawiedliwości, ani ujawniane.*

## Poprawka 64

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Zapisy z **rejestratora** parametrów lotu nie są udostępniane lub wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadków i incydentów, z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są:

- (a) wykorzystywane wyłącznie do celów zdatności do lotu lub obsługi technicznej; **lub**
- (b) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację; **lub**
- (c) ujawniane z zachowaniem procedur zabezpieczających.

*Poprawka*

2. Zapisy parametrów lotu nie są udostępniane lub wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadków i incydentów, z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są:

- (a) wykorzystywane wyłącznie do celów zdatności do lotu lub obsługi technicznej; **oraz**
- (b) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację; **oraz**
- (c) ujawniane z zachowaniem procedur zabezpieczających.

#### *Uzasadnienie*

*Warunki dotyczące ujawniania zapisów powinny kumulować się, tak aby zapobiec nienależystemu wykorzystaniu informacji z zakresu bezpieczeństwa. Ujawnione informacje dotyczące zdatności do lotu i obsługi technicznej muszą zostać pozbawione elementów pozwalających na identyfikację i ujawnione z zachowaniem bezpiecznych procedur. Jedynie w ten sposób zagwarantuje się, że ujawniane informacje nie zostaną wykorzystane do innych celów. Termin „procedury zabezpieczające” nie został zdefiniowany i jest niejednoznaczny. Podmioty zaangażowane w sprawę powinny opracować protokoły, aby określić, co stanowi procedurę zabezpieczającą. Informacje zapisane w rejestratorze danych dotyczących lotu można uzyskać za pomocą innych środków.*

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2a. W celu ochrony niezależności badania zdarzenia, a także zapewnienia pełnej współpracy osób mogących dostarczyć informacji istotnych dla dochodzenia państwa członkowskie gwarantują, że wykorzystanie podczas postępowań sądowych nagrań i danych dotyczących bezpieczeństwa uzyskanych w wyniku badania zdarzenia nie narusza prawa tych osób do prywatności ani do***

*sprawiedliwego postępowania. W każdych okolicznościach zachowane jest prawo do nieskładania zeznań na własną niekorzyść.*

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie wypadków i incydentów przekazuje informacje, istotne dla zapobieżenia wypadkowi lub poważnemu incydentowi, organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub za jego obsługę techniczną, oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.

*Poprawka*

2. Szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie wypadków i incydentów przekazuje informacje, istotne dla zapobieżenia wypadkowi lub poważnemu incydentowi, organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, **a zwłaszcza EASA**, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub za jego obsługę techniczną, oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.

## Poprawka 67

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych jest upoważniony do **poinformowania ofiar i ich rodzin lub ich stowarzyszeń** oraz podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych oraz procedury badania wypadków i incydentów, a także, w miarę możliwości, wstępnych **wyników lub** zaleceń, pod warunkiem, że nie będzie to mieć wpływu na obiektywny charakter badania.

*Poprawka*

3. Szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych jest upoważniony do podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych oraz procedury badania wypadków i incydentów, a także, w miarę możliwości, **raportów** wstępnych **i** zaleceń **dotyczących bezpieczeństwa**, pod warunkiem, że nie będzie to mieć wpływu na obiektywny charakter badania **oraz jest w pełni zgodne z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.**

## Uzasadnienie

*Takie sformułowanie jest dokładniejsze i bardziej spójne z pojęciami stosowanymi w załączniku 13 Międzynarodowej konwencji o lotnictwie cywilnym.*

### Poprawka 68

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Przed podaniem do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w ust. 3, szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje je ofiarom, ich rodzinom lub stowarzyszeniom. W szczególności przekazuje zainteresowanym osobom raporty wstępne i końcowe, o ile osoby te podały mu swoje dane kontaktowe.***

## Uzasadnienie

*Rodziny ofiar nie mogą czerpać informacji z mediów. Powinny one dysponować uprzywilejowanym dostępem do informacji przed ich upublicznieniem.*

### Poprawka 69

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Na dowolnym etapie badania wypadków i incydentów organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje za pośrednictwem datowanego pisma zainteresowanym przedsiębiorstwom, w tym przedsiębiorstwom w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za konieczne.

1. Na dowolnym etapie badania wypadków i incydentów organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje za pośrednictwem datowanego pisma – ***po należytej konsultacji ze wszystkimi odpowiedzialnymi stronami, łącznie z EASA, producentem danego statku powietrznego oraz operatorem*** – zainteresowanym przedsiębiorstwom, w tym przedsiębiorstwom w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za

konieczne.

## **Poprawka 70**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy) – tytuł**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 21a**

#### **Zgłaszanie zdarzeń**

#### *Uzasadnienie*

*Kwestia zgłaszania zdarzeń jest bardzo ważna i należy poświęcić jej szczególną uwagę. Obecnie dane zawarte w ECCAIRS nie są analizowane na szczeblu europejskim. Analiza tych danych umożliwiłaby określenie trendów i podjęcie działań zapobiegających powstawaniu wypadków.*

## **Poprawka 71**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy) – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1. We współpracy z państwami członkowskimi EASA uczestniczy w regularnej wymianie i analizie informacji objętych dyrektywą 2003/42/WE i posiada dostęp online do wszystkich informacji zawartych w centralnym archiwum ustanowionym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1321/2007. Dostęp ten obejmuje informacje bezpośrednio wskazujące operatora i statek powietrzny objęte zgłoszeniem zdarzenia. EASA zapewnia poufność takich informacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i ogranicza ich wykorzystanie do absolutnie niezbędnego zakresu, aby zrealizować swoje zobowiązania związane z bezpieczeństwem. Jedynym celem wykorzystywania tych informacji powinno być zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub***

## **odpowiedzialności.**

### *Uzasadnienie*

*Kwestia zgłaszania zdarzeń jest bardzo ważna i należy poświęcić jej szczególną uwagę. Obecnie dane zawarte w ECCAIRS nie są analizowane na szczeblu europejskim. Analiza tych danych umożliwiłaby określenie trendów i podjęcie działań zapobiegających powstawaniu wypadków.*

### **Poprawka 72**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy) – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2. We współpracy z państwami członkowskimi EASA powinna regularnie analizować informacje, o których mowa w ust. 1, w szczególności z myślą o określeniu istotnych tendencji w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego. Jeśli na podstawie analizy tych danych stwierdza się znaczną liczbę powtarzających się zdarzeń, należy przeprowadzić bardziej szczegółowe badanie tych zdarzeń, by w razie konieczności podjąć odpowiednie środki bezpieczeństwa, a przede wszystkim wydać zalecenia dotyczące zdatności do lotu.***

### *Uzasadnienie*

*Kwestia zgłaszania zdarzeń jest bardzo ważna i należy poświęcić jej szczególną uwagę. Obecnie dane zawarte w ECCAIRS nie są analizowane na szczeblu europejskim. Analiza tych danych umożliwiłaby określenie trendów i podjęcie działań zapobiegających powstawaniu wypadków.*

### **Poprawka 73**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy) – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3. Wyniki analiz, o których mowa w ust. 2, przekazuje się wszystkim właściwym organom ds. bezpieczeństwa lotniczego***

#### Poprawka 74

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy) – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4. W odniesieniu do ust. 1 i 2 EASA może zwrócić się do sieci lub władz państw członkowskich o wszelkie konieczne dodatkowe informacje.**

#### Poprawka 75

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Dostępność list pasażerów

Dostępność list pasażerów **i kontakt z rodzinami**

#### Poprawka 76

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. **Wspólnotowe** przedsiębiorstwa lotnicze oraz przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące połączenia z portów lotniczych znajdujących na terytorium państwa członkowskiego, w stosunku do którego ma zastosowanie Traktat, stosują procedury **umożliwiające przedstawienie**, w ciągu **jednej godziny** od powiadomienia o zaistnieniu wypadku lub incydentu z udziałem statku powietrznego, **listy** wszystkich osób przebywających na pokładzie tego statku powietrznego.

1. **Przedsiębiorstwa** lotnicze **UE** oraz przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące połączenia z portów lotniczych **lub do portów lotniczych** znajdujących na terytorium państwa członkowskiego, w stosunku do którego ma zastosowanie Traktat, stosują procedury **pozwalające przedstawić możliwie jak najszybciej, a w każdym razie** w ciągu **dwóch godzin** od powiadomienia o zaistnieniu wypadku z udziałem statku powietrznego, **listę** wszystkich osób przebywających na pokładzie tego statku powietrznego **oraz wykaz towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie, które mogą**



**zagrozić zdrowiu publicznemu lub środowisku naturalnemu.**

*Uzasadnienie*

*Nie ma powodu, by postanowienia dotyczyły jedynie lotów wychodzących z państw UE. Przepisy winny również obejmować loty do państw Unii Europejskiej*

*Poprawka ta służy ograniczeniu czasu oczekiwania na opublikowanie listy osób na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi. Z drugiej strony linie lotnicze muszą także podawać informacje o ładunku, gdy samolot przewozi towary niebezpieczne.*

**Poprawka 77**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 22 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2a. Aby umożliwić szybkie informowanie rodzin pasażerów o obecności ich bliskich na pokładzie samolotu, który uległ wypadkowi, linie lotnicze i biura podróży oferują pasażerom możliwość podania nazwiska i danych osoby kontaktowej w razie wypadku. Informacje te można wykorzystywać jedynie, gdy nastąpi wypadek; nie przekazuje się ich osobom trzecim ani nie wykorzystuje w celach handlowych.***

*Uzasadnienie*

*Gdy zdarzy się wypadek, tysiące osób próbują się skontaktować z liniami lotniczymi i często dużo czasu zajmuje określenie odpowiedniej osoby, którą należy poinformować o śmierci pasażera. Czas oczekiwania i niepewności jest bardzo bolesny dla rodzin ofiar. Czas oczekiwania można by skrócić, wprowadzając zobowiązanie, na mocy którego linie lotnicze będą musiały proponować pasażerom podawanie osoby kontaktowej w razie wypadku na etapie rezerwowania biletu lotniczego. Należy jednak zagwarantować ochronę danych osobowych.*

**Poprawka 78**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 22 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Listy nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią wszystkich rodzin pasażerów.

3. Listy nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią wszystkich rodzin pasażerów *i*

Państwa członkowskie mogą zdecydować o utajnieniu listy.

*nie uzyska się ich pozwolenia.* Państwa członkowskie mogą zdecydować o utajnieniu listy.

#### *Uzasadnienie*

*Lista nie powinna być upubliczniana do momentu powiadomienia przez organy wszystkich zainteresowanych stron.*

### **Poprawka 79**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4. Przetwarzanie danych zawartych w listach pasażerów pozostaje bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE.**

**skreślony**

#### *Uzasadnienie*

*Kwestii tej poświęca się nowy odrębny artykuł (art. 23a), w którym powraca powyższe postanowienie.*

### **Poprawka 80**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają ustanowienie na poziomie krajowym planu pomocy ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym **i ich rodzinom.**

1. Państwa członkowskie zapewniają ustanowienie na poziomie krajowym planu **działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku lotniczego. Jednocześnie musi on rządzić się pewnymi wspólnymi prawami w państwach członkowskich, zapewniając tym samym bardziej kompleksową i zharmonizowaną reakcję na tego typu zdarzenia w skali europejskiej.**

*Ten plan działania w sytuacji nadzwyczajnej obejmuje w szczególności plan pomocy ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym oraz plan szybkiego uruchomienia służb ratowniczych na lotnisku, gdyby wypadek nastąpił w momencie startu lub lądowania w danym państwie członkowskim.*

*Państwa członkowskie dbają o to, by identyfikacja poszczególnych ofiar prowadzona była z zachowaniem najwyższej rzetelności oraz jak najszybciej.*

#### *Uzasadnienie*

*Za konieczną uznaje się zgodność z pewnymi wspólnymi zasadami na poziomie europejskim w odniesieniu do utworzenia planu awaryjnego zapewniającego w pewnej mierze jednolitą reakcję na tego typu nagłe wypadki w całej Unii.*

*Krajowy plan działania w sytuacji nadzwyczajnej musi uwzględniać kwestię szybkiej i skutecznej reakcji służb ratowniczych na lotnisku, gdyby wypadek miał miejsce właśnie tam. Ma to ogromne znaczenie i może pomóc uratować życie pasażerom.*

*Identyfikacja ofiar śmiertelnych za pomocą uznanych metod naukowych jest najistotniejszym działaniem prowadzonym z myślą o ofiarach i ich rodzinach. Identyfikacji tej należy dokonywać w jak najkrótszym czasie, bez uszczerbku dla rzetelności i dokładności.*

#### **Poprawka 81**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 1a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*1a. Państwa członkowskie dbają o to, by wszystkie linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar i ich rodzin. Plany te obejmują w szczególności pomoc psychologiczną dla poszkodowanych i ich rodzin oraz pozwalają liniom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Państwa członkowskie dokonują kontroli planów pomocy linii lotniczych zarejestrowanych na ich terytorium. Linie lotnicze z państw trzecich działające w Unii Europejskiej*

*także dysponują planami dostosowanymi do potrzeb poszkodowanych i ich rodzin oraz przekazują te plany właściwym organom państw członkowskich, w których działają.*

#### *Uzasadnienie*

*Gdy zdarzy się wypadek, bliscy pasażerów w pierwszej kolejności zwracają się linii lotniczych. Państwa członkowskie winny zatem sprawdzić, czy zarejestrowane na ich terytorium linie lotnicze posiadają stosowny plan działania w sytuacji nadzwyczajnej. Linie lotnicze z państw trzecich są także zobowiązane dysponować takim planem.*

#### **Poprawka 82**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 23 – ustęp 1 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1b. Jeżeli wypadek zdarzy się na terytorium państwa członkowskiego, państwo to jest odpowiedzialne za realizację planu działania w sytuacji nadzwyczajnej, o którym mowa w ust. 1.***

#### **Poprawka 83**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 23 – ustęp 1 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1c. Gdy zdarzy się wypadek, a za badanie zdarzenia odpowiada dane państwo członkowskie lub państwo, w którym zarejestrowane są linie lotnicze będące właścicielem statku powietrznego, który uległ wypadkowi lub państwo, którego znaczna liczba obywateli znajdowała się na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, to państwo członkowskie wskazuje osobę kontaktową odpowiedzialną za udzielanie informacji poszkodowanym i ich rodzinom. Osoba ta może być członkiem krajowego organu ds. badania zdarzeń lotniczych.***

### *Uzasadnienie*

*Osoba kontaktowa jest głównym źródłem informacji dla bliskich i rodzin poszkodowanych w wypadku. Za pośrednictwem tej osoby kontaktowej zbierano by informacje pochodzące z różnych zaangażowanych organów, przekazywano je bliskim pasażerów oraz informowano bliskich o procedurach, które zostaną podjęte.*

### **Poprawka 84**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Linie lotnicze działające w Unii stosują się do postanowień Konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska), nawet gdy państwo, w którym są zarejestrowane nie ratyfikowało wymienionej konwencji.***

### *Uzasadnienie*

*Europejscy podróżni powinni być chronieni konwencją montrealaską, niezależnie od linii, z usług której korzystają.*

### **Poprawka 85**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 a (nowy) – tytuł**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł 23a***

***Dostęp do dokumentów i ochrona danych osobowych***

### *Uzasadnienie*

*Szczególną uwagę należy zwrócić na kwestię ochrony danych osobowych.*

## Poprawka 86

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 a (nowy) – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

## Poprawka 87

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 a (nowy) – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się w poszanowaniu przepisów dyrektywy (WE) nr 95/46 i rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

### *Uzasadnienie*

*Szczególną uwagę należy zwrócić na kwestię ochrony danych osobowych.*

## Poprawka 88

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 24a**

#### ***Dostosowanie do postępów technicznych***

**1. W celu uwzględnienia postępów technicznych Komisja może przyjmować w formie aktów delegowanych zgodnie z art. 24b oraz w poszanowaniu warunków określonych w art. 24c i 24d zmiany w definicjach w art. 2, a także w postanowieniach załącznika do**

*niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności zmiany wprowadzane do załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.*

*2. Przy przyjmowaniu tych aktów delegowanych Komisja działa zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.*

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka wynika z wprowadzenia na mocy Traktatu z Lizbony (art. 290 TFUE) procedury aktów delegowanych. Jest to standardowe sformułowanie stosowane w Parlamencie na określenie aktów delegowanych w innych aktach prawnych.*

#### **Poprawka 89**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 24b**

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**  
**1. Komisja dysponuje uprawnieniami w zakresie przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 24a, przez pięć lat począwszy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Przekazanie uprawnień jest automatycznie odnawiane na taki sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwołają je zgodnie z art. 24c.**

**2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.**

**3. Uprawnienia Komisji w zakresie przyjmowania aktów delegowanych podlegają warunkom określonym w art. 24c i 24d.**

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka wynika z wprowadzenia na mocy Traktatu z Lizbony (art. 290 TFUE) procedury aktów delegowanych. Jest to standardowe sformułowanie stosowane w Parlamencie na określenie aktów delegowanych w innych aktach prawnych.*

## Poprawka 90

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 24c*

##### *Odwołanie przekazanych uprawnień*

**1. Przekazanie uprawnień przewidziane w artykule 24a może w dowolnym czasie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę.**

**2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji w sprawie odwołania przekazanych uprawnień, stara się poinformować drugą instytucję i Komisję, w odpowiednim czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane oraz podając uzasadnienie tego odwołania.**

**3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Wchodzi ona w życie ze skutkiem natychmiastowym lub w późniejszym, określonym w niej terminie. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Jest publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.**

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka wynika z wprowadzenia na mocy Traktatu z Lizbony (art. 290 TFUE) procedury aktów delegowanych. Jest to standardowe sformułowanie stosowane w Parlamencie na określenie aktów delegowanych w innych aktach prawnych.*

## Poprawka 91

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 d (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 24d*

##### *Sprzeciw wobec aktów delegowanych*

**1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec danego aktu**



*delegowanego w terminie dwóch miesięcy, licząc od daty zawiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.*

*2. Jeśli po upływie tego terminu ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, jest on publikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wchodzi w życie z przewidzianym w nim dniem. Akt delegowany może zostać opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają wyrazić sprzeciwu.*

*3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego przedstawia powody tego sprzeciwu.*

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka wynika z wprowadzenia na mocy Traktatu z Lizbony (art. 290 TFUE) procedury aktów delegowanych. Jest to standardowe sformułowanie stosowane w Parlamencie na określenie aktów delegowanych w innych aktach prawnych.*

## **Poprawka 92**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 25 – wprowadzenie**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie ustanawiają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. **Sankcje** te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, a w szczególności pozwalają sankcjonować wszelkie osoby, które wbrew niniejszemu rozporządzeniu:

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie ustanawiają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. **Bez uszczerbku dla prawa do nieskładania zeznań obciążających samego siebie,** **sankcje** te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, a w szczególności pozwalają sankcjonować wszelkie osoby, które wbrew niniejszemu rozporządzeniu:

## Uzasadnienie

*Art. 6 Europejskiej konwencji praw człowieka uznaje prawo do uczciwego procesu. Trybunał Praw Człowieka uznał w swoim orzeczeniu w sprawie Saunders przeciwko Zjednoczonemu Królestwu (sprawa 43/1994/490/572), że informacje uzyskane pod przymusem nie mogą zostać wykorzystane przeciwko osobie zeznającej w postępowaniu karnym (prawo do nieskładania zeznań obciążających samego siebie). Odmowa podania informacji podlega karze na mocy proponowanego art. 25. W związku z tym żadne informacje podane w toku badań nad zdarzeniem nie mogą być wykorzystane przeciwko osobie udzielającej tych informacji.*

### Poprawka 93

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 26 a (nowy) – akapit pierwszy (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 26a**

#### **Zmiana rozporządzenia**

*Niniejsze rozporządzenie poddane zostanie przeglądowi nie później niż 4 lata po jego wejściu w życie. W tym celu, i między innymi w oparciu o szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz siecią, Komisja oceni realizację założeń tego rozporządzenia i przedstawi pisemne sprawozdanie przeglądowe, najpóźniej pięć lat po wejściu rozporządzenia w życie, proponując w razie konieczności zmiany legislacyjne. W przypadku wprowadzania zmian do niniejszego rozporządzenia sieć, o której mowa w art. 7, odpowiada za wydanie wstępnej opinii w tej sprawie. Opinię wydaną przez sieć przekazuje się Komisji, Radzie, Parlamentowi Europejskiemu, państwom członkowskim i EASA.*