



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0195/2010

12.8.2010

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im
(COM(2009) 611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Christine De Veyrac

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie zwykłą kursywą jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	58
PROCEDURA.....	64

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im
(COM(2009) 611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2009) 611),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0259/2009),
 - uwzględniając komunikat Komisji skierowany do Parlamentu i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009) 665),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0195/2010),
1. przyjmuje w pierwszym czytaniu stanowisko określone poniżej;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom państw członkowskich.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 1 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1) Należy zapewnić ogólnie wysoki

(1) Należy zapewnić ogólnie wysoki

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

² Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

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.

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

Poprawka

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, państwa produkcji i państwa rejestru związane z zatwierdzaniem

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu, państwa produkcji i państwa rejestru związane z zatwierdzaniem

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.

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

Poprawka

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

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**

badanych zdarzeń.

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. Organy 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,

równolegle 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

(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.**

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 **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 zgodne 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 nieprzejrystości 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 nadrzędnemu 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 szczeblu 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 warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹. W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do ustalenia zasad postępowania i programu pracy sieci ustanowionej na mocy niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(24) Należy zapewnić jednakowe warunki działania pod kątem przyjęcia programu prac sieci, a także przygotowania przez sieć zaleceń dla Komisji w sprawie kwestii 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 Komisji¹, z wyjątkiem procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, która nie ma zastosowania.

¹ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

¹ 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 KE

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 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”. 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 miałoby 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 wpływać 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 wpływać 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

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”).

Poprawka

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”), **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

szczegółności:

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 5 – litera (c)

Tekst proponowany przez Komisję

(c) organ ds. badania zdarzeń lotniczych dysponuje przynajmniej jedną osobą upoważnioną do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie poważnych wypadków lotniczych;

Poprawka

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

Poprawka

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.

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

Poprawka

3. Kiedy sieć przygotowuje dla Komisji zalecenia dotyczące kwestii związanej z opracowaniem i realizacją polityki oraz

opracowaniem i realizacją polityki oraz regulacji w zakresie badania wypadków w lotnictwie cywilnym.

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

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. **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

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.

Poprawka

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

Poprawka

skreślony

**rozporządzenia (WE) nr 1049/2001
Parlamentu Europejskiego i Rady.**

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. **Koordinator** sieci przedstawia Komisji **regulamin wewnętrzny i projekt** programu prac.

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 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).

Poprawka

3. EASA **i krajowe władze lotnictwa 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 swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;

Poprawka

(a) posiadania **natychmiastowego**, 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 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

Poprawka

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

organami, **którym przekazano nadzór nad miejscem zdarzenia**, 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, umożliwiającęgo 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 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

skreślony

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 drugih. 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 zadecydowanie, 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 wykorzystane 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 charakteru priorytetowy ma dochodzenie sądowe.

Poprawka 63

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

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 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. 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. Jedyntym 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 (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***2a. 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 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Wyniki analiz, o których mowa w ust. 2, przekazuje się wszystkim właściwym organom ds. bezpieczeństwa lotniczego w Unii oraz Komisji.

Poprawka 74

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. 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

1. **Przedsiębiorstwa** lotnicze **UE** oraz przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące połączenia z portów lotniczych **lub do**

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.

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

3. Listy nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią wszystkich rodzin pasażerów. Państwa członkowskie mogą zdecydować o utajnieniu listy.

Poprawka

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

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

Poprawka

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

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

Poprawka

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 do 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 ujednolicenia 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 montrealską, 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 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***1a. Przepisy niniejszego rozporządzenia
stosuje się bez uszczerbku dla przepisów
rozporządzenia (WE) nr 1049/2001
Parlamentu Europejskiego i Rady¹.***

¹ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

Poprawka 87

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***2a. Przepisy niniejszego rozporządzenia
stosuje się w poszanowaniu przepisów
dyrektywy (WE) nr 95/46 i rozporządzenia
(WE) nr 45/2001 Parlamentu***

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) – ustęp 1 (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.

UZASADNIENIE

1. Tło ogólne

Od wielu lat zauważa się nieustanny wzrost ruchu lotniczego.

Pomimo znacznych postępów w dziedzinie bezpieczeństwa ta tendencja wzrostowa łączy się ze zwiększonym ryzykiem wypadków samolotowych.

W tym kontekście zasadnicze znaczenie ma prowadzenie niezależnych dochodzeń w sprawie wypadków lotniczych, tak aby móc określić uchybienia w dziedzinie bezpieczeństwa i podjąć odpowiednie działania naprawcze.

Obecnie obowiązujące przepisy europejskie w odniesieniu do dochodzenia przyczyn wypadków zawarte są w dyrektywie z 1994 r.¹

Od momentu wejścia w życie tego tekstu rynek lotniczy bardzo się jednak zmienił i skomplikował.

W związku z pojawieniem się nowych podmiotów, takich jak Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która odpowiada za certyfikację statków powietrznych we Wspólnocie, oraz odnotowanymi różnicami w możliwościach dochodzeniowych, jakimi dysponują poszczególne państwa członkowskie, pojawiła się konieczność wprowadzenia nowych przepisów².

2. Sieć organów ds. badania zdarzeń lotniczych

Utworzenie sieci krajowych organów ds. dochodzenia przyczyn wypadków lotniczych powinno przyczynić się do zmniejszenia istniejących różnic w możliwościach dochodzeniowych poszczególnych państw członkowskich UE.

Może to także podnieść jakość działań dochodzeniowych i wprowadzić ramy prawne współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za dochodzenia w dziedzinie bezpieczeństwa.

Powinno to przyczynić się zatem do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Chociaż w chwili obecnej nie ma warunków do utworzenia europejskiego biura badania zdarzeń lotniczych, sprawozdawczynie pragnie pójść dalej niż proponuje Komisja i określić zadania, jakie ma wypełniać wspomniana sieć³, co stanowiłoby rzeczywistą wartość dodaną pod względem bezpieczeństwa.

¹ Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym. (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14).

² Jest to także związane ze zmianami w załączniku 13 („Dochodzenie przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym”) do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (7300/9), która wprowadza na szczeblu międzynarodowym przepisy obowiązujące w dziedzinie dochodzeń przyczyn wypadków i incydentów lotniczych.

³ Zadania te mogłyby zostać określone zgodnie z propozycjami zawartymi w analizie wpływu Komisji (SEC(2009)1477, s.43) oraz istniejącymi w ramach stałej współpracy regułami w dziedzinie transportu morskiego (art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. 131 z 28.5.2009, s. 114)

Sieć miałyby m.in. za zadanie:

- zapewniać organizację i ułatwiać podział środków między organami ds. badania zdarzeń lotniczych oraz oddelegowywanie inspektorów¹;
- opracować system wymiany informacji służących poprawie bezpieczeństwa;
- organizować szkolenia dla inspektorów;
- stworzyć wykaz dobrych praktyk i opracować europejską metodologię badania wypadków;
- przeprowadzać kontrole w organach ds. badania zdarzeń lotniczych.

Należy także zastanowić się nad stosownym sposobem realizowania na szczeblu europejskim propozycji, które przedstawiać będzie sieć z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa lotniczego lub poprawie mechanizmów dochodzeniowych.

3. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

EASA² odpowiada w imieniu państw członkowskich za certyfikację statków powietrznych we Wspólnocie. Jest to jeden z najbardziej znaczących organów w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego.

Dyrektywa 94/56/WE³ nie uwzględniała EASA, ponieważ agencję utworzono po wejściu w życie tej dyrektywy. Sytuacja ta powoduje jednak niedopuszczalne zagrożenie pod względem bezpieczeństwa⁴.

Uzasadnione jest więc, by nowe rozporządzenie przewidywało wyraźne ramy prawne uczestnictwa agencji w badaniu wypadków i incydentów lotniczych.

Sprawozdawczyni pragnie poruszyć trzy następujące kwestie:

a) Niezależność badania wypadków i incydentów lotniczych

Rozporządzenie w żadnym razie nie powinno umożliwiać EASA wywierania wpływu na badanie przyczyn wypadków ani prowadzenia równoległych dochodzeń.

Ze względu na fakt, że agencja odpowiada za certyfikację statków powietrznych, nie może ona być jednocześnie sędzią i stroną.

Tekst nie może pozwalać na taką dwuznaczność.

b) Nazewnictwo

Transport lotniczy ma często charakter międzynarodowy, stąd badanie zdarzeń lotniczych może obejmować państwa pozaeuropejskie.

W takich przypadkach i w trosce o bezpieczeństwo prawne należy zadbać o to, by rola EASA

¹ Przykładem działań ułatwiających taką wymianę mogłoby być utworzenie wykazu instalacji i sprzętu, którymi dysponuje każdy z organów ds. badania zdarzeń lotniczych oraz w razie konieczności wykazu inspektorów wyspecjalizowanych w wypadkach występujących w szczególnych warunkach (na morzu, w górach itd.)

² Utworzone na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s.1).

³ Patrz wyżej.

⁴ zgodnie z wynikami kontroli EASA dokonanej przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

w dochodzeniu była jasno określona przy użyciu terminów zawartych w załączniku 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym¹ obowiązującym w odniesieniu do badania wypadków i incydentów lotniczych na szczeblu międzynarodowym.

Nie ma to zastosowania w odniesieniu do terminu „ekspert”, który figuruje we wniosku w sprawie rozporządzenia², co mogłoby prowadzić do niejasności.

Sugeruje się zatem stosowanie ustalonego nazewnictwa, co wykluczyłoby kwestionowanie udziału agencji w badaniach zdarzeń lotniczych.

Pojęcie „doradca”³ jest powszechnie stosowane na określenie organu odpowiedzialnego za certyfikację⁴.

Sprawozdawczyni proponuje zatem, by w rozporządzeniu przypisać EASA rolę „doradcy” w odniesieniu do jej udziału w dochodzeniach przyczyn wypadków lotniczych oraz by agencja ta dysponowała uprawnieniami, które na mocy załącznika 13 przysługują doradcom.

c) Dostęp EASA do informacji dotyczących bezpieczeństwa

W trosce o bezpieczeństwo lotnicze agencja musi podczas całego dochodzenia dysponować dostępem do istotnych informacji i instrukcji w dziedzinie bezpieczeństwa, które pozwolą jej szybko wydawać zalecenia w zakresie zdadności do lotu⁵.

Informacje przekazuje się jednak z większą regularnością krajowym organom ds. lotnictwa cywilnego, a nie EASA.

Należałoby więc uregulować ten przepływ informacji i zachęcić organy odpowiedzialne za badanie zdarzeń lotniczych do ściślejszej współpracy z agencją.

4. Koordynacja między dochodzeniami

Często zdarza się, że oprócz badania zdarzenia lotniczego prowadzi się dodatkowe sprawy sądowe⁶.

a) Niezależność

Należy zadbać o to, by inspektorzy odpowiedzialni za badanie zdarzenia lotniczego mogli działać bez konieczności wnioskowania do sądziego o zezwolenie na dostęp do dowodów lub zezwolenie na ich zbadanie.

Ma się rozumieć, w przypadku czynności bezprawnej zachodzą inne okoliczności

¹ Patrz wyżej.

² W art. 9 ust. 1 wniosku w sprawie rozporządzenia (COM(2009) 611). Pojęcie „ekspert” występuje dwa razy w cytowanym powyżej załączniku 13 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nie jest ono jednak definiowane.

³ rozdział 1 załącznika 13 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencja chicagowska)

⁴ w przypadku Stanów Zjednoczonych, gdzie w badaniach wypadków i incydentów lotniczych Federalny Urząd Lotnictwa (FAA) pełni funkcję „doradcy” („advisor”) Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu (NTSB) w rozumieniu załącznika 13 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

⁵ cytowany wyżej art. 20 rozporządzenia (WE) nr 216/2008

⁶ W przypadku gdy dochodzenia te są niepowiązane między sobą oraz gdy badanie techniczne ma na celu ustalenie poziomu bezpieczeństwa, a nie wskazanie winnych, ustalenia i wnioski organów odpowiedzialnych za badanie techniczne mają zdecydowany wpływ na dochodzenie sądowe.

i dochodzenie sądowe staje się priorytetem¹.

b) Dostęp do danych szczególnie chronionych

Zasadnicze znaczenie ma współpraca uczestników wypadku² w badaniu zdarzenia lotniczego, tak aby można było ustalić jego przyczyny.

Odmowa udziału w badaniu zdarzenia ze względu na obawę przekazania zeznań wymiarowi sprawiedliwości bez zgody zagraża bezpieczeństwu lotniczemu.

Z drugiej strony należy umożliwić wymiarowi sprawiedliwości wykonywanie swoich obowiązków, a rodzinom ofiar zapewnić określenie odpowiedzialności za wypadek na drodze sądowej.

Władze sądowe powinny mieć zatem dostęp do istotnych informacji.

Komisja proponuje ochronę pewnych rodzajów danych, wymiar sprawiedliwości zachowa jednak do nich dostęp w przypadkach uzasadnionych „nadrzędnym interesem publicznym”³.

Pojęcie nadrzędnego interesu publicznego jest jednak dość niejasne i może się różnić w poszczególnych państwach członkowskich. Ponadto jeśli wypadek spowodował ofiary śmiertelne, często zakłada się, że mamy do czynienia z przypadkiem związanym z nadrzędnym interesem publicznym.

Dane o szczególnym znaczeniu przestają być wówczas chronione.

Sprawozdawczyni proponuje, by wszystkie dane związane z ustaleniem okoliczności wypadku i analizą dowodów przekazywać wymiarowi sprawiedliwości oraz by pozostałe informacje pozostawały tajne.

5. Prawa przysługujące ofiarom i ich bliskim

a) Lista pasażerów

Komisja proponuje, by linie lotnicze miały obowiązek przedstawiania listy pasażerów w ciągu godziny od ogłoszenia wypadku.

Sprawozdawczyni popiera ten pomysł, wnioskuje jednak, by nie miał on zastosowania jedynie do wspólnotowych linii lotniczych i tych, które oferują loty z UE, ale także do wszystkich linii oferujących loty do Europy.

Nie należy dyskryminować pasażerów podróżujących do UE w zależności od linii, którymi lecą.

b) Informacje dotyczące zaginionych pasażerów

Gdy zdarzy się wypadek, tysiące osób próbują się skontaktować z liniami lotniczymi⁴ i często dużo czasu zajmuje wyznaczenie odpowiedniej osoby do podawania informacji o zaginionych

¹ cytowany wyżej art. 13 ust. 2 wniosku dotyczącego rozporządzenia

² członkowie personelu, którzy przeżyli wypadek, kontrolerzy ruchu lotniczego, operatorzy statku powietrznego itd.

³ cytowany wyżej art. 15 ust. 2 wniosku dotyczącego rozporządzenia

⁴ W wyniku zaginięcia lotu AF 447 w dniu 31 maja 2009 r. na trasie między Rio de Janeiro a Paryżem do linii lotniczych Air France dzwoniono ponad 20 tysięcy razy w ciągu jednego dnia.

pasażerach.

Czas oczekiwania i niepewności jest bardzo bolesny dla rodzin ofiar.

Sprawozdawczyni pragnie zatem wprowadzić zobowiązanie, na mocy którego linie lotnicze¹ będą musiały proponować pasażerom podawanie osoby kontaktowej w razie wypadku² na etapie rezerwowania biletu lotniczego.

c) Pomoc dla najbliższych

Komisja proponuje, by państwa członkowskie zapewniały „ustanowienie na poziomie krajowym planu pomocy ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom”³.

Gdy zdarzy się wypadek, linie lotnicze są pierwszym punktem kontaktowym, do którego zwracają się bliscy pasażerów.

Sprawozdawczyni jest zatem zdania, że należy dodatkowo zobowiązać państwa członkowskie do sprawdzania, czy linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium przewidziały plan działania w sytuacji kryzysowej⁴.

Ponadto państwo odpowiedzialne za badanie zdarzenia lotniczego powinno wskazać główny punkt kontaktowy dla bliskich ofiar wypadku.

Za pośrednictwem tego punktu kontaktowego zbierano by informacje pochodzące z różnych zaangażowanych organów, przekazywano je bliskim pasażerów oraz informowano bliskich o procedurach, które zostaną podjęte⁵.

Zapewniłoby to istotne wsparcie dla bliskich ofiar, którzy często są zagubieni w obliczu ogromnej liczby podmiotów i procedur, a ponadto muszą udźwignąć ból związany z zaginięciem bliskiej osoby.

Z drugiej strony należałoby przewidzieć przepisy pozwalające rodzinom uzyskać dostęp do informacji niejawnych dotyczących przebiegu badania zdarzenia, a w szczególności umożliwić im otrzymywanie sprawozdań tymczasowych i końcowych w sprawie dochodzenia przed opublikowaniem ich.

d) Konwencja montrealska⁶

Sprawozdawczyni uważa, że pasażerowie europejscy powinni być chronieni przepisami tej konwencji niezależnie od tego, jakimi liniami podróżują, oraz że w rozporządzeniu należy zawrzeć wymóg szanowania postanowień konwencji montrealskiej w odniesieniu do

¹ Praktyka ta jest już stosowana w Stanach Zjednoczonych.

² Dane te musiałyby dotyczyć innej osoby niż ta, którą podano jako osobę kontaktową w przypadku zmiany godziny lub odwołania lotu.

³ cytowany wyżej art. 23 ust. 2 wniosku dotyczącego rozporządzenia

⁴ Plany działania w sytuacji kryzysowej mogłyby opierać się na wytycznych Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego 285/AN/166 i podlegać nadzorowi.

⁵ Badanie zdarzenia lotniczego, ewentualnie dochodzenie sądowe, wypłacenie odszkodowań, identyfikacja ciał itd.

⁶ Konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealska), która weszła w życie dnia 28 czerwca 2004 r., reguluje m.in. kwestię odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych za szkody poniesione przez ofiary wypadków i ich rodziny. Do konwencji tej przystąpiły obecnie 93 państwa.

wszystkich linii lotniczych, które chciałyby działać na terenie Unii Europejskiej.

6. Zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Komisja postanowiła nie wprowadzać zmian do dyrektywy 2003/42/WE¹, ponieważ jakiegokolwiek modyfikacje byłyby jej zdaniem przedwczesne. Wniosek w sprawie rozporządzenia zawiera jednak odniesienie do tego tekstu².

System zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym nie funkcjonuje najlepiej.

Rzeczywiście jedynie część państw członkowskich dokonuje wpisów w centralnym archiwum (ECCAIRS)³, utworzonym w celu zebrania wszystkich zdarzeń mających miejsce w Unii Europejskiej.

Ponadto nie ustalono, kto miałby odpowiadać za analizę danych zawartych w ECCAIRS na szczeblu europejskim.

Analiza danych zawartych w archiwum byłaby bardzo korzystna dla kwestii bezpieczeństwa lotniczego⁴.

Sprawozdawczyni proponuje, by rozbudować przepisy przewidziane w niniejszym wniosku w sprawie rozporządzenia, m.in. w celu zwrócenia się do EASA, by we współpracy z państwami członkowskim analizowała dane zawarte w ECCAIRS i ustalała ich status poufności.

¹ Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23).

² cytowany wyżej art. 15 ust. 3 wniosku dotyczącego rozporządzenia

³ utworzone na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 294 z dnia 13.11.2007, s. 3).

⁴ Pozwoliłoby to przewidzieć rytm powtarzalności zdarzeń oraz ograniczyć ryzyko wypadków dzięki przyjmowaniu zaleceń w dziedzinie bezpieczeństwa, które mają na celu poprawę stwierdzonych niedostatków.

PROCEDURA

Tytuł	Badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobieganie im		
Odsyłacze	COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD)		
Data przedstawienia w PE	29.10.2009		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 12.11.2009		
Sprawozdawca(y) Data powołania	Christine De Veyrac 9.11.2009		
Rozpatrzenie w komisji	1.3.2010	28.4.2010	31.5.2010
Data przyjęcia	1.6.2010		
Wynik głosowania końcowego	+: 39 –: 0 0: 1		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Roberts Zīle		
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Markus Ferber, Jelko Kacin, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Sabine Wils		