



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2012 12 18
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinami Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO BENDROSIOS APLINKYBĖS

1.1. Bendrosios pasiūlymo aplinkybės

Pastaraisiais metais Europos Sąjungoje kasmet per keleivinius reisus įvykstančių avarių, kuriose žūsta žmonių, rodiklis išlieka daugmaž vienodas. Prognozuojama, kad per artimiausius dešimtmečius oro eismo apimtis tiek išaugs, kad iki 2030 m. lėktuvų skrydžių skaičius bus beveik dvigubai didesnis. Taigi nemažtant avarių, kuriose žūsta žmonių, rodikliui, greičiausiai avarių skaičius dėl nuolat augančios eismo apimties padidės.

Dabartinė aviacijos saugos sistema yra visų pirma reaktyvi sistema, grindžiama technologine pažanga, patikimais teisės aktais, kurių vykdymas užtikrinamas veiksminga reguliuojamąja priežiūra, ir išsamiais avarių tyrimais, kuriuos atlikus pateikiamos rekomendacijos dėl saugos tobulinimo. Tačiau nors gebėjimas mokytis iš avarių yra ypač svarbus, vien reaktyvios sistemos jau pasiekė ribą ir jomis nebegalima užtikrinti tolesnių patobulinimų. Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ragina pereiti prie aktyvesnio įrodymais grįsto požiūrio į saugos valdymą. Tokios aktyvios sistemos veiksmingumas smarkiai priklauso nuo gebėjimo sistemiškai analizuoti visą turimą saugos informaciją, įskaitant informaciją apie civilinės aviacijos įvykius. Išties be duomenų nustatyti pavojų saugai neįmanoma, nes be patikimos informacijos visi mėginimai išaiškinti pavojus būtų pagrįsti tik spėlionėmis.

Europos Sąjungos lygmeniu perėjimas prie aktyvesnės įrodymais grįstos aviacijos saugos valdymo sistemos jau pradėtas priėmus Direktyvą 2003/42/EB¹, kuria visos valstybės narės įpareigojamos nustatyti privalomą pranešimų apie įvykius sistemą. Pagal šį teisės aktą valstybės narės prašomos rinkti, kaupti, saugoti ir dalytis viena su kita informacija apie tam tikrus civilinės aviacijos įvykius, o aviacijos specialistai privalo pranešti apie įvykius, atlikdami savo kasdienį darbą. 2007 m. šis teisės aktas buvo papildytas dviem įgyvendinimo reglamentais². Pirmuoju įkurta Europos centrinė saugykla (ECR), kurioje pertvarkoma visa valstybių narių surinkta informacija apie visus civilinės aviacijos įvykius, o antruoju nustatytos ECR saugomos informacijos sklaidos taisyklės. Šiandien ECR saugoma informacijos apie 600 tūkst. įvykių ir šis skaičius kasdien auga.

1.2. Pasiūlymo teikimo priežastys

Direktyva 2003/42/EB įpareigojus teikti pranešimus apie įvykius, nustatytas pagrindas Europoje Sąjungoje kurti aktyvesnę įrodymais grįstą aviacijos saugos valdymo sistemą. Tačiau šiuo metu nei Europos Sąjunga, nei jos valstybės narės nėra

¹ 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų, OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

² 2007 m. lapkričio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007, nustatantis įgyvendinimo taisykles, pagal kurias centrinėje saugykloje integruojama civilinės aviacijos įvykių informacija, OL L 294, 2007 11 13, p. 3, ir 2007 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007, nustatantis informacijos apie civilinės aviacijos įvykius suinteresuotosioms šalims sklaidimo taisyklių taikymą, OL L 295, 2007 11 14, p. 7.

pakankamai pajėgios panaudoti įgytą patirtį avarių prevencijai, o dabartinių teisės aktų nepakanka, kad būtų užkirstas kelias avarių ir susijusių žūčių skaičiaus augimui dėl numatomo eismo intensyvėjimo.

Šią padėtį lemia kelios su Europos teisės aktais susijusios priežastys.

Pirmiausia susidaro vaizdas, kad ne apie visus saugos įvykius teikiama pakankamai informacijos, nors žinoma, kad be duomenų nustatyti pavojus saugai sudėtinga. Tokią padėtį iš dalies lemia tai, kad skirtingų valstybių narių pranešami duomenys apima nevienodus įvykius. Be to, taip yra ir dėl to, kad asmenys bijo pranešti duomenis (teisingumo principo problema). Iš tiesų, jei norime gauti informacijos apie visus įvykius, turime užtikrinti visišką pasitikėjimą sistema, nes asmenys visų pirma prašomi pranešti apie klaidas, kurias jie gali būti padarę arba prie kurių jie gali būti prisidėję. Vis dėlto valstybėse narėse asmenims teikiama nevienoda apsauga, tad jie bijo būti nubauti savo viršininkų arba patraukti baudžiamojon atsakomybėn. Be to, informacijos gaunama ne apie visus įvykius ir dėl to, kad Europos Sąjungos mastu netaikomas įpareigojimas nustatyti savanorišką pranešimo sistemą, papildančią privalomas sistemas, taip pat nepakankamai aiškūs pranešimų apie įvykius įpareigojimai ir informacijos srautas.

Antra, duomenų apie įvykius integravimas nėra nei suderintas, nei sistemiškas, todėl informacijos kokybė prasta, o duomenys – neišsamūs. Dėl tokios padėties nukenčia informacijos nuoseklumas ir naudingumas, menksta galimybės panaudoti ją saugos tikslais.

Trečia, egzistuoja teisinės ir organizacinės kliūtys, trukdančios užtikrinti tinkamą prieigą prie Europos centrinėje saugykloje laikomų duomenų. Europos teisės aktais tikrai įpareigojama iš tam tikros informacijos pašalinti asmeninius duomenis. Nors tokiomis nuostatomis siekiama apsaugoti neskelbtiną saugos informaciją, iš tikro jas taikant valdžios įstaigų nepasiekia svarbūs su sauga susiję faktai, kaip antai faktinis įvykio aprašymas.

Galiausiai dabartiniuose teisės aktuose nėra nuostatų, kuriomis valstybėms narėms būtų nurodoma, kaip reikėtų naudoti surinktus duomenis. Vis dėlto priėmus minėtą direktyvą tarptautiniu lygmeniu buvo susitarta dėl informacijos, surinktos naudojantis pranešimų apie įvykius sistemomis, analizės principų ir paskesnių veiksmų, tačiau į Europos teisės aktus šie susitarimai dar neperkelti. Todėl atskirose valstybėse narėse susiklostė gana skirtinga ir prieštaringa praktika.

1.3. Pasiūlymo tikslai

Pagrindinis šios iniciatyvos tikslas – padėti mažinti orlaivių avarių ir su jomis susijusių žūčių skaičių, tiek nacionaliniu, tiek Europos mastu tobulinant esamas sistemas, t. y. pasitelkti informaciją apie civilinės aviacijos įvykius saugos spragoms šalinti ir avarių prevencijai užtikrinti.

Konkretūs tikslai:

- (1) užtikrinti, kad būtų renkama informacija apie visus įvykius, keliančius arba galinčius kelti pavojų aviacijos saugai, ir pagal šią informaciją būtų nustatoma visapusiška ir aiški saugos pavojų padėtis Europos Sąjungoje ir valstybėse narėse;

- (2) užtikrinti, kad apie praneštus įvykius surinkti ir nacionalinėse duomenų bazėse bei ECR saugomi duomenys būtų išsamūs ir aukštos kokybės;
- (3) užtikrinti, kad visa ECR saugoma saugos informacija atitinkamoms valdžios institucijoms būtų leidžiama deramai naudotis tik saugos gerinimo tikslu;
- (4) užtikrinti, kad įvykiai, apie kuriuos pranešta, būtų veiksmingai analizuojami, pavojai saugai – nustatomi ir atitinkamais atvejais mažinami, o taikomų veiksmų saugos veiksmingumas – stebimas.

1.4. Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

Pasiūlyme siūloma priimti reglamentą dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius. Naujasis reglamentas skirtas pakeisti ir panaikinti dabartinę Direktyvą 2003/42/EB, jos įgyvendinimo taisyklės, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1330/2007 bei iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 996/2010³. Jokiais kitomis nuostatomis bendros pranešimų apie įvykius sistemos kūrimas Europos Sąjungoje nėra tiesiogiai nustatomas.

1.5. Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Ši iniciatyva – tai vienas iš veiksmų, būtinų kuriant bendrą Europos transporto erdvę, kaip aprašyta 2011 m. Komisijos baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁴. Be to, tokios iniciatyvos paskatinta imtis Komisijos komunikate „Europos aviacijos saugos valdymo sistemos sukūrimas“⁵.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2.1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis ir tiriamųjų duomenų naudojimas

Per pasirengimo etapą, laikantis Komisijos konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis bendrųjų principų ir būtiniausių reikalavimų, vyko plataus masto konsultacijos.

Komisija konsultavosi su visomis 27 valstybėmis narėmis, 2011 m. balandžio 7 d. išsiųsdama joms klausimyną. Komisija gavo atsakymus iš visų valstybių narių, išskyrus vieną. Be to, Komisijos atstovai lankėsi kai kuriose valstybėse narėse.

Komisija nuo 2011 m. birželio 24 d. iki 2011 m. rugsėjo 15 d. konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis ir plačiąja visuomene per viešas konsultacijas, vykusias interneto svetainėje „Jūsų balsas Europoje“. Iš viso gautas 61 atsakymas⁶.

³ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (Tekstas svarbus EEE), OL L 295, 2010 11 12, p. 35.

⁴ COM/2011/0144 galutinis.

⁵ COM/2011/0670 galutinis.

⁶ Šios konsultacijos rezultatus galite rasti interneto svetainėje http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

Taikant Komisijos sprendimą 98/500/EB⁷, tam tikrais apžvalgos klausimais pateikti oficialias išvadas paprašytas Civilinės aviacijos socialinio dialogo komitetas. Be to, pagal Reglamento (ES) Nr. 996/2010 7 straipsnio 3 dalį nuomonę paprašytas pateikti ir Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas.

Visos suinteresuotosios šalys ir valdžios institucijos pakviestos dalyvauti 2012 m. balandžio 19 d. Komisijos surengtame praktiniame seminare, kuriame nagrinėta *teisingumo principo problema*⁸.

Be to, Komisija paprašė Europos duomenų apsaugos pareigūno pateikti nuomonę. Galiausiai buvo atliktas civilinės aviacijos įvykių bendros rizikos klasifikacijos nustatymo tyrimas.

Komisija naudojos visa šia gauta informacija, rengdama poveikio vertinimą ir pasiūlymą.

2.2. Poveikio vertinimas

Poveikio vertinime apžvelgtos įvairios nagrinėtos galimybės. Vertinant Direktyvos 2003/42/EB keitimo galimybes, svarstyti trys politikos priemonių rinkiniai ir galimybė iš viso nekeisti esamos situacijos.

1-ojo rinkinio politikos priemonėmis siekiama pagerinti esamą sistemą, t. y. keičiant teisės aktus tik tiek, kiek reikia, ir, kai įmanoma, priimant rekomendacijas ir gaires nustatyti visapusiškos pranešimų apie įvykius sistemos pagrindines dalis ir šios sistemos įnašą stiprinant aviacijos saugą. Jame numatytos mažiau intensyvios politikos priemonės.

2-asis rinkinys sudarytas iš platesnio užmojo politikos priemonių, jame numatyta iš esmės peržiūrėti ES teisės aktus, susijusius su pranešimais apie įvykius. Šiuo rinkiniu siekiama gerinti esamą sistemą, teisės aktais nustatant būtinus reikalavimus, kuriais visuose lygmenyse būtų užtikrinta veiksminga pranešimų apie įvykius sistema, ir padėti mažinti orlaivių avarijų skaičių, nustatant surinktų duomenų analizės procesus, priimant tinkamas priemones ir stebint sistemos veiksmingumą pagal saugos gerinimo rezultatus.

3-ojo rinkinio politikos priemonėmis siekiama pagerinti esamą sistemą, perkeliant valstybių narių pranešimų apie įvykius įgaliojimus į ES lygmenį ir nustatant, kaip ir 2-uju politikos priemonių rinkiniu, įvykių analizės reikalavimus bei priimant būtinus saugos veiksmus ir pagerinimo rezultatų stebėjimą. Pagal šį rinkinį numatoma pareigą nustatyti ir valdyti pranešimų apie įvykius sistemas perduoti Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA).

Atsižvelgiant į skirtingų politikos priemonių rinkinių vertinimą pagal veiksmingumo, efektyvumo ir nuoseklumo kriterijus, rekomenduojama įgyvendinti 2-ąjį rinkinį, nes jo nauda bus gerokai didesnė už sąnaudas. Poveikio vertinime yra įrodyta, kad

⁷ 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo, OL L 225, 1998 8 12, p. 27.

⁸ Susitikimo santrauka ir patvirtintos išvados skelbiamos interneto svetainėje http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

nustatytus tikslus visiškai atitinka tik ši galimybė. Todėl šis politikos priemonių rinkinys yra šio pasiūlymo pagrindas.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Pasiūlymo santrauka

3.1.1. Geresnis informacijos apie įvykius surinkimas

Pasiūlymu nustatoma aplinka, tinkama siekiant užtikrinti, kad būtų pranešama apie visus įvykius, keliančius arba galinčius kelti grėsmę aviacijos saugai.

Pirmiausia pasiūlymu paliekama prievolė nustatyti privalomas pranešimų apie įvykius sistemas ir nurodomi asmenys, privalantys teikti pranešimus, bei įvykiai, apie kuriuos privaloma pranešti pagal pranešimų apie įvykius sistemos reikalavimus. Be privalomos sistemos, pasiūlymu nustatomas reikalavimas nustatyti savanoriškas sistemas, kurių paskirtis – rinkti informaciją apie įvykius, apie kuriuos nepranešta naudojantis privaloma sistema.

Pasiūlyme taip pat yra nuostatų, kuriomis užtikrinama tinkama aplinka, skatinanti aviacijos specialistus pranešti su sauga susijusios informacijos nebijant bausmės, išskyrus rimto aplaidumo atvejus.

3.1.2. Informacijos srauto paaiškinimas

Dabartine direktyva asmenys įpareigojami pranešti apie įvykius tiesiogiai valstybių narių valdžios institucijoms, nors iš tikro šios institucijos daugumą pranešimų gauna iš organizacijų, kurios vykdydamos savo saugos valdymo procesą renka šią informaciją iš asmenų. Pasiūlymu atsižvelgiama į šį faktą ir nustatomi reikalavimai organizacijoms. Organizacijos ir valstybės narės įpareigojamos nustatyti pranešimų apie įvykius sistemas, kuriomis sudaromos sąlygos nustatyti pavojus saugai. Organizacijų surinkta informacija apie įvykius turi būti perduodama valstybių narių kompetentingoms institucijoms arba atitinkamais atvejais Europos aviacijos saugos agentūrai. Visa valstybių narių, organizacijų ir EASA surinkta informacija apie įvykius yra apibendrinama Europos centrinėje saugykloje.

3.1.3. Kokybiškesni ir išsamesni duomenys

Keletu pasiūlymo nuostatų siekiama gerinti pranešimų apie įvykius kokybę ir išsamumą ir taip sudaryti sąlygas nustatyti pagrindines rizikos sritis ir būtinybę imtis veiksmų.

Pranešimuose apie įvykius reikės pateikti bent būtiniausios informacijos, užpildant privalomus laukelius, kaip antai įvykio data, įvykio kategorija arba įvykio aprašymas. Be to, pasiūlymu nustatoma prievolė klasifikuoti įvykius pagal riziką, naudojantis bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema. Visų pirma siekiant pranešimo apie įvykius ir iš pranešėjo gautos pradinės informacijos nuoseklumo, taip pat reikėtų įdiegti duomenų kokybės tikrinimo procesą. Galiausiai Komisija palaikys valstybes nares, siekiančias taikyti griežtesnius duomenų kokybės ir išsamumo standartus, remdama jų orientacinės medžiagos rengimo ir seminarų organizavimo

pastangas. Taip turėtų būti užtikrintas nuoseklus ir vienodas duomenų integravimas duomenų bazėse.

3.1.4. *Geresnis keitimasis informacija*

Pasiūlymu sugriežtinant dabartines taisykles siekiama tenkinti poreikį geriau keistis informacija.

To siekiant valstybių narių ir EASA teisė naudotis Europos centrinėje saugykloje laikoma valstybių narių ir EASA surinkta informacija apie įvykius dabar yra taikoma visiems šioje duomenų bazėje saugomiems duomenims ir informacijai. Visų pirma šios naujos nuostatos leis valstybėms narėms naudotis saugos duomenimis, susijusiais su jų oro erdvėje įvykusiais įvykiais, apie kuriuos pranešė ir kuriuos vertino kitos valstybės narės valdžios institucija.

Be to, tais atvejais, kai valdžios institucija, vertindama pranešimų apie įvykius sistemų surinktus duomenis, nustato saugos aspektų, kurie gali dominti kitą valdžios instituciją, ji laiku perduoda šią informaciją tai institucijai.

Galiausiai siekiant supaprastinti keitimąsi duomenimis ir informacija, pasiūlymo tekste prašoma, kad visi pranešimai apie įvykius būtų suderinami su ECCAIRS programine įranga (šią įrangą naudoja visos valstybės narės ir ja naudojamosi Europos centrinėje saugykloje) ir atitiktų ADREP taksonomiją (ICAO taksonomiją, taip pat naudojamą ECCAIRS programinėje įrangoje).

3.1.5. *Geresnė apsauga nuo netinkamo saugos informacijos naudojimo*

Suteikus daugiau galimybių naudotis Europos centrinėje saugykloje saugomais saugos duomenimis ir informacija, būtina užtikrinti, kad šie duomenys ir informacija būtų naudojami tinkamais tikslais.

Šiuo atžvilgiu pasiūlymu sugriežtinamos taisyklės, kuriomis užtikrinama, kad, be prievolės užtikrinti surinktų duomenų konfidencialumą, juos būtų galima sužinoti ir naudoti tik aviacijos saugos palaikymo arba gerinimo tikslu.

Be to, pasiūlymo tekste įpareigojant priimti išankstinius susitarimus nustatyti nuostatomis, kuriomis būtų įpareigojama rasti tinkamą dviejų atitinkamų viešųjų interesų (teisingumo ir aviacijos saugos) pusiausvyrą, mėginama švelninti neigiamą poveikį aviacijos saugai, kurį gali daryti teisminių institucijų įgaliojimas šiuos duomenis naudoti.

3.1.6. *Geresnė pranešėjo apsauga, kuria užtikrinamas tolesnis informacijos teikimas*

Siekiant sustiprinti žmonių pasitikėjimą sistema ir užtikrinti, kad būtų pranešama tinkama saugos informacija, pasiūlyme griežtinamos taisyklės, susijusios su įvykio pranešėjo apsauga.

To siekiant tekste įtvirtinama prievolė iš pranešimų apie įvykius pašalinti tapatybės duomenis, o prieiga prie informacijos su tapatybės duomenimis suteikiama tik tam tikriems asmenims. Be to, valstybės narės prašomos susilaikyti nuo baudžiamosios atsakomybės taikymo, išskyrus šurkštaus aplaidumo atvejus.

Sugriežtinama taisyklė, pagal kurią dėl informacijos, pateiktos laikantis šiame reglamente nurodytų taisyklių, darbdavys darbuotojų bausti negali, išskyrus rimto aplaidumo atvejus. Organizacijų taip pat prašoma priimti politikos priemonės, kuriomis aprašoma, kaip užtikrinama darbuotojų apsauga.

Galiausiai įsteigiamos nacionalinės tarnybos, kurioms darbuotojai gali pranešti apie taisyklių, kuriomis užtikrinama jų apsauga, pažeidimus, o atitinkamais atvejais turi būti patvirtinamos sankcijos.

3.1.7. Informacijos analizės ir paskesnių veiksmų nacionaliniu lygiu priėmimo reikalavimų nustatymas

Pasiūlymu spartinamas perėjimas prie aktyvesnės įrodymais grįstos saugos sistemos Europoje, nes nustatomi nauji reikalavimai, kuriais į ES teisę perkeliama tarptautiniu mastu suderintos taisyklės, taikomos analizei ir paskesniems veiksams, susijusiems su surinkta informacija apie įvykius.

Organizacijos ir valstybės narės įpareigojamos analizuoti informaciją, surinktą naudojantis pranešimų apie įvykius sistemomis, kad nustatytų pavojus saugai ir imtųsi veiksmų išaiškintiems saugos spragoms panaikinti. Šių veiksmų efektyvumas yra stebimas pagal saugos gerinimo rezultatus, o prireikus imamasi papildomų veiksmų.

3.1.8. Veiksmingesnė analizė ES lygmeniu

Reglamento (ES) Nr. 996/2010 19 straipsnyje jau nustatyta, kad Europos centrinėje saugykloje saugomą informaciją analizuoja EASA ir valstybės narės. Šis principas įtvirtinamas, o vykstantį bendradarbiavimą oficialiai valdo Aviacijos saugos analitikų tinklas, kuriam vadovauja EASA.

ES lygmens analize bus papildoma nacionalinė analizė, visų pirma nustatant galimas saugos problemas ir pagrindines rizikos sritis Europos mastu. Ši užduotį palengvins ES rizikos klasifikacijos sistema, pagal kurią visi valstybių narių surinkti įvykių duomenys bus suklasifikuoti pagal vienodus principus.

Aviacijos saugos analitikų tinklo atliekama analizė ir veikla duos naudos tiek Europos aviacijos saugos programai, tiek Europos aviacijos saugos planui.

3.1.9. Didesnis skaidrumas plačiai visuomenei

Nors pasiūlyme numatomas būtinas tam tikros informacijos konfidencialumas, juo nustatomas didesnis aviacijos saugos skaidrumas plačiai visuomenei, nes nurodoma kasmet skelbti saugos apžvalgas, kuriose pateikiama informacijos apie vykdančią šį reglamentą atliktus veiksmus, tendencijas ir apibendrintus duomenis.

3.2. Teisinis pagrindas

Šis pasiūlymas grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalimi.

3.3. Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas, jei pasiūlymas nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai. Veikdamos savarankiškai valstybės narės pasiūlyme numatytų tikslų negali deramai pasiekti. ES veiksmai yra tinkamesni siekiant pasiūlymo tikslų.

Pasiūlyme iškeltus tikslus galima lengviau pasiekti veikiant Europos lygmeniu dėl toliau nurodytų priežasčių. Pirmiausia būtina suderinti pranešimų apie įvykius teikimo tvarką ir taisykles, susijusias su informacijos naudojimu ir apsauga, taip pat su įvykio pranešėjo apsauga. Antra, saugos sumetimais būtina stiprinti valstybių narių keitimosi informacija sistemą ir užtikrinti, kad ši informacija būtų analizuojama ir kad visose valstybėse narėse būtų imamasi paskesnių veiksmų. Be to, tokių tikslų, kaip prieigos prie ECR duomenų ir ECR duomenų analizės procesų ir priemonių nustatymas, pasiekti nacionaliniu lygiu neįmanoma, nes jie susiję su Europos duomenų baze, su kuria susijusių veiksmų turėtų būti imamasi ES lygmeniu. Veiksmai nacionaliniu lygmeniu yra neabejotinai reikalingi, tačiau jų nepakanka, siekiant užtikrinti tinkamą sistemos kaip visumos veikimą ir taip prisidėti prie oro saugos stiprinimo. Iš tikrųjų oro saugos gerinimo tikslo tinkamai pasiekti pavienėms valstybėms narėms neįmanoma, nes atskiros valstybių narių valdomos pranešimų sistemos yra ne tokios veiksmingos, kaip koordinuojamas tinklas, kuriame keičiantis informacija galima išaiškinti galimas saugos problemas ir pagrindines rizikos sritis Europos lygmeniu.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

3.4. Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Papildomą naštą sektoriui ir nacionalinėms institucijoms sudarys tik veiksmai, būtini siekiant gerinti sistemos veiksmingumą ir bendrą kokybę. Nors įgyvendinant pasiūlymo nuostatas, susijusias su analize ir paskesniais veiksmais dėl įvykių, bus patiriamą sąnaudų, manoma, kad jas atvers ekonominė nauda, kurią lems sumažėjęs avarijų ir susijusių žūčių skaičius.

3.5. Pasirinkta teisinė priemonė

Teisinė priemonė turėtų būti visuotinai taikoma. Siūloma priemonė – reglamentas.

Kitos priemonės nebūtų tinkamos visų pirma dėl toliau nurodytų priežasčių:

- pasiūlymu nustatomos Europos aviacijos saugos agentūros teisės ir pareigos, todėl direktyva netiktų;
- daugelis nustatytų dabartinės teisinės sistemos trūkumų ir probleminių sričių yra susijusios su skirtingu šios sistemos įgyvendinimu valstybėse narėse. Skirtinga dabartinės direktyvos įgyvendinimo praktika akivaizdžiai rodo, kad direktyva nėra tinkama priemonė, siekiant vienodai ir nuosekliai taikyti teisės aktą srityje, kurioje jo reikia saugos sumetimais.

Todėl tinkamiausia teisinė priemonė yra reglamentas, nes kitomis priemonėmis siūlomų tikslų pasiekti nebūtų galima.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Daugiametėje finansinėje programoje jau numatytas poveikis biudžetui, susijęs su bendros ES rizikos klasifikacijos sistemos parengimu ir tolesniu biudžeto asignavimų skyrimu ECCAIRS kūrimui bei Europos centrinės saugyklos administravimui.

Šio pasiūlymo poveikis biudžetui yra susijęs su papildomais žmogiškaisiais ištekliais, kurių prireiks Europos aviacijos saugos agentūrai (tiksliau Analitikų tinklui), ir papildomu biudžetu komandiruotėms ir informavimo veiklai.

Abiejų papildomų darbuotojų (2 etatai, kurių sąnaudos per metus sieks 300 000 EUR) ir papildomo biudžeto sąnaudos (komandiruočių ir informavimo veiklos sąnaudos per metus sieks 65 000 EUR) bus visiškai padengtos perskirsčius esamus agentūros išteklius, todėl poveikis ES biudžetui bus neutralus.

5. NEPRIVALOMI DUOMENYS

5.1. Supaprastinimas

Pasiūlymu numatomas teisės aktų supaprastinimas, kadangi vienu teisės aktu – Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu – yra pakeičiama direktyva ir du Komisijos reglamentai, be to, jam įgyvendinti neprireiks nacionalinių įgyvendinimo priemonių.

5.2. Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Priėmus pasiūlymą bus panaikinta dabartinė Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007 bei iš dalies pakeistas Reglamentas (ES) Nr. 996/2010.

5.3. Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti joje taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinami Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁰,

pasikonsultavę su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu¹¹,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) reikėtų užtikrinti aukštą ir vienodą bendrą Sąjungos civilinės aviacijos saugos lygį ir dėti visas pastangas, kad avarijų bei incidentų įvyktų kuo mažiau ir kad visuomenė pasitikėtų oro transportu;
- (2) pastarąjį dešimtmetį civilinės aviacijos avarijų, kuriose žuvo žmonės, skaičius beveik nekito; nepaisant to, tikimybė, kad dėl prognozuojamo eismo intensyvėjimo per artimiausius dešimtmečius avarijų skaičius gali padidėti, kelia susirūpinimą;
- (3) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos¹² siekiama užkirsti kelią avarijoms, sudarant sąlygas sparčiau, veiksmingiau ir kokybiškiau atlikti saugos tyrimus. Taikant šį reglamentą neturėtų būti trukdoma avarijų ir incidentų tyrimo

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL C , , p. .

¹¹ OL C [...], [...], p. [...].

¹² OL L 295, 2010 11 12, p. 35.

procesui, kurį, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 996/2010, vykdo saugos tyrimų institucijos;

- (4) patirtis rodo, kad dažnai prieš įvykstant avarijai įvairūs incidentai ir daug kitų trūkumų rodo, kad yra pavojus saugai. Be to, nors gebėjimas mokytis iš avarijų yra ypač svarbus, išimtinai reaktyvios sistemos jau pasiekė ribą ir jomis nebegalima užtikrinti tolesnių patobulinimų. Sąjunga ir valstybės narės turėtų pereiti prie aktyvesnių įrodymais grindžiamų saugos procesų, kuriais analizuojant visą turimą saugos informaciją, įskaitant informaciją apie civilinės aviacijos įvykius, būtų siekiama užkirsti kelią avarijoms;
- (5) siekiant pagerinti civilinės aviacijos saugą, reikiama informacija apie civilinės aviacijos saugą turi būti pranešama, renkama, laikoma, saugoma, platinama, analizuojama, ja turi būti keičiamasi, be to, remiantis šia informacija turi būti imamasi deramų saugos veiksmų. Ši aktyvesnė įrodymais grįstą požiūrį turėtų taikyti valstybių narių atitinkamos aviacijos saugos institucijos, organizacijos (kurios turėtų tokiu požiūriu grįsti savo saugos valdymo sistemas) ir Europos aviacijos saugos agentūra (angl. santr. EASA);
- (6) turėtų būti kuriamos privalomos ir savanoriškos pranešimų sistemos, sudarančios sąlygas asmenims pranešti informaciją apie įvykius, o surinkta informacija turėtų būti perduodama institucijai, atsakingai už veiksmus, kurių pagal informaciją apie įvykius reikia imtis civilinės aviacijos saugai gerinti;
- (7) avarijų prevencijos tikslais įvykius stebi įvairių kategorijų civilinės aviacijos personalas, todėl jis turi teikti ataskaitas;
- (8) siekiant surinkti visą informaciją, kuri gali padėti gerinti aviacijos saugą, be šiuo teisės aktu numatytų sistemų, reikėtų skatinti kurti kitas priemones informacijai apie saugą rinkti;
- (9) saugos tyrimų institucijoms turėtų būti suteikta neribojama prieiga prie surinktų įvykių duomenų arba jų valstybių narių saugomų įvykių ataskaitų, kad jos galėtų nuspręsti, kuriems įvykiams gali reikėti saugos tyrimo, ir parengti saugos pamokas, kuriomis būtų siekiama gerinti aviacijos saugą;
- (10) labai svarbu gauti geros kokybės išsamius duomenis, nes netiksliais duomenimis pagrįsta analizė ir tendencijos gali lemti klaidingus rezultatus ir paskatinti nukreipti pastangas ten, kur veiksmai nereikalingi. Be to, dėl tokių netikslių duomenų gali susvyruoti pasitikėjimas informacija, gaunama naudojantis pranešimų apie įvykius sistemomis. Siekiant užtikrinti pranešimų apie įvykius kokybę ir išsamumą, juose turėtų būti pateikiama bent būtiniausia informacija, kuri gali priklausyti nuo įvykio kategorijos. Taip pat reikėtų įdiegti procesus, kuriais būtų tikrinama informacijos kokybė ir užtikrinamas pranešimo apie įvykius ir iš pranešėjo gautos pradinės informacijos nuoseklumas. Be to, pasitelkus Komisijos pagalbą, reikėtų parengti orientacinę medžiagą, visų pirma siekiant užtikrinti duomenų kokybę ir išsamumą, taip pat nuoseklų ir vienodą duomenų integravimą duomenų bazėse. Taip pat reikėtų rengti seminarus, visų pirma Komisijos seminarus, kuriuose būtų teikiama reikalinga pagalba;
- (11) reikėtų parengti bendrą Europos rizikos klasifikacijos sistemą, kad atsižvelgiant į didelės rizikos pavienius saugos įvykius būtų lengviau nustatyti skubių veiksmų

poreikį. Be to, ši sistema iš apibendrintos informacijos leistų nustatyti pagrindines rizikos sritis. Tokia sistema turėtų padėti valstybėms narėms vertinti įvykius ir nutarti, kur tiksliausia nukreipti pastangas. Vertinant apibendrintą Europos masto informaciją, ši sistema taip pat leistų nustatyti pagrindines rizikos sritis Sąjungoje ir padėtų vykdyti veiklą pagal Europos aviacijos saugos programą ir Europos aviacijos saugos planą. Reikėtų deramai remti pastangas užtikrinti nuoseklią ir vienodą rizikos klasifikaciją visose valstybėse narėse;

- (12) siekiant supaprastinti keitimąsi informacija, pranešimai apie įvykius turėtų būti saugomi duomenų bazėse, kurios būtų suderinamos su ECCAIRS programine įranga (įranga, kurią naudoja visos valstybės narės ir kuri naudojama Europos centrinėje saugykloje pranešimams apie įvykius saugoti) ir atitiktų ADREP taksonomiją (ICAO taksonomiją, taip pat naudojamą ECCAIRS programinėje įrangoje);
- (13) kai įvykis susijęs su valstybėje narėje registruotu arba valstybėje narėje įsisteigusios organizacijos naudojamu orlaiviu, apie tokį įvykį turėtų būti pranešama, net jei jis įvyko ne tos valstybės narės teritorijoje;
- (14) informacija apie įvykius turėtų būti keičiamasi Sąjungos ribose. Tai visų pirma smarkiai padidins galimybę nustatyti faktinius arba galimus pavojus. Be to, tai turėtų sudaryti galimybes valstybėms narėms gauti visą reikalingą informaciją apie įvykius jų teritorijoje, apie kuriuos pranešta kitai valstybei narei;
- (15) informacija apie įvykius turėtų būti keičiamasi tik aviacijos avarijų ir incidentų prevencijos tikslu, o ne tam, kad būtų nustatyti kaltieji arba atsakingieji arba būtų vertinamas saugos veiksmingumas;
- (16) dideliais informacijos kiekiais visos valstybės narės, Komisija ir EASA našiausiai keistųsi naudodamosi Europos centrine saugykla;
- (17) visa su sauga susijusi informacija, gauta iš Sąjungoje surinktų pranešimų apie įvykius, turėtų būti laiku perkeliama į Europos centrinę saugyklą. Informacija apie incidentus ir informacija, gaunama tiriant avarijas ir pavojingus incidentus pagal Reglamentą (ES) Nr. 996/2010, taip pat turėtų būti perkeliama;
- (18) informacijai apie nacionalinius įvykius, laikomai nacionalinėse duomenų bazėse, turėtų būti taikomas šis reglamentas;
- (19) saugos informacija, saugoma Europos centrinėje saugykloje, turi būti be apribojimų prieinama civilinės aviacijos saugą reglamentuojantiems subjektams, įskaitant EASA, ir avarijas bei incidentus Sąjungoje tiriančioms institucijoms;
- (20) suinteresuotosios šalys gali paprašyti prieigos prie tam tikros informacijos, laikomos Europos centrinėje saugykloje;
- (21) geriausiai suinteresuotąsias šalis, įsisteigusias jų valstybėje narėje, žino keitimosi informacija atstovai, todėl jie turėtų nagrinėti jų valstybės narės teritorijoje įsisteigusių suinteresuotųjų šalių prašymus, o prašymus, pateiktus suinteresuotųjų šalių iš trečiųjų šalių arba tarptautinių organizacijų, turėtų nagrinėti Komisija;
- (22) pranešimuose apie įvykius pateikta informacija turėtų būti analizuojama, išaiškinant riziką saugai. Tai leistų nustatyti tinkamus veiksmus aviacijos saugai gerinti ir laiku jų

imtis. Informacija apie analizę ir paskesnius veiksmus, susijusius su įvykiais, turėtų būti išplatinta organizacijoms ir valstybių narių valdžios institucijoms, nes grįžtamosios informacijos apie įvykius, apie kuriuos buvo pranešta, teikimas yra gera paskata asmenims pranešti apie įvykius;

- (23) priimtų saugos priemonių veiksmingumas turėtų būti stebimas ir prireikus imamasi papildomų veiksmų tinkamam saugos spragų pašalinimui užtikrinti. Pranešimuose apie įvykius pateikta informacija taip pat turėtų būti apibendrinta ir naudojama tendencijoms nustatyti;
- (24) nustatydamos veiksmus, įtrauktinus į jų valstybinę saugos programą, ir siekdamos užtikrinti, kad šie veiksmai būtų grįsti įrodymais, valstybės narės turėtų pasitelkti informaciją iš surinktų pranešimų apie įvykius ir jų analizės;
- (25) oro saugos gerinimo tikslo tinkamai pasiekti pavienėms valstybėms narėms neįmanoma, nes atskiros valstybių narių valdomos pranešimų sistemos yra ne tokios veiksmingos kaip koordinuojamas tinklas, kuriame keičiantis informacija galima išaiškinti galimas saugos problemas ir pagrindines rizikos sritis Sąjungos lygmeniu, todėl nacionaliniu lygmeniu atliktą analizę turėtų papildyti analizė ir paskesni veiksmai Sąjungos lygmeniu, kad būtų užtikrinta geresnė aviacijos avarijų ir incidentų prevencija. Šią Sąjungos lygmens užduotį turėtų vykdyti Aviacijos saugos analitikų tinklas;
- (26) tiek Europos aviacijos saugos programai, tiek Europos aviacijos saugos planui turėtų ypač daug naudos duoti Aviacijos saugos analitikų tinklo veikla, nes pasitelkus įrodymus bus lengviau nustatyti Sąjungos lygmeniu įgyvendintinus veiksmus;
- (27) plačiai visuomenei turėtų būti teikiama bendro pobūdžio apibendrinta informacija apie aviacijos saugos lygį valstybėse narėse ir Sąjungoje. Visų pirma tai informacija apie tendencijas ir analizes, susijusias su šio reglamento įgyvendinimu valstybėse narėse, taip pat apibendrinta informacija apie Europos centrinėje saugykloje sukauptą medžiagą;
- (28) civilinės aviacijos saugos sistema grindžiama išvadamis ir patirtimi, įgyta tiriant avarijas ir incidentus. Pranešimai apie įvykius ir įvykių informacijos naudojimas saugai gerinti yra grindžiami įvykio pranešėjo ir už tokios informacijos surinkimą ir vertinimą atsakingo subjekto tarpusavio pasitikėjimu. Tam būtina griežtai taikyti konfidencialumo taisyklės. Saugos informacijos apsauga nuo netinkamo naudojimo ir ribota prieiga prie Europos centrinės saugyklos, suteikiama tik suinteresuotosioms šalims, dalyvaujančioms civilinės aviacijos saugos gerinimo veikloje, užtikrinamas nuolatinis saugos informacijos prieinamumas, taip sudarant galimybę laiku imtis tinkamų prevencinių veiksmų ir gerinti aviacijos saugą. Atsižvelgiant į tai, neskelbtina saugos informacija turėtų būti deramai saugoma, o jos surinkimas užtikrinamas garantuojant jos konfidencialumą, šaltinio apsaugą ir civilinės aviacijos srityje dirbančio personalo pasitikėjimą. Reikėtų nustatyti tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas informacijos, surinktos naudojantis pranešimų apie įvykius sistemomis, konfidencialumas, o prieiga prie Europos centrinės saugyklos turėtų būti apribota. Nacionaliniuose informacijos laisvės įstatymuose reikėtų atsižvelgti į būtiną tokios informacijos konfidencialumą. Surinkta informacija turėtų būti tinkamai saugoma, kad ja nebūtų neteisėtai pasinaudota ar ji nebūtų atskleista. Ją reikėtų naudoti griežtai tik

aviacijos saugos palaikymo arba gerinimo tikslu, o ne siekiant nustatyti, kas kaltas ar atsakingas;

- (29) taikant šį reglamentą apie įvykį pranešęs asmuo turėtų būti deramai apsaugotas. Todėl iš pranešimų apie įvykius turėtų būti pašalinti tapatybės duomenys, o pranešėjo duomenys neturėtų būti įrašomi duomenų bazėse;
- (30) be to, civilinės aviacijos sistema taip pat turėtų skatinti aplinką, kurioje lengva savanoriškai pranešti apie įvykius nesusilaukiant bausmės, taip siekiant labiau įtvirtinti teisingumo principą. Minėta aplinka neturėtų trukdyti priimti veiksmų, būtinų siekiant palaikyti ar gerinti aviacijos saugos lygį;
- (31) teisingumo principu grindžiama aplinka turėtų skatinti asmenis saugiai pranešti susijusią informaciją. Tačiau ji neturėtų atitraukti asmenų nuo jų įprastinių pareigų. Taigi darbuotojai neturėtų būti baudžiami dėl informacijos, kurią jie pateikė taikydami šį reglamentą, išskyrus šiurkštaus aplaidumo atvejus;
- (32) svarbu pateikti bendrą šiurkštaus aplaidumo sąvokos paaiškinimą ir taip aiškiai nurodyti ribas, iki kurių pranešėjas yra apsaugotas nuo nuobaudų ar baudžiamosios atsakomybės;
- (33) pranešimus apie įvykius turėtų nagrinėti šiam tikslui paskirti asmenys, nepriklausomi nuo kitų skyrių, kad būtų paprasčiau įgyvendinamas teisingumo principas ir stiprinamas pasitikėjimas sistemos darbuotojais;
- (34) darbuotojams turėtų būti suteikta galimybė pranešti apie jų apsaugos užtikrinimo principų, numatytų šiuo teisės aktu, pažeidimus. Valstybės narės turėtų apibrėžti pasekmes, kurias patirs pranešėjo apsaugos principus pažeidę asmenys, ir atitinkamais atvejais patvirtinti sankcijas;
- (35) bijodami save inkriminuoti ir patirti baudžiamosios atsakomybės pasekmes, asmenys gali susilaikyti ir apie įvykius nepranešti. Todėl valstybės narės neturėtų pradėti procesinių veiksmų prieš pranešėją dėl jo pateikto pranešimo, išskyrus šiurkštaus aplaidumo atvejus. Be to, saugos ir teisminių institucijų bendradarbiavimas turėtų būti sustiprintas ir įformintas išankstiniais susitarimais, kuriuose reikėtų išlaikyti įvairių aktualių viešųjų interesų pusiausvyrą ir, visų pirma, nustatyti prieigą prie nacionalinėse duomenų bazėse saugomų pranešimų apie įvykius bei jų naudojimo sąlygas;
- (36) siekiant užtikrinti, kad šio reglamento priede pateikta informacija būtų pakankamai lanksti ir atnaujinama, apibrėžti bendrą Europos rizikos klasifikacijos sistemą, atnaujinti priemonės, susijusias su duomenų integravimu Europos centrinėje saugykloje, ir išplėsti arba apriboti Europos centrinėje saugykloje saugomos informacijos sklaidą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus. Ypač svarbu, kad Komisija parengiamųjų darbų metu tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;
- (37) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su bendros Europos rizikos klasifikacijos

sistemos įdiegimu ir Europos centrinės saugyklos administravimu. Šie įgaliojimai turėtų būti vykdomi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹³;

- (38) taikant šį reglamentą turėtų būti laikomasi visų duomenų tvarkymo ir asmenų apsaugos taisyklių, nustatytų 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo¹⁴ ir 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo¹⁵. Taikant šį reglamentą, išskyrus tuos atvejus, kai tai susiję su Europos centrinėje saugykloje sukauptų duomenų ir informacijos, apsaugotų griežtesnėmis šiuo reglamentu nustatytomis taisyklėmis, sklaida, turi būti laikomasi visų duomenų prieigos taisyklių, nustatytų 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais¹⁶;
- (39) sankcijos visų pirma turėtų sudaryti galimybę nubausti asmenį arba subjektą, kuris, nesilaikydamas šio reglamento, netinkamai naudoja pagal šį reglamentą saugomą informaciją, skiria įvykio pranešėjui nuobaudą ne šiurkštaus aplaidumo atvejais, nesudaro sąlygų, tinkamų įvykių duomenims rinkti, neanalizuoja surinktos informacijos ir nesiima veiksmų nustatytoms esamoms ar galimoms saugos spragoms pašalinti, taip pat nesidalina taikant šį reglamentą surinkta informacija;
- (40) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti bendras pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius taisykles, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl jo europinio masto ir poveikio ir to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti;
- (41) Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 turėtų būti iš dalies pakeistas;
- (42) 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų¹⁷, 2007 m. lapkričio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007, nustatantis įgyvendinimo taisykles, pagal kurias centrinėje saugykloje integruojama civilinės aviacijos įvykių informacija¹⁸, ir 2007 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007, nustatantis informacijos apie civilinės aviacijos įvykius suinteresuotosioms šalims skleidimo taisyklių taikymą¹⁹, turėtų būti panaikinti,

¹³ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

¹⁴ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

¹⁵ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

¹⁶ OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

¹⁷ OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

¹⁸ OL L 294, 2007 11 13, p. 3.

¹⁹ OL L 295, 2007 11 14, p. 7.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu siekiama pagerinti civilinės aviacijos saugą, užtikrinant, kad atitinkama informacija apie civilinės aviacijos saugą būtų pranešama, renkama, laikoma, saugoma, platinama, analizuojama, ja būtų keičiamasi, ir kad prireikus remiantis šia informacija būtų imamasi saugos veiksmų. Juo taip pat numatomos taisyklės, taikomos Europos centrinėje saugykloje sukauptos informacijos integravimui ir sklaidai suinteresuotosioms šalims, siekiant suteikti joms informacijos, būtinos civilinės aviacijos saugai gerinti.
2. Vienintelis pranešimų apie įvykius tikslas yra avarijų ir incidentų prevencija, o ne kaltės ar atsakomybės priskyrimas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) tapatybės duomenų šalinimas – visų pranešėjo asmeninių duomenų ir techninių duomenų, kurie gali padėti nustatyti pranešėjo arba iš pateiktos informacijos galimų numanyti trečiųjų šalių tapatybę, šalinimas iš pateiktų pranešimų apie įvykius;
- (2) Europos aviacijos saugos programa – Sąjungos lygmens integruotos taisyklės kartu su veikla ir procesais, kuriais Europos lygmeniu bendrai valdoma sauga;
- (3) Europos aviacijos saugos planas – saugos problemų vertinimas Europos lygmeniu ir susijęs Europos lygmens veiksmų planas;
- (4) šiurkštus aplaidumas – akivaizdus tyčinis pareigos rūpintis nepaisymas, dėl kurio tiesiogiai sukeliamą galima numatyti žalą asmeniui ar turtui arba smarkiai pabloginama aviacijos sauga;
- (5) incidentas – su orlaivio valdymu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kuris paveikia ar gali paveikti skrydžių saugą;
- (6) suinteresuotoji šalis – fizinis ar juridinis asmuo, oficiali įstaiga, turinti juridinio asmens statusą arba jo neturinti, kurie, turėdami prieigą prie informacijos apie įvykius, kuria keičiasi valstybės narės, gali prisidėti prie civilinės aviacijos saugos gerinimo ir priklauso kuriai nors iš šiuo reglamentu nustatytų suinteresuotųjų šalių kategorijų;
- (7) teisingumo principas – principas, pagal kurį pagrindiniai naudotojai ir kiti asmenys nėra baudžiami už savo veiksmus, neveikimą ar priimtus sprendimus, atitinkančius jų patirtį ir pasirengimą; tačiau pagal šį principą šiurkštus aplaidumas, tyčiniai pažeidimai ir kenkėjiški veiksmai netoleruojami;

- (8) įvykis – bet koks įvykis, kuris yra arba galėtų būti svarbus aviacijos saugai ir kuris visų pirma apima avarijas ir pavojingus incidentus, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnio 1 ir 16 dalyse, bei kitus incidentus;
- (9) organizacija – organizacija, teikianti aviacijos produktus ir (arba) paslaugas, kurią visų pirma sudaro orlaivių naudotojai, patvirtintos techninės priežiūros organizacijos, už atitinkamo tipo orlaivio konstrukciją ir (arba) gamybą atsakingos organizacijos, oro navigacijos paslaugų teikėjai ir sertifikuoti aerodromai;
- (10) keitimosi informacija atstovas – kai valstybėje narėje įsisteigusi suinteresuotoji šalis paprašo informacijos – kompetentinga institucija, kurią kiekviena valstybė narė paskiria pagal 6 straipsnio 2 dalį; kai prašymą pateikia ne Sąjungoje įsisteigusi suinteresuotoji šalis – Komisija;
- (11) saugos tyrimų institucija – nuolat veikianti nacionalinė civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija, vykdanči arba prižiūrinti saugos tyrimus, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 996/2010 4 straipsnyje;
- (12) saugos valdymo sistema (SVS) – sistemiškas saugos valdymo metodas, kuris apima reikalingas organizacines struktūras, atskaitomybę, politiką ir procedūras;
- (13) valstybinė saugos programa (VSP) – integruotas teisės aktų, kuriuos valstybė narė parengė, ir veiksmų, kurių valstybė narė imasi siekdama valdyti civilinės aviacijos saugą, rinkinys.

3 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas įvykiams, kurie kelia pavojų arba kurie, nesiėmus taisomųjų veiksmų, gali kelti pavojų orlaiviui, jame esantiems žmonėms ar bet kuriam kitam asmeniui. Praneštinių incidentų sąrašas pateikiamas I priede.

4 straipsnis

Privalomi pranešimai

- 1. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija įdiegia privalomą pranešimų sistemą, padedančią rinkti įvykių duomenis.
- 2. Kiekviena valstybė narė įdiegia privalomą pranešimų sistemą, padedančią rinkti įvykių duomenis, įskaitant organizacijų pagal 1 dalį surinktus įvykių duomenis.
- 3. Toliau nurodyti asmenys teikia pranešimus apie įvykius naudodamiesi sistema, pagal 1 dalį įdiegta organizacijos, kurioje tas asmuo dirba, arba sistema, pagal 2 dalį įdiegta valstybės narės:
 - (a) valstybėje narėje registruoto orlaivio arba ne Sąjungoje registruoto orlaivio, kurio naudotojo operacijų priežiūrą atlieka valstybė narė arba kurio naudotojas registruotas Sąjungoje, vadas;

- (b) asmuo, kuris užsiima valstybės narės arba Europos aviacijos saugos agentūros (angl. santr. EASA) prižiūrimo turbininio ar viešojo transporto orlaivio arba bet kokios jo įrangos ar dalies projektavimu, gamyba, technine priežiūra ar modifikavimu;
 - (c) asmuo, kuris pasirašo valstybės narės arba EASA prižiūrimo turbininio ar viešojo transporto orlaivio arba bet kurios jo įrangos ar dalies techninės priežiūros apžvalgos arba atidavimo naudoti pažymėjimą;
 - (d) asmuo, kuriam valstybė narė turi suteikti oro eismo kontrolieriaus arba skrydžių informacijos pareigūno įgaliojimus, kad jis galėtų vykdyti savo pareigas;
 - (e) oro uosto, kuriam taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008²⁰, vadovas;
 - (f) asmuo, kurio pareigos yra susijusios su oro navigacijos įrangos, už kurią atsako valstybė narė, įrengimu, modifikavimu, technine priežiūra, remontu, kapitaliniu remontu, tikrinimu skrendant ar patikromis;
 - (g) asmuo, kurio pareigos yra susijusios su antžeminėmis orlaiviui teikiamomis paslaugomis, įskaitant degalų pripylimą, įrangos priežiūrą, krovinio važtaraščio parengimą, pakrovimą, ledo šalinimą ir vilkimą oro uoste pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008.
4. Visi 3 dalyje nurodyti asmenys praneša apie įvykius, laikydamiesi II priedo 1 punkte nustatytų terminų ir reikalavimų.
 5. Visos valstybės narės pripažintos arba patvirtintos organizacijos praneša tos valstybės narės kompetentingai institucijai, nurodytai 6 straipsnio 2 dalyje, pagal 1 dalį surinktus įvykių duomenis.
 6. Visos EASA pripažintos arba patvirtintos organizacijos praneša EASA pagal 1 dalį surinktus įvykių duomenis.

5 straipsnis

Savanoriški pranešimai

1. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija įdiegia savanorišką pranešimų sistemą, padedančią rinkti įvykių, apie kuriuos neprivalu pranešti pagal privalomą pranešimų sistemą, tačiau kuriuos juos pranešantis asmuo vertina kaip faktinį arba galimą pavojų, duomenis.
2. Kiekviena valstybė narė įdiegia savanorišką pranešimų sistemą, padedančią rinkti įvykių, apie kuriuos neprivalu pranešti pagal privalomą pranešimų sistemą, tačiau kuriuos juos pranešantis asmuo vertina kaip faktinį arba galimą pavojų, duomenis, įskaitant duomenis, kuriuos organizacijos surinko taikydamos 1 dalį.

²⁰ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (Tekstas svarbus EEE), OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

3. Savanoriška pranešimų sistema sudaromos sąlygos rinkti įvykių, apie kuriuos pagal I priedą neprivalu pranešti, duomenis, o 4 straipsnio 3 dalyje nenurodytiems asmenims – pranešti apie įvykius.
4. Visos valstybės narės pripažintos arba patvirtintos organizacijos praneša tos valstybės narės kompetentingai institucijai, nurodytai 6 straipsnio 2 dalyje, pagal 1 dalį surinktus įvykių duomenis.
5. Visos EASA pripažintos arba patvirtintos organizacijos praneša EASA pagal 1 dalį surinktus įvykių duomenis.
6. Valstybės narės ir organizacijos gali įdiegti kitas saugos informacijos rinkimo ir tvarkymo sistemas, skirtas rinkti įvykių, apie kuriuos neprivalu pranešti pagal pranešimų sistemas, nurodytas 4 straipsnyje ir šio straipsnio 1–2 dalyse, duomenims. Šiomis sistemomis gali būti numatytas pranešimų teikimas kitiems subjektams, nei nurodytieji 6 straipsnio 2 dalyje, ir aktyvus sektoriaus atstovų dalyvavimas.

6 straipsnis

Informacijos rinkimas ir saugojimas

1. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija paskiria vieną ar daugiau asmenų, kuriems paveda rinkti, vertinti, apdoroti, analizuoti ir saugoti įvykių duomenis, pateiktus pagal 4 ir 5 straipsnius. Šie paskirti asmenys dirba atskirai ir nepriklausomai nuo kitų organizacijos skyrių.
2. Kiekviena valstybė narė paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, kurioms paveda įdiegti mechanizmą, skirtą rinkti, vertinti, apdoroti, analizuoti ir saugoti įvykių duomenis, pateiktus pagal 4 ir 5 straipsnius. Tvarkydamos gautą informaciją, paskirtosios kompetentingos institucijos dirba atskirai ir nepriklausomai nuo kitų skyrių.

Ta atsakomybė gali būti kolektyviai arba atskirai patikėta šioms institucijoms:

- (a) nacionalinei civilinės aviacijos administracijai ir (arba)
- (b) saugos tyrimų institucijai, ir (arba)
- (c) kitai nepriklausomai institucijai ar subjektui, kuriems pavedama tokia funkcija.

Jei valstybė narė paskiria daugiau kaip vieną instituciją ar subjektą, vieną iš jų ji paskiria atstovu perduoti 8 straipsnio 2 dalyje nurodytai informacijai.

3. Organizacijos saugo pranešimus apie įvykius, parengtus pagal įvykių duomenis, surinktus pagal 4 ir 5 straipsnius, duomenų bazėje.
4. 2 dalyje nurodytos kompetentingos institucijos saugo pranešimus apie įvykius, parengtus pagal įvykių duomenis, surinktus pagal 4 ir 5 straipsnius, nacionalinėje duomenų bazėje.
5. Toje nacionalinėje duomenų bazėje taip pat saugoma informacija apie avarijas ir pavojingus incidentus.

6. Valstybių narių valdžios institucijoms, atsakingoms už valstybinės saugos programos įgyvendinimą, suteikiama neribota prieiga prie 4 dalyje nurodytos nacionalinės duomenų bazės, kad jos galėtų vykdyti savo su sauga susijusias pareigas.
7. Saugos tyrimų institucijoms suteikiama neribota prieiga prie 4 dalyje nurodytos nacionalinės duomenų bazės, kad jos galėtų vykdyti savo prievoles, nurodytas Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnio 4 dalyje.

7 straipsnis

Pranešimų apie įvykius kokybė ir išsamumas

1. 6 straipsnyje nurodytuose pranešimuose apie įvykius pateikiama bent II priedo 2 punkte nustatyta informacija.
2. Visuose 6 straipsnio 4 dalyje nurodytuose pranešimuose apie įvykius nurodoma įvykio, apie kurį pranešama, rizikos saugai klasifikacija. Klasifikacija nustatoma pagal 5 dalyje nurodytą bendrą Europos rizikos klasifikacijos sistemą.
3. Visų pirma siekdamas pranešime apie įvykius pateiktų įvairių duomenų ir iš pranešėjo gautos pradinės informacijos nuoseklumo, organizacijos ir valstybės narės nustato duomenų kokybės tikrinimo procesą.
4. Kad keistis duomenimis būtų paprasčiau, 6 straipsnio 3–4 dalyse nurodytų duomenų bazių formatas turi būti standartizuotas, o bazės turi būti suderinamos su ECCAIRS ir ADREP.
5. Komisija parengia bendrą Europos rizikos klasifikacijos sistemą, kad būtų įmanoma klasifikuoti įvykius pagal riziką saugai. To siekdama Komisija atsižvelgia į poreikį šią sistemą suderinti su esamomis rizikos klasifikacijos sistemomis.
6. Komisija yra įgaliota prireikus pagal 18 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatyta bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema.
7. Komisija įgyvendinimo aktais nustato bendros Europos rizikos klasifikacijos sistemos įgyvendinimo tvarką. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.
8. Komisija padeda valstybių narių kompetentingoms institucijoms vykdyti jų pareigą integruoti duomenis, visų pirma, be kita ko, integruoti 1 dalyje nurodytą būtiniausią informaciją ir 2 dalyje nurodytą įvykių rizikos klasifikaciją, bei nustatyti 3 dalyje nurodytus duomenų kokybės tikrinimo procesus. Tokia pagalba, kurią visų pirma sudaro orientacinė medžiaga ir seminarai, Komisija prisideda prie duomenų įvesties proceso suderinimo visose valstybėse narėse.

8 straipsnis

Europos centrinė saugykla

1. Komisija administruoja Europos centrinę saugyklą, kurioje saugomi visi Sąjungoje surinkti pranešimai apie įvykius.

2. Kiekviena valstybė narė suderina su Komisija techninius protokolus, pagal kuriuos atnaujinami duomenys Europos centrinėje saugykloje, perkelti į ją visą su sauga susijusią informaciją, pagal 6 straipsnio 4 dalį saugomą nacionalinėse duomenų bazėse.
3. EASA suderina su Komisija techninius protokolus, pagal kuriuos į Europos centrinę saugyklą perkeltami visi pranešimai apie įvykius, surinkti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008²¹ ir jo įgyvendinimo taisykles, taip pat taikant 4 straipsnio 6 dalį ir 5 straipsnio 5 dalį surinkta informacija.
4. Komisija įgyvendinimo aktais priima susitarimus dėl Europos centrinės saugyklos administravimo, kaip nurodyta 1 dalyje. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.
5. Komisija yra įgaliota prireikus pagal 18 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais atnaujinamos priemonės, susijusios su duomenų integravimu Europos centrinėje saugykloje, kaip numatyta 2–3 dalyse.

9 straipsnis

Keitimasis informacija

1. Valstybės narės ir EASA keičiasi informacija, sudarydamos galimybę kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms, EASA ir Komisijai per Europos centrinę saugyklą naudotis visa reikiama su sauga susijusia informacija, saugoma jų atitinkamose pranešimų duomenų bazėse. Pranešimai apie įvykius perkeltami į Europos centrinę saugyklą per 30 dienų po įvykio duomenų pradinio surinkimo. Pranešimai apie įvykius prireikus atnaujinami juos papildant su sauga susijusia informacija.
2. Su avarijomis ir pavojingais incidentais susijusi informacija taip pat perkeliama į Europos centrinę saugyklą. Pagrindinė faktinė informacija apie avarijas ir pavojingus incidentus perkeliama vykstant jų tyrimui. Tyrimą baigus, įtraukiama visa informacija, įskaitant, jei yra, galutinės tyrimo ataskaitos santrauką anglų kalba.
3. Jeigu valstybė narė arba EASA, rinkdamos įvykių duomenis arba saugodamos pranešimus apie įvykius, nustato saugos aspektų, kurie gali sudominti kitas valstybes nares arba EASA ir dėl kurių gali reikėti imtis saugos veiksmų, ta valstybė narė arba EASA kuo skubiau perduoda visą aktualią su sauga susijusią informaciją atitinkamų valstybių narių institucijoms arba EASA.

²¹ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinant Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (Tekstas svarbus EEE), OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

10 straipsnis

Informacijos sklaida

1. Visi subjektai, kuriems pavesta reguliuoti civilinės aviacijos saugą ar tirti civilinės aviacijos avarijas ir incidentus Sąjungoje, turi turėti internetinę prieigą prie informacijos apie įvykius, saugomos Europos centrinėje saugykloje.
2. III priede nurodytos suinteresuotosios šalys gali paprašyti prieigos prie tam tikros informacijos, saugomos Europos centrinėje saugykloje. Sąjungoje įsisteigusios suinteresuotosios šalys prašymus suteikti informacijos siunčia valstybės narės, kurioje jos yra įsisteigusios, keitimosi informacija atstovams. Suinteresuotosios šalys, kurios yra įsisteigusios ne Sąjungoje, prašymus siunčia Komisijai.
3. Saugumo sumetimais tiesioginė prieiga prie Europos centrinės saugyklos suinteresuotosioms šalims nesuteikiama.

11 straipsnis

Prašymų ir sprendimų tvarkymas

1. Prašymai pateikiami užpildant keitimosi informacija atstovų patvirtintas formas. Į šias formas įtraukiami bent IV priede nurodyti punktai.
2. Gavęs prašymą keitimosi informacija atstovas patikrina, ar jį teikia suinteresuotoji šalis ir ar jis įgaliotas tokį prašymą nagrinėti.
3. Gavęs prašymą keitimosi informacija atstovas kiekvienu konkrečiu atveju įvertina, ar tas prašymas pagrįstas ir įvykdomas. Keitimosi informacija atstovai suinteresuotosioms šalims informaciją gali suteikti raštiškai arba naudodamiesi saugiomis elektroninio ryšio priemonėmis.
4. Jei prašymas tenkinamas, keitimosi informacija atstovas nustato pateiktinos informacijos aprėptį ir išsamumą. Suteikiama tik tiek informacijos, kiek pagal prašymą būtina suteikti, nepažeidžiant 15 ir 16 straipsnių. Informacija, nesusijusi su suinteresuotosios šalies turima įranga, vykdomomis operacijomis ar veiklos sritimi, suteikiama tik apibendrinta, pašalinus tapatybės duomenis. Neapibendrinta informacija gali būti suteikta suinteresuotajai šaliai tik tuo atveju, jei šioji pateikia išsamius pateisinančius argumentus.
5. Suinteresuotosioms šalims, išvardytoms III priedo b punkte, gali būti suteikta tik su jų turima įranga, vykdomomis operacijomis ar veiklos sritimi susijusi informacija.
6. Gavęs suinteresuotosios šalies, nurodytos III priedo a punkte, prašymą, keitimosi informacija atstovas gali priimti bendro pobūdžio sprendimą tai suinteresuotajai šaliai teikti informaciją reguliariai. Prašoma informacija turi būti susijusi su suinteresuotosios šalies turima įranga, vykdomomis operacijomis ir veiklos sritimi. Bendro pobūdžio sprendimu prieiga prie visų duomenų bazės duomenų nesuteikiama; toks sprendimas taikomas tik informacijai, iš kurios pašalinti tapatybės duomenys.

7. Suteikta informacija suinteresuotoji šalis naudoja tik prašymo formoje nurodytu tikslu, kuris turėtų atitikti šio reglamento 1 straipsnyje nustatytą tikslą. Suinteresuotoji šalis negali atskleisti gautos informacijos be raštiško informacijos suteikėjo leidimo ir imasi būtinųjų priemonių gautos informacijos tinkamam konfidencialumui užtikrinti.
8. Sprendimas skleisti informaciją pagal šį straipsnį taikomas tik tai jos daliai, kuri absoliučiai būtina jos vartotojui.
9. Komisija yra įgaliota prireikus pagal 18 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais atnaujinamos informacijos, saugomos Europos centrinėje saugykloje, sklaidos taisyklės, jomis sklaidos mastą išplečiant arba apribojant.

12 straipsnis

Prašymų registravimas ir keitimasis informacija

1. Visi keitimosi informacija atstovai registruoja visus gautus prašymus ir atliktus veiksmus. Ši informacija perduodama Komisijai kiekvieną kartą, kai gaunamas prašymas ir (arba) imamas veiksmų.
2. Visiems keitimosi informacija atstovams Komisija teikia atnaujintą keitimosi informacija atstovų ir jos pačios gautų prašymų ir veiksmų, kurių jie ėmėsi, sąrašą.

13 straipsnis

Įvykių analizė ir paskesni nacionaliniai veiksmai

1. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija parengia pagal 4 ir 5 straipsnius surinktų įvykių duomenų analizės procesą, kad nustatytų saugai kylančius pavojus, susijusius su išaiškintais įvykiais. Pagal šios analizės rezultatus organizacija nusprendžia, kokių tinkamų taisomųjų ar prevencinių veiksmų reikia saugai didinti.
2. Nustačiusi veiksmus faktinėms ar galimoms saugos spragoms šalinti, kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija šiuos veiksmus laiku įgyvendina ir nustato atsakomųjų veiksmų įgyvendinimo ir efektyvumo stebėjimo procesą.
3. Kiekviena valstybės narės pripažinta arba patvirtinta organizacija, kai reikalaujama, per 30 dienų praneša tos valstybės narės kompetentingai institucijai, nurodytai 6 straipsnio 2 dalyje, pagal 1 dalį atliktos analizės rezultatus ir veiksmus, kurių reikia imtis pagal 2 dalį.
4. Kiekviena valstybė narė parengia pagal 4 ir 5 straipsnius surinktų įvykių duomenų analizės procesą, kad nustatytų saugai kylančius pavojus, susijusius su išaiškintais įvykiais. Pagal šios analizės rezultatus organizacija nusprendžia, kokių tinkamų taisomųjų ar prevencinių veiksmų reikia saugai didinti.
5. Nustačiusi veiksmus faktinėms ar galimoms saugos spragoms šalinti, kiekviena valstybė narė šiuos veiksmus laiku įgyvendina ir nustato atsakomųjų veiksmų įgyvendinimo ir efektyvumo stebėjimo procesą.

6. Be to, kiekviena valstybė narė pagal 2 dalį stebi atsakomųjų veiksmų įgyvendinimą ir efektyvumą. Kai, valstybės narės vertinimu, atsakomieji veiksmai yra netinkami faktinėms ar galimoms saugos spragoms šalinti, ji užtikrina, kad atitinkama organizacija imtųsi tinkamų veiksmų ir juos įgyvendintų.
7. Informacija apie atskirų įvykių analizę ir paskesnius veiksmus, kaip nurodyta šiame straipsnyje, laiku – ne vėliau kaip per du mėnesius po jos išsaugojimo nacionalinėje duomenų bazėje – pateikiama Europos centrinei saugyklai.
8. Išanalizavus pranešimus apie įvykius gauta informacija valstybės narės naudojami, nustatydamos taisomuosius veiksmus, kurių reikia imtis pagal valstybinę saugos programą.
9. Valstybės narės bent kartą per metus skelbia saugos apžvalgą, kurioje pateikiama informacija apie naudojančią nacionalinėmis privaloma ir savanoriška pranešimų sistemomis užregistruotų įvykių rūšis, kad plačioji visuomenė būtų informuota apie civilinės aviacijos saugos lygį ir veiksmus, kurių valstybės narės ėmėsi visoms susijusioms saugos problemoms spręsti.
10. Valstybės narės taip pat skelbia ataskaitas, iš kurių pašalinti tapatybės duomenys.

14 straipsnis

Įvykių analizė ir paskesni veiksmai Europos Sąjungos lygmeniu

1. Komisija, EASA ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiaudamos nuolat keičiasi Europos centrinėje saugykloje saugoma informacija ir atlieka jos analizę.
2. Bendradarbiavimui vadovauja Aviacijos saugos analitikų tinklas.
3. EASA remia Aviacijos saugos analitikų tinklo veiklą, įskaitant, be kita ko, pagalbą rengiant ir organizuojant tinklo posėdžius.
4. Aviacijos saugos analitikų tinklas padeda stiprinti aviacijos saugą Sąjungoje, visų pirma atlikdamas saugos analizavimo veiklą, kuria prisidedama prie Europos aviacijos saugos programos ir Europos aviacijos saugos plano įgyvendinimo.
5. EASA įtraukia informaciją apie 1 dalyje nurodytos informacijos analizės rezultatus į metinę saugos apžvalgą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 216/2008 15 straipsnio 4 dalyje.

15 straipsnis

Informacijos apsauga ir tinkamas naudojimas

1. Valstybės narės ir organizacijos imasi būtinų priemonių pagal 4, 5 ir 10 straipsnius gautų įvykių duomenų reikiamam konfidencialumui užtikrinti.
2. Įvykių duomenys naudojami tik tuo tikslu, kuriuo jie surinkti. Valstybės narės ir organizacijos nepateikia ir nenaudoja informacijos kitu tikslu nei aviacijos saugos

palaikymas ar gerinimas. Informacija nenaudojama tam, kad būtų nustatyta, kas kaltas ar atsakingas.

3. Vykdydamos 14 straipsnyje nurodytus įpareigojimus, Komisija, EASA ir valstybių narių kompetentingos institucijos užtikrina Europos centrinėje saugykloje saugomos informacijos konfidencialumą ir ja naudojasi tik tiek, kiek būtina, kad įvykdytų su sauga susijusius savo įpareigojimus. Atsižvelgiant į tai, ta informacija visų pirma naudojama saugos tendencijų analizei, kurios išvadomis gali būti grindžiamos anoniminės saugos rekomendacijos ar tinkamumo skraidyti direktyvos, nenustatant kaltės ar atsakomybės.
4. Valstybės narės užtikrina, kad 6 straipsnio 2 dalyje nurodytos jų kompetentingos institucijos ir teisingumo vykdymo kompetentingos institucijos tarpusavyje bendradarbiautų pagal išankstinius susitarimus. Šiais išankstiniais susitarimais siekiama tinkamai suderinti poreikį tinkamai vykdyti teisingumą su būtinybe nuolat gauti su sauga susijusios informacijos.

16 straipsnis

Informacijos šaltinio apsauga

1. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija užtikrina, kad visi asmens duomenys, kaip antai atskirų asmenų vardai, pavardės ir adresai, būtų prieinami tik 6 straipsnio 1 dalyje nustatytiems asmenims. Organizacijos viduje pagal reikalavimus platinama informacija, iš kurios pašalinti tapatybės duomenys. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija tvarko asmens duomenis tik tiek, kiek to reikia taikant šį reglamentą, nepažeisdama nacionalinių teisės aktų, kuriais įgyvendinama Direktyva 95/46/EB.
2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad visi asmens duomenys, kaip antai atskirų asmenų vardai, pavardės ir adresai, niekada nebūtų įrašomi į 6 straipsnio 4 dalyje nurodytą nacionalinę duomenų bazę. Informacija, iš kurios pašalinti tapatybės duomenys, leidžiama naudotis visoms atitinkamoms šalims, visų pirma tam, kad jos galėtų vykdyti savo įpareigojimus, susijusius su aviacijos saugos gerinimu. Kiekviena valstybė narė tvarko asmens duomenis tik tiek, kiek to reikia taikant šį reglamentą, nepažeisdama nacionalinių teisės aktų, kuriais įgyvendinama Direktyva 95/46/EB.
3. Valstybės narės susilaiko nuo teismo proceso inicijavimo dėl nesusilaukto ar netyčinio įstatymų pažeidimo, kuris užfiksuojamas tik todėl, kad apie jį pranešta taikant 4 ir 5 straipsnius. Ši taisyklė netaikoma šiurkštaus aplaidumo atvejais.
4. Pagal 4 ir 5 straipsnius pranešusių apie incidentus darbuotojų darbdavys negali jokiais priemonėmis bausti remdamasis jų pranešta informacija, išskyrus šiurkštaus aplaidumo atvejus.
5. Kiekviena valstybėje narėje įsisteigusi organizacija priima vidaus taisykles, kuriomis nustatoma, kaip organizacijoje užtikrinami ir įgyvendinami teisingumo principai, ypač 4 dalyje nurodytas principas.

6. Kiekviena valstybė narė paskiria tarnybą, atsakingą už šio straipsnio įgyvendinimą. Darbuotojai šiai tarnybai gali pranešti apie šiuo straipsniu nustatytų taisyklių pažeidimus. Prireikus paskirtoji tarnyba pasiūlo savo valstybei narei patvirtinti 21 straipsnyje nurodytas sankcijas, taikomas darbdaviui.

17 straipsnis

Priedų atnaujinimas

Komisija yra įgaliota pagal 18 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl šio reglamento priedų, kuriais priedai būtų pakoreguoti pagal technikos pažangą, suderinti su tarptautine sutartine taksonomija ADREP, kitais Sąjungos priimtais teisės aktais ir tarptautiniais susitarimais, taip pat būtų atnaujintas suinteresuotųjų šalių sąrašas ir Europos centrinės saugyklos informacijos prašymo forma ir užtikrinta, kad pagal privalomą sistemą pranešinių incidentų įvairovė išliktų tinkama.

18 straipsnis

Naudojimas įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 7 straipsnio 6 dalyje, 8 straipsnio 5 dalyje, 11 straipsnio 9 dalyje ir 17 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 7 straipsnio 6 dalyje, 8 straipsnio 11 dalyje, 9 straipsnio 5 dalyje ir 17 straipsnyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 7 straipsnio 6 dalį, 8 straipsnio 5 dalį, 11 straipsnio 9 dalį ir 17 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

19 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį. Toks komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

20 straipsnis

Prieiga prie dokumentų ir asmens duomenų apsauga

1. Išskyrus 10 ir 11 straipsnius, kuriais nustatomos griežtesnės prieigos prie Europos centrinėje saugykloje saugomų duomenų ir informacijos taisyklės, šis reglamentas taikomas nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 1049/2001.
2. Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant nacionalinių teisės aktų, kuriais įgyvendinama Direktyva 95/46/EB, ir laikantis Reglamento (EB) Nr. 45/2001.

21 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų, taikytinų pažeidus šį reglamentą, taisykles. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasios. Valstybės narės informuoja Komisiją, kai taikydamos šį straipsnį priima tas sankcijas.

22 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 996/2010 pakeitimas

19 straipsnis išbraukiamas.

23 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007 panaikinami.

24 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS. PAGAL PRIVALOMĄ PRANEŠIMŲ APIE ĮVYKIUS SISTEMA **PRANEŠTINŲ INCIDENTŲ SĄRAŠAS**

A dalis. Praneštinų incidentų, susijusių su orlaivio naudojimu, technine priežiūra, remontu ir gamyba, sąrašas

1 pastaba. Nors šioje dalyje išvardijama dauguma praneštinų incidentų, šis sąrašas negali būti visiškai išsamus. Turėtų būti pranešama ir apie kitus incidentus, kurie, susijusių asmenų vertinimu, atitinka kriterijus.

2 pastaba. Ši dalis neapima avarijų ir pavojingų incidentų, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 996/2010. Be kitų reikalavimų, taikomų pranešimams apie avarijas ir pavojingus incidentus, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 996/2010, apie juos taip pat turi būti pranešama naudojantis privalomomis pranešimų apie įvykius sistemomis.

3 pastaba. Šioje dalyje pateikti pranešimų reikalavimų, susijusių su orlaivių naudojimu, techninei priežiūra, remontu ir gamyba, pavyzdžiai.

4 pastaba. Turi būti pranešama apie tuos įvykius, dėl kurių kilo ar galėjo kilti pavojus naudojamam orlaivio saugai arba kurie galėjo lemti nesaugią būklę. Jei, pranešėjo nuomone, incidentas nesukėlė pavojaus naudojamam orlaivio saugai, tačiau pasikartojęs kitokiomis įmanomomis aplinkybėmis, galėtų sukelti pavojų, apie šį incidentą reikėtų pranešti. Tai, apie ką turėtų būti pranešama vienos gaminio, dalies ar įrenginio klasės atveju, kitos klasės atveju gali būti netaikoma, o dėl vienintelio žmogiškojo ar technikos veiksnio nebuvimo ar atsiradimo incidentas gali virsti avarija arba pavojingu incidentu.

5 pastaba. Praneštiniai įvykiai gali būti įvykiai, susiję tiek su žmonių pilotuojamais orlaiviais, tiek su orlaiviais, kuriuose yra nuotoliniu būdu pilotuojamos oro sistemos.

TURINYS

1: ORLAIVIO SKRYDŽIO OPERACIJOS

2: ORLAIVIO TECHNINĖ ĮRANGA

3: ORLAIVIO TECHNINĖ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS

4: ORO NAVIGACIJOS PASLAUGOS, ĮRANGA IR ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

1. ORLAIVIO SKRYDŽIO OPERACIJOS

1.1. Orlaivio naudojimas

(a) Išvengiamieji manevrai:

- susidūrimo su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kitu objektu pavojus arba nesaugi padėtis, kai būtų tikę išvengiamieji veiksmai;
- išvengiamausias manevras, reikalingas siekiant išvengti susidūrimo su kitu orlaiviu, paviršiumi ar kitu objektu;

- išvengiamasis manevras, reikalingas siekiant išvengti kitų nesaugių padėčių;
- (b) kilimo ar tūpimo incidentai, įskaitant atsargumo arba priverstinius tūpimus. Tokie incidentai, kaip tūpimo neprieskrida, išriedėjimas už kilimo ir tūpimo tako įsriedėjimo zonos ribų arba nuriedėjimas nuo kilimo ir tūpimo tako. Kilimas, nutrauktasis kilimas, tūpimas ar bandymas tūpti ant uždaryto, užimto ar ne to kilimo ir tūpimo tako. Įsibrovimas į kilimo ir tūpimo taką;
- (c) negalėjimas pasiekti numatytų charakteristikų kilimo arba pradinio aukštėjimo metu;
- (d) kritiškai mažas degalų kiekis, negalėjimas perpilti degalų arba naudoti viso kiekio naudotinų degalų;
- (e) prarasta kontrolė (taip pat iš dalies arba laikinai) nepriklausomai nuo priežasties;
- (f) incidentai priartėjus prie apsisprendimo greičio (toliau – V1) arba jį viršijus, kuriuos lemia pavojinga arba potencialiai pavojinga padėtis (pvz., nutrauktas kilimas, uodegos smūgis, variklio galios netekimas ir kt.) arba kurie tokią padėtį lemia;
- (g) pakartotinis artėjimas tūpti sukeliant pavojingą arba potencialiai pavojingą padėtį;
- (h) netyčinis didelis nukrypimas nuo skrydžio greičio, numatyto maršruto arba aukščio (daugiau kaip 300 pėdų) nepriklausomai nuo priežasties;
- (i) tūpimas žemiau apsisprendimo absoliučiojo aukščio (altitudės) arba mažiausiojo leidimosi aukščio (altitudės) be vizualiosios atskaitos;
- (j) tikrosios padėties arba padėties kito orlaivio atžvilgiu suvokimo praradimas;
- (k) ryšio nutrūkimas tarp skrydžio įgulos (CRM) arba skrydžio įgulos ir kitų šalių (įgulos kabinoje, skrydžių valdymo personalo, inžinierių);
- (l) sunkus tūpimas – tūpimas, po kurio reikalinga „sunkaus tūpimo patikra“;
- (m) degalų disbalanso ribų viršijimas;
- (n) neteisingas SSR kodo arba aukščiamočio poskalės nustatymas;
- (o) neteisingas navigacijos ar charakteristikų skaičiavimo įrangos programavimas, klaidinga įvestis į ją arba neteisingų duomenų naudojimas;
- (p) neteisingas radijo telefonijos pranešimų priėmimas ar interpretavimas;
- (q) degalų sistemos sutrikimai ar defektai, kurie turėjo įtakos degalų tiekimui ir (arba) paskirstymui;
- (r) netyčinis orlaivio nuriedėjimas nuo grįsto paviršiaus;

- (s) orlaivio susidūrimas su bet kuriuo kitu orlaiviu, transporto priemone ar kitu antžeminiu objektu;
- (t) netyčinis ir (arba) neteisingas bet kurių vairų veikimas;
- (u) negalėjimas pasiekti numatytos orlaivio konfigūracijos bet kuriuo skrydžio etapu (pvz., važiuoklė arba važiuoklės užsklanda, užsparniai, stabilizatoriai, priešsparniai ir kt.);
- (v) pavojus arba potencialus pavojus, kylantis dėl bet kurio tyčinio sutrikimo būsenos imitavimo treniruojantis, tikrinant sistemą arba mokymo tikslais;
- (w) nenormali vibracija;
- (x) bet kurios pagrindinės įspėjamosios sistemos, susijusios su orlaivio manevravimu, pvz., įspėjimo dėl konfigūracijos, smukos perspėjimo (vairalazdės kratiklis), įspėjimo dėl greičio viršijimo ir kt., suveikimas, nebent:
 - (1) įgula po to nustatė, kad įspėjimas buvo klaidingas ir nesukėlė sunkumų ar pavojaus dėl įgulos reagavimo į jį, arba
 - (2) ji suveikė treniravimosi arba bandymo tikslais.
- (y) žemės artumo įspėjimo sistemos (GPWS/TAWS) įspėjimas, kai:
 - (1) orlaivis priartėja prie žemės arčiau, nei buvo planuota ar numatyta, arba
 - (2) įspėjimas gaunamas reaguojant į meteorologines sąlygas pagal prietaisus arba naktį ir yra nustatyta, kad jo priežastis – staigus leidimasis (1 režimas), arba
 - (3) įspėjimas duotas dėl važiuoklės arba leidimosi užsparnių neįjungimo reikiamu artėjimo tūpti momentu (4 režimas), arba
 - (4) iškyla arba galėjo iškilti bet koks sunkumas ar pavojus dėl įgulos reagavimo į įspėjimą, pvz., galimas priartėjimas prie kitų orlaivių. Tai gali aprėpti bet kurio režimo ar tipo įspėjimą, pvz., tikrąjį, trukdantįjį arba klaidingąjį;
- (z) žemės artumo įspėjimo sistemos (GPWS/TAWS) pavojaus signalas, kai kyla ar galėjo kilti kokių nors sunkumų ar pavojus dėl įgulos reagavimo į pavojaus signalą;
- (aa) susidūrimų vengimo borto sistemos (ACAS) nurodymai;
- (bb) reaktyvinio variklio arba oro sraigto srauto sukelti incidentai, lemiantys esminius gedimus ar sunkius sužalojimus.

1.2. Avarinė padėtis

- (a) Gaisras, sprogimas, dūmai arba toksiški ar nuodingi garai, nenormalus kvapas, net jei liepsna užgesinama;

- (b) bet kuri nestandartinė skrydžio ar kabinos įgulos procedūra likviduojant avarinę padėtį, kai:
 - (1) procedūra egzistuoja, bet nėra taikoma;
 - (2) procedūra neegzistuoja;
 - (3) procedūra egzistuoja, bet yra neišsami ar netinkama;
 - (4) procedūra yra klaidinga;
 - (5) naudojama klaidinga procedūra;
- (c) bet kurių avarinėms padėtimis parengtų procedūrų netinkamumas, įskaitant tuos atvejus, kai jomis vadovaujamasi techninės priežiūros, treniravimo ar bandymų tikslais;
- (d) įvykis, dėl kurio vykdyta avarinė evakuacija;
- (e) išsihermetizavimas;
- (f) bet kurios avarinės įrangos ar nustatytų avarinių procedūrų taikymas padėčiai ištaisyti;
- (g) įvykis, dėl kurio skelbiama avarinė padėtis (nelaimės signalai „Mayday“ ar „SOS“);
- (h) bet kurios avarinės sistemos ar įrangos, įskaitant visų išėjimų duris ir apšvietimą, netinkamas veikimas, taip pat ir naudojant sistemą ar įrangą techninės priežiūros, treniravimo ar bandymų tikslais;
- (i) įvykiai, dėl kurių kuriam nors įgulos nariui reikia pasinaudoti avariniu deguonies tiekimu.

1.3. Įgulos negalėjimas veikti

- (a) Bet kurio skrydžio įgulos nario negalėjimas veikti, taip pat prieš išskridimą, jei jis laikomas negalėjimu veikti po pakilimo;
- (b) bet kurio įgulos nario negalėjimas veikti, dėl kurio jis negali atlikti pagrindinių pareigų avarijos atveju.

1.4. Sužalojimas

- (a) Incidentai, kurie sukėlė arba galėjo sukelti sunkius keleivių ar įgulos sužalojimus, tačiau apie kuriuos neprivaloma pranešti kaip apie avariją;
- (b) sunkus įgulos nario arba keleivių sveikatos sutrikdymas.

1.5. Meteorologinės sąlygos

- (a) Žaibo smūgis, dėl kurio orlaivis sugadintas arba kuri nors jo esminė funkcija neveikia arba veikia netinkamai;

- (b) kruša, dėl kurios orlaivis sugadintas arba kuri nors jo esminė funkcija neveikia arba veikia netinkamai;
- (c) patirta smarki turbulencija, dėl kurios sužaloti orlaivyje esantys žmonės arba prireikė orlaivio turbulencinio patikrinimo;
- (d) susidūrimas su vėjo gūsiu;
- (e) apledėjimas, dėl kurio atsirado valdymo sunkumų, orlaivis sugadintas arba kuri nors jo esminė funkcija neveikia arba veikia netinkamai.

1.6. Saugumas

- (a) neteisėtas orlaivio sutrikdymas, įskaitant grasinimą susprogdinti arba užgrobimą;
- (b) sunkumai tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius;
- (c) keleivių be bilieta aptikimas.

1.7. Kiti incidentai

- (a) Pasikartojantys tam tikros rūšies incidentai, kurie atskirai nelaikomi praneštiniais, tačiau dėl savo dažnio gali kelti pavojų;
- (b) paukščio atsitrengimas, dėl kurio orlaivis sugadintas arba kuri nors jo esminė funkcija neveikia arba veikia netinkamai;
- (c) patiriama valkčio turbulencija;
- (d) įgulos nuovargis, kuris, kaip manoma, sukėlė arba galėjo sukelti pavojų orlaiviui arba jame ar ant žemės esantiems žmonėms;
- (e) kitas bet kurios rūšies incidentas, kuris, kaip manoma, sukėlė arba galėjo sukelti pavojų orlaiviui arba jame ar ant žemės esantiems žmonėms.

2. ORLAIVIO TECHNINĖ ĮRANGA

2.1. Konstrukcinė įranga

Ne apie visus konstrukcijos sutrikimus būtina pranešti. Siekiant nuspręsti, ar sutrikimas yra pakankamai rimtas, jog apie jį reikėtų pranešti, jį turi įvertinti inžinierius. Galima vadovautis tokiais pavyzdžiais:

- (a) pagrindinio konstrukcijos elemento (PKE), kuris nėra atsparus gedimams (riboto ilgaamžiškumo elementai), gedimas. PKE – tai elementai, kurie laiko pagrindines skridimo, leidimosi ir hermetizavimo apkrovas ir kurių gedimas gali sukelti katastrofišką orlaivio gedimą;
- (b) atsparaus pažeidimams PKE defektas ar gedimas, viršijantis leistinąsias ribas;

- (c) leistinuosius nuokrypius viršijantis konstrukcijos elemento gedimas arba defektas, dėl kurio konstrukcijos stabilumas gali tiek sumažėti, kad nebesilaikoma reikiamų virpėjimo, divergencijos arba valdymo grįžtamumo ribų;
- (d) konstrukcijos elemento gedimas arba defektas, dėl kurio gali atsilaisvinti objektai, kurie dėl savo masės gali sužeisti orlaivyje esančius žmones;
- (e) konstrukcijos elemento gedimas arba defektas, dėl kurio gali netinkamai veikti sistemos. Žr. 2 punktą;
- (f) bet kurios orlaivio konstrukcijos dalies netekimas skrendant.

2.2. Sistemos

Siūlomi tokie bendrieji kriterijai, taikytini visoms sistemoms:

- (a) bet kokios sistemos, posistemės ar įrangos komplekto netekimas, didelis sutrikimas ar defektas, dėl kurio neįmanoma pakankamai laikytis įprastinių naudojimo procedūrų, vykdyti treniruočių ir kt.;
- (b) įgulos negalėjimas valdyti sistemos, pavyzdžiui:
 - (1) savaiminis veikimas;
 - (2) netinkama ir (arba) nepakankama reakcija, įskaitant judesio apribojimą ar strigimą;
 - (3) nesuvaldymas;
 - (4) mechaninis atsijungimas ar sutrikimas;
- (c) išskirtinės (-ių) sistemos funkcijos (-ų) sutrikimas ar netinkamas veikimas (viena sistema gali aprėpti keletą funkcijų);
- (d) trukdžiai sistemoje arba tarp sistemų;
- (e) su sistema susijusio apsauginio įtaiso ar avarinės sistemos sutrikimas ar gedimas;
- (f) sistemos dubliavimo netekimas;
- (g) bet kuris incidentas, įvykęs dėl nenumatyto sistemos veikimo;
- (h) orlaivių su pavienėmis pagrindinėmis sistemomis, posistemėmis ar įrangos komplektais tipo atveju – bet kurios pagrindinės sistemos, posistemės ar įrangos komplekto neveikimas, didelis sutrikimas ar defektas;
- (i) orlaivių su keletu nepriklausomų pagrindinių sistemų, posistemų ar įrangos komplektų tipo atveju – daugiau kaip vienos pagrindinės sistemos, posistemės ar įrangos komplekto neveikimas, didelis sutrikimas ar defektas;

- (j) bet kurios pagrindinės perspėjamosios sistemos, susijusios su orlaivio sistemomis ar įranga, suveikimas, nebent įgula po to nustatė, kad perspėjimas buvo klaidingas ir jis nesukėlė sunkumų ar pavojaus dėl įgulos reagavimo į jį;
- (k) hidraulinių skysčių, degalų, alyvos ar kitų skysčių nuotėkis, dėl kurio kilo gaisro ar galimo pavojingo orlaivio konstrukcijos, sistemų ar įrangos užteršimo pavojus arba rizika orlaivyje esantiems žmonėms;
- (l) indikatorių sistemos netinkamas veikimas ar defektas, dėl kurio įgulai gali būti rodomi neteisingi rodmenys;
- (m) bet koks sutrikimas, netinkamas veikimas ar defektas, pasireiškiantis svarbiausiu skrydžio etapu ir svarbus sistemos funkcionavimui;
- (n) didžiulis faktinių veikimo charakteristikų nuokrypis nuo patvirtintų verčių, lemiantis pavojingą padėtį (atsižvelgiant charakteristikų skaičiavimo metodo tikslumą), įskaitant stabdymą, degalų sunaudojimą ir kt.;
- (o) vairų, pvz., užsparnių, priešsparnių, spoilerių ir kt., asimetrija;

Šio priedo priedėlyje pateikiamas praneštinų incidentų, kurie nustatomi taikant šiuos bendruosius kriterijus konkrečioms sistemoms, pavyzdžių sąrašas.

2.3. Varomosios jėgos (įskaitant variklius, oro sraigtus ir rotorių sistemas) ir pagalbiniai galios įrenginiai (PGĮ)

- (a) bet kurio variklio sustojimas dėl liepsnos atotrūkio, variklio išsijungimas ar netinkamas veikimas;
- (b) bet kurio didelio apsisukimų dažnio komponento (pvz., PGĮ, variklio užvedimo ore įrenginio, oro cirkuliacijos įrenginio, oro turbinos variklio, oro sraigto ar rotorius) viršgreitis arba negalėjimas valdyti greičio;
- (c) bet kurios variklio ar jėgainės dalies sutrikimas ar netinkamas veikimas, kuris sukelia:
 - (1) komponentų (nuolaužų) nesulaikymą;
 - (2) nevaldomą vidinį arba išorinį gaisrą arba karštų dujų išsiveržimą;
 - (3) trauką skirtinga nei piloto norima kryptimi;
 - (4) traukos reverso sistemos sugedimą arba netyčinį veikimą;
 - (5) negalėjimą valdyti galios, traukos arba sukimosi dažnio;
 - (6) variklio montavimo konstrukcijos gedimą;
 - (7) svarbios jėgainės dalies visišką arba dalinį neveikimą;
 - (8) tankius matomus dūmus ar toksiškų produktų koncentraciją, pakankamus, kad įgula ar keleiviai negalėtų imtis veiksmų;

- (9) negalėjimą įprasta tvarka išjungti variklio;
- (10) negalėjimą iš naujo užvesti iš esmės tinkamai veikiančią variklį;
- (d) savaiminis traukos (galios) netekimas, pasikeitimas ar svyravimas, priskiriamas prie traukos ar galios valdymo netekimo (LOTC):
 - (1) kai orlaivis yra su vienu varikliu arba
 - (2) kuris laikomas pernelyg dideliu sistemai, arba
 - (3) kai tai gali paveikti daugiau kaip vieną orlaivio su keliais varikliais – ypač dviejų variklių orlaivio – variklį arba
 - (4) kai orlaivis yra su keliais varikliais ir panašaus arba to paties tipo varikliai naudojami sistemoje, kurioje toks įvykis būtų laikomas pavojingu arba kritiniu;
- (e) bet koks kontroliuojamo ilgaamžiškumo dalies defektas, dėl kurio ją reikia pašalinti nesibaigus jos tarnavimo laikui;
- (f) bendrosios kilmės defektai, kurie sukelia tokius dažnus variklio užgesimus skrydžio metu, jog yra galimybė, kad per tą patį skrydį išsijungs daugiau kaip vienas variklis;
- (g) variklio ribotuvo arba vairo neveikimas prireikus arba savaiminis veikimas;
- (h) variklio parametrų viršijimas;
- (i) apgadinimai dėl pašalinių objektų.

Oro sraigčiai ir transmisija

- (j) bet kurios oro sraigto ar jėgainės dalies sutrikimas ar netinkamas veikimas, kuris lemia vieną ar daugiau tokių dalykų:
 - (1) oro sraigto viršgreitį;
 - (2) per didelio oro pasipriešinimo susidarymą;
 - (3) trauką priešinga nei piloto nurodyta kryptimi;
 - (4) oro sraigto ar bet kurios svarbios jo dalies atitrūkimą;
 - (5) sutrikimą, kuris sukelia per didelį disbalansą;
 - (6) nenumatytą oro sraigto menčių judėjimą žemiau nustatyto mažiausiojo oro sraigto žingsnio padėties skrendant;
 - (7) negalėjimą pasukti oro sraigto menčių pasraučiu;
 - (8) negalėjimą pakeisti oro sraigto žingsnio;

- (9) savaiminį oro sraigto žingsnio pasikeitimą;
- (10) nevaldomą sūkio momento ar greičio svyravimą;
- (11) mažos energijos dalių atitrūkimą.

Rotoriai ir transmisija

- (k) Pagrindinės rotoriaus pavarų dėžės (tvirtinimo elementų) gedimas arba defektas, dėl kurio skrydžio metu gali atitrūkti rotoriaus junginys ir (arba) netinkamai veikti rotoriaus valdymas;
- (l) uodegos rotoriaus, transmisijos ar lygiaverčių sistemų gedimas.

PGĮ

- (m) Išsijungimas arba sutrikimas, kai PGĮ, pvz., ETOPS, MEL, turi veikti pagal naudojimo reikalavimus;
- (n) negalėjimas išjungti PGĮ;
- (o) viršgreitis;
- (p) negalėjimas paleisti PGĮ, kai juo reikia naudotis.

2.4. Žmogiškieji veiksniai

Bet kuris incidentas, kai dėl bet kurios orlaivio konstrukcijos savybės ar netinkamumo orlaivis galėjo būti naudojamas netinkamai, o tai galėjo lemti pavojų arba katastrofą.

2.5. Kiti incidentai

- (a) bet kuris incidentas, kai dėl bet kurios orlaivio konstrukcijos savybės ar netinkamumo orlaivis galėjo būti naudojamas netinkamai, o tai galėjo lemti pavojų arba katastrofą;
- (b) bet kuris incidentas, kuris paprastai nelaikomas praneštinu (pvz., dėl apdailos ir kabinos įrangos, vandens sistemų), jei dėl susidariusių aplinkybių kilo pavojus orlaiviui ar jame esantiems žmonėms;
- (c) gaisras, sprogimas, dūmai arba toksiški ar nuodingi garai;
- (d) bet kuris kitas įvykis, kuris galėjo sukelti pavojų orlaiviui arba pakenkti orlaivyje esančių žmonių arba netoli orlaivio ar ant žemės esančių žmonių ar nuosavybės saugai;
- (e) kreipimosi į keleivius sistemos sutrikimas ar defektas, dėl kurio sistema neveikia arba nėra garso;
- (f) piloto krėslo reguliavimo gedimas skrendant.

3. ORLAIVIO TECHNINĖ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS

- (a) neteisingas orlaivio dalių ar komponentų sumontavimas, aptiktas atliekant inspektavimą ar bandymo procedūrą kitu tikslu;
- (b) karšto išmetamojo oro nuotėkis, dėl kurio sugadinta konstrukcija;
- (c) bet koks kontroliuojamo ilgaamžiškumo dalies defektas, dėl kurio ją reikia pakeisti nesibaigus jos tarnavimo laikui;
- (d) bet koks toliau minimų komponentų gedimas ar nusidėvėjimas (pvz., įtrūkiai, įskilimai, korozija, atsilupimas, atsiklijavimas ir kt.) dėl bet kokios priežasties (pvz., vibracijos, standumo praradimo ar konstrukcijos pažeidimo):
 - (1) pagrindinės konstrukcijos arba PKE (pagal gamintojo remonto vadove pateiktą apibrėžtį), jei toks gedimas ar nusidėvėjimas viršija remonto vadove nustatytas leistinas ribas ir dėl to reikia visiško arba dalinio remonto arba pakeitimo;
 - (2) pagalbinės konstrukcijos, dėl kurios gedimo ar nusidėvėjimo kilo ar galėjo kilti pavojus orlaiviui;
 - (3) variklio, oro sraigto ar sraigtasparnio rotoriaus sistemos;
- (e) bet koks bet kurios sistemos ar įrangos sutrikimas, netinkamas veikimas ar defektas, pažeidimas arba nusidėvėjimas, nustatytas laikantis tinkamumo skraidyti direktyvos ar kitos privalomos instrukcijos, išleistos reguliavimo institucijos, kai:
 - (1) pirmą kartą tai nustato už atitiktį atsakinga institucija, teikianti ataskaitas;
 - (2) bet kurį kitą kartą vykdant reikalavimus viršijamos instrukcijoje nurodytos leistinos ribos ir (arba) nėra paskelbtų remonto (taisymo) procedūrų;
- (f) bet kurios avarinės sistemos ar įrangos, įskaitant visas išėjimo duris ir apšvietimą, nepakankamas veikimas, įskaitant naudojimą techninės priežiūros ar bandymų tikslu;
- (g) privalomų techninės priežiūros procedūrų nesilaikymas arba pavojingos klaidos;
- (h) nežinomos arba įtartinos kilmės gaminiai, dalys, prietaisai ir medžiagos;
- (i) klaidinantys, neteisingi ar nepakankami techninės priežiūros duomenys ar procedūros, kurios galėtų lemti techninės priežiūros klaidas;
- (j) bet koks antžeminės įrangos, naudojamos orlaivio sistemoms ir įrangai bandyti ar tikrinti, sutrikimas, netinkamas veikimas ar defektas, kai laikantis privalomų įprastų inspektavimo ir bandymų procedūrų problema aiškiai nenustatyta ir tai lemia pavojingą padėtį.

4. ORO NAVIGACIJOS PASLAUGOS, ĮRANGA IR ANTŽEMINĖS PASLAUGOS

4.1. Oro navigacijos paslaugos (ONP)

Praneštinų su ONP susijusių incidentų sąrašas pateikiamas IB priede.

4.2. Aerodromas ir aerodromo įranga

- (a) Radijo ryšio tarp antžeminės tarnybos darbuotojų ir oro eismo tarnybos nutrūkimas;
- (b) gaisrinės signalizacijos sistemos neveikimas;
- (c) reikalavimų neatitinkantis gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybų pasiekiamumas;
- (d) reikšmingi aerodromo naudojimo sąlygų pasikeitimai, dėl kurių gali susidaryti pavojinga padėtis, apie kuriuos oro eismo tarnybai nepranešta.

4.3. Keleivių aptarnavimas, bagažo ir krovinių paslaugos

- (a) Pavojingas orlaivio konstrukcijos, sistemų ir įrangos užteršimas dėl vežamo bagažo ar krovinių;
- (b) neteisingas keleivių susodinimas, bagažo ar krovinių sukrovimas, kuris galėtų turėti didelės įtakos orlaivio masei ir (arba) balansui;
- (c) neteisingas bagažo ar krovinių (įskaitant rankinį bagažą) sudėjimas, dėl kurio galėtų kilti pavojus orlaiviui, jo įrangai ar jame esantiems žmonėms arba būti trukdoma avarinei evakuacijai;
- (d) netinkamas krovinių konteinerių ar kitų stambių krovinių sukrovimas;
- (e) pavojingų prekių vežimas arba bandymas jas vežti nesilaikant taikytinų taisyklių, įskaitant netinkamą pavojingų prekių ženklavimą ir įpakavimą.

4.4. Antžeminės orlaiviui teikiamos paslaugos ir aptarnavimas

- (a) Didelis nuotėkis pilant degalus;
- (b) neteisingo degalų kiekio įpylimas, galintis turėti didelės įtakos orlaivio patvarumui, charakteristikoms, balansui ar konstrukcijos atsparumui;
- (c) antžeminės įrangos, naudojamos orlaivio sistemoms ir įrangai bandyti ar tikrinti, sutrikimas, netinkamas veikimas ar defektas, kai laikantis privalomų įprastų inspektavimo ir bandymų procedūrų problema aiškiai nenustatyta ir tai lemia pavojingą padėtį;
- (d) privalomų aptarnavimo procedūrų nesilaikymas arba pavojingos klaidos;
- (e) užterštų ar netinkamos rūšies degalų arba kitų svarbių skysčių (įskaitant deguonį ir geriamąjį vandenį) įpylimas.

I priedo A dalies priedėlis

Tolesnėse pastraipose pateikti pranešinių incidentų, nustatytų taikant bendruosius kriterijus konkrečioms sistemoms, išvardytoms I priedo A dalies 2.2 punkte, pavyzdžiai.

1. Oro kondicionavimas, vėdinimas
 - (a) visiškas aviacinės elektronikos aušinimo įrangos neveikimas;
 - (b) išsihermetizavimas.
2. Autopiloto sistema
 - (a) įjungtos autopiloto sistemos negalėjimas veikti tinkamai;
 - (b) labai dideli pranešti įgulos sunkumai valdyti orlaivį dėl autopiloto sistemos veikimo;
 - (c) bet kurio autopiloto sistemos išjungimo įtaiso sutrikimas;
 - (d) savaiminis autopiloto režimo pasikeitimas.
3. Ryšys
 - (a) kreipimosi į keleivius sistemos sutrikimas ar defektas, dėl kurio sistema neveikia arba nėra garso;
 - (b) visiškas ryšio nutrūkimas skrendant.
4. Elektros sistema
 - (a) vienos elektros paskirstymo sistemos (kintamoji ir nuolatinė srovė) sugedimas;
 - (b) visiškas arba daugiau kaip vienos elektros generavimo sistemos sugedimas;
 - (c) pagalbinės (avarinės) elektros generavimo sistemos sugedimas.
5. Pilotų kabina, keleivių salonas, krovinių skyrius
 - (a) piloto krėslo reguliavimo gedimas skrendant;
 - (b) bet kurios avarinės sistemos ar įrangos, įskaitant avarinės evakuacijos signalizacijos sistemą ir visas išėjimo duris, sutrikimas;
 - (c) avarinis apšvietimas ir kt.;
 - (d) pakrovimo sistemos gedimas, kai sukrautas kroviny nesilaiko.
6. Priešgaisrinė sistema
 - (a) Perspėjimai dėl gaisro, išskyrus tuos, kurie iškart patvirtinami kaip klaidingi;

- (b) gaisro (dūmų) aptikimo (apsaugos) sistemos neaptiktas gedimas arba defektas, dėl kurio sistema galėtų nepastebėti gaisro ar jos gebėjimas gaisrą pastebėti sumažėtų arba būtų neįmanoma apsisaugoti nuo gaisro ar gebėjimas nuo jo apsisaugoti sumažėtų;
- (c) neperspėjimas kilus tikram gaisrui ar atsiradus dūmams.

7. Orlaivio vairai

- (a) užsparnių, priešsparnių, spoilerių ir kt. asimetrija;
- (b) pagrindinių vairų sistemų arba su jomis susijusių povairių ir fiksavimo sistemų ribotas judėjimas, strigimas arba prasta ar pavėluota reakcija į valdymo veiksmus;
- (c) vairų paviršių nebevaldymas;
- (d) įgulos jaučiama vairų paviršių vibracija;
- (e) vairų mechaninis atsijungimas arba sutrikimas;
- (f) didelis įprasto orlaivio valdymo sutrikimas arba skridimo charakteristikų suprastėjimas.

8. Degalų sistema

- (a) Netinkamas degalų kiekio rodymo sistemos veikimas, dėl kurio orlaivyje esančių degalų kiekis visiškai nerodomas arba rodomas neteisingai;
- (b) degalų nuotėkis, dėl kurio prarasta daug degalų, kyla gaisro pavojus ar didelė tarša;
- (c) degalų išpylimo sistemos netinkamas veikimas ar defektai, dėl kurių netyčia prarasta daug degalų, kilo gaisro pavojus, pavojingai užteršta orlaivio įranga ar tapo neįmanoma išpilti degalų;
- (d) degalų sistemos netinkamas veikimas ar defektai, turėję didelės įtakos degalų tiekimui ir (arba) paskirstymui;
- (e) negalėjimas perpilti ar naudoti viso naudotinių degalų kiekio.

9. Hidraulika

- (a) Vienos hidraulinės sistemos neveikimas (tik ETOPS);
- (b) atskyrimo sistemos sutrikimas;
- (c) daugiau kaip vienos hidraulinės grandinės neveikimas;
- (d) avarinės hidraulinės sistemos sutrikimas;
- (e) netyčinis priešpriešinio oro srauto varomos turbino išlindimas.

10. Apledėjimo aptikimo ir apsaugos sistema
- (a) Neaptiktas priešledžio ir (arba) ledo šalinimo sistemos neveikimas arba prastesnis veikimas;
 - (b) daugiau kaip vienos zondinio kaitinimo sistemos neveikimas;
 - (c) negalėjimas simetriškai pašalinti ledo nuo sparnų;
 - (d) neįprasta ledo sanakaupa, kurios poveikis charakteristikoms ar valdymo kokybei yra esminis;
 - (e) smarkiai suprastėjęs matomumas, trukdantis įgulai.
11. Indikatorių, įspėjimo, registravimo sistemos
- (a) Bet kurios indikatorių sistemos netinkamas veikimas arba defektas, kai dėl galimų įgulai teikiamų labai klaidingų rodmenų įgula galėtų imtis netinkamų veiksmų svarbios sistemos atžvilgiu;
 - (b) raudonojo įspėjimo funkcijos dėl sistemos gedimo neveikimas;
 - (c) kai piloto kabinos iš stiklo – daugiau kaip vieno ekrano ar kompiuterio, atliekančių rodymo ir įspėjimo funkcijas, neveikimas arba netinkamas veikimas.
12. Važiuklės sistema, stabdžiai, padangos
- (a) Stabdžių gaisras;
 - (b) smarkus stabdymo galios sumažėjimas;
 - (c) asimetriškas stabdymas, lemiantis smarkų nukrypimą nuo tako;
 - (d) važiuoklės išleidimo laisvuju kritimu sistemos sutrikimas (įskaitant įvykusį per planinius bandymus);
 - (e) nepageidaujamas važiuoklės arba jos užsklandos išleidimas ir (arba) įtraukimas;
 - (f) kelių padangų sproginimas.
13. Navigacijos sistemos (įskaitant tiksliojo artėjimo tūpti sistemas) ir skrydžio duomenų sistemos
- (a) visų navigacijos įrenginių neveikimas arba kelių įrenginių sutrikimas;
 - (b) visų arba kelių skrydžio duomenų sistemos įrenginių sutrikimas;
 - (c) labai klaidinantys rodmenys;
 - (d) didelės navigacijos klaidos dėl neteisingų duomenų arba duomenų bazės kodavimo klaidos;

- (e) netikėti nukrypimai nuo horizontalaus arba vertikalų kurso, atsiradę ne dėl piloto veiksmų;
- (f) antžeminės navigacijos įrangos nesklandumai, lemiantys dideles navigacijos klaidas, nesusijusias su perėjimu iš inercinio navigacijos režimo į radijo navigacijos režimą.

14. Deguonies tiekimas hermetizuotame orlaivyje

- (a) Deguonies tiekimo į pilotų kabiną nutrūkimas;
- (b) deguonies tiekimo daugeliui keleivių (daugiau kaip 10 %) nutrūkimas, įskaitant ir aptiktąjį atliekant techninę priežiūrą, treniruojantis ar bandant.

15. Turbinos kompresoriaus oro išmetimo sistema

- (a) Karšto išmetamo turbinos kompresoriaus oro nuotėkis, dėl kurio įsijungia gaisro signalizacija arba sugadinama konstrukcija;
- (b) visų oro išmetimo sistemų neveikimas;
- (c) išmetamo oro nuotėkio aptikimo sistemos sutrikimas.

B dalis. Praneštinų incidentų, susijusių su oro navigacijos paslaugomis, sąrašas

1 pastaba. Nors šioje dalyje išvardijama dauguma praneštinų incidentų, šis sąrašas negali būti visiškai išsamus. Turi būti pranešama ir apie kitus incidentus, kurie, susijusių asmenų vertinimu, atitinka kriterijus.

2 pastaba. Ši dalis neapima avarių ir pavojingų incidentų, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 996/2010. Be kitų reikalavimų, taikomų pranešimams apie avarijas ir pavojingus incidentus, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 996/2010, apie juos taip pat turi būti pranešama naudojantis privalomomis pranešimų apie įvykius sistemomis.

3 pastaba. Šioje dalyje nurodyti ONP incidentai, kurie kelia tikrą arba potencialų pavojų skrydžio saugai arba gali sutrikdyti saugių ONP paslaugų teikimą.

4 pastaba. Šios dalies turinys neapriboja teisės pranešti apie kiekvieną incidentą, padėtį ar būseną, kurie, pasikartoję kitokiomis, tačiau tikėtinomis aplinkybėmis, arba toliau netrukdomai vykdomi, galėtų sukelti pavojų orlaivio saugai.

- (1) Pavojingo priartėjimo incidentai (įskaitant konkrečias situacijas, kai laikoma, kad orlaivis yra per arti kito orlaivio, žemės, transporto priemonės, asmens ar objekto):
 - (a) mažiausiojo atstumo reikalavimo pažeidimas;
 - (b) nepakankamas atstumas;
 - (c) valdomasis skrydis, kai vos pavyksta išvengti orlaivio atsitrengimo į paviršių;
 - (d) įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką, kai teko imtis išvengiamųjų veiksmų.
- (2) Susidūrimo arba pavojingo priartėjimo galimybė (įskaitant konkrečias situacijas, kurios gali virsti avarija arba pavojingu priartėjimu, jei netoli yra kitas orlaivis):
 - (a) įriedėjimas į kilimo ir tūpimo taką, kai išvengiamųjų veiksmų imtis nereikėjo;
 - (b) išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako;
 - (c) orlaivio nukrypimas nuo skrydžių valdymo tarpo;
 - (d) orlaivio vykdomas taikytinų oro eismo valdymo (OEV) taisyklių pažeidimas:
 - (1) orlaivio vykdomas taikytinų paskelbtų OEV procedūrų pažeidimas;
 - (2) įskridimas į oro erdvę be leidimo;
 - (3) orlaivio vykdomas reikalavimų dėl su OEV susijusios įrangos gabenimo ir naudojimo, privalomų pagal taikytinas taisykles, pažeidimas.
- (3) Su OEV susiję incidentai (įskaitant konkrečias situacijas, kai daroma įtaka gebėjimui teikti saugias OEV paslaugas, įskaitant situacijas, kai atsitiktinai nebuvo pakenkta orlaivio naudojimo saugai).

Tai tokie incidentai:

- (a) negalėjimas teikti OEV paslaugų:
 - (1) negalėjimas teikti oro eismo paslaugų;
 - (2) negalėjimas teikti oro erdvės valdymo paslaugų;
 - (3) negalėjimas teikti oro eismo srauto valdymo paslaugų;
- (b) ryšio funkcijos sutrikimas;
- (c) stebėjimo funkcijos sutrikimas;
- (d) duomenų apdorojimo ir paskirstymo funkcijos sutrikimas;
- (e) navigacijos funkcijos sutrikimas;
- (f) OEV sistemos apsauga.

I priedo B dalies priedėlis

Tolesnėse pastraipose pateikti praneštinų OEV incidentų, nustatytų taikant orlaivio operacijų bendruosius kriterijus, išvardytus I priedo B dalies 3 dalyje, pavyzdžiai.

1. Iš esmės neteisingos, netinkamos arba klaidinančios informacijos iš bet kurio antžeminio šaltinio, pvz., oro eismo tarnybos (ATS), automatinės terminalo informacijos tarnybos (ATIS), meteorologijos tarnybų, navigacijos duomenų bazių, žemėlapių, grafikų, oro navigacijos informacijos tarnybos (AIS), vadovų ir kt., teikimas.
2. Mažesnio už nustatytą vietovės perskridimo aukščio nurodymas.
3. Neteisingų slėgio atskaitos duomenų (t. y. aukščiamočio nustatymo) nurodymas.
4. Neteisingas svarbių pranešimų perdavimas, gavimas ar aiškinimas, kai tai sukelia pavojingą padėtį.
5. Mažiausiojo atstumo reikalavimo pažeidimas.
6. Įskridimas į oro erdvę be leidimo.
7. Neteisėtas naudojimasis radijo ryšiu.
8. ONP antžeminės arba palydovinės įrangos sutrikimas.
9. Didelis skrydžių valdymo kontrolės ir (arba) OEV sutrikimas arba smarkus aerodromo infrastruktūros pablogėjimas.
10. Aerodromo judėjimo zonose yra kliudančių orlaivių, transporto priemonių, gyvūnų, asmenų ar pašalinių objektų ir (arba) jie kliudo navigacijos įrenginiams, todėl susidaro arba gali susidaryti pavojinga padėtis.
11. Kliuvinių ar pavojų aerodromo judėjimo zonose ženklinimo klaidos ar trūkumai, dėl kurių susidaro pavojinga padėtis.
12. Aerodromo apšvietimo sutrikimas, iš esmės netinkamas veikimas ar visiškas neveikimas.

II PRIEDAS. TERMINŲ IR REIKALAVIMŲ, TAIKOMŲ PRIVALOMAI PRANEŠIMŲ APIE ĮVYKIUS SISTEMAI, SARAŠAS

1. PRANEŠIMO TERMINAS

1.1. Bendroji taisyklė

Pranešimas pagal 4 straipsnį pateikiamas ne vėliau kaip per 72 valandas.

1.2. Ypatingieji atvejai

- (a) Galimo susidūrimo su kitu skraidančiu objektu, klaidingų oro eismo procedūrų atveju arba dėl to, kad oro eismo paslaugų tarnybos arba skrydžio įgula nesilaiko taikytinų procedūrų, taip pat oro eismo paslaugų tarnybų įrenginių gedimo atveju pagal Reglamento (EB) Nr. 859/2008²² (ES-OPS) 1.420 dalies d punkto 1 papunktį pranešimas teikiamas nedelsiant.
- (b) Potencialaus pavojaus dėl paukščių atveju pagal Reglamento (EB) Nr. 859/2008 (ES-OPS) 1.420 dalies d punkto 3 papunktį pranešimas teikiamas nedelsiant.
- (c) Susidūrimo su paukščiais, kurio metu orlaiviui padaroma didelė žala arba kuri nors jo funkcija nustoja veikti arba ima veikti netinkamai, atveju pagal Reglamento (EB) Nr. 859/2008 (ES-OPS) 1.420 dalies d punkto 3 papunktį pranešimas teikiamas nutūpus.
- (d) Neteisėtos veikos orlaivyje atveju pagal Reglamento (EB) Nr. 859/2008 (ES-OPS) 1.420 dalies d punkto 5 papunktį pranešimas teikiamas, kai tai įmanoma.
- (e) Potencialiai pavojingų sąlygų, pavyzdžiui, netvarkingos antžeminės ar navigacinės įrangos, meteorologinių reiškinių ar ugnikalnių pelenų debesų, susidarymo skrydžio metu atveju pagal Reglamento (EB) Nr. 859/2008 (ES-OPS) 1.420 dalies d punkto 6 papunktį pranešimas teikiamas, kai tai įmanoma.

2. PRIVALOMŲ DUOMENŲ LAUKELIAI

2.1. Bendrųjų duomenų laukeliai

Visuose pagal 4 ir 5 straipsnius teikiamuose pranešimuose apie įvykius nurodoma bent tokia informacija:

(1) Antraštė

- Antraštė

(2) Bylos informacija

- Atsakingas subjektas

²² 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008, iš dalies keičiantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais, OL L 254, 2008 9 20, p. 1.

- Bylos numeris
- Įvykio būseną

(3) Kada

- Vietos data
- Vietos laikas
- Pasaulinė data
- Pasaulinis laikas

(Jei nurodoma tik viena data ir (arba) vienas laikas, reikėtų nurodyti pasaulinę datą arba laiką)

(4) Kur

- Įvykio valstybė ir (arba) sritis
- Įvykio vieta

(5) Klasifikacija

- Įvykio klasė
- Įvykio kategorija

(6) Sunkumas

- Maksimali žala
- Sužalojimų mastas
- Žala trečiajai šaliai (rekomenduojamas laukelis, ne visada aktualus)
- Žala aerodromui (rekomenduojamas laukelis, ne visada aktualus)

(7) Santykis su OEV (kai aktualu)

- OEV indėlis

(8) Oras (kai aktualu)

- Oras svarbus

Jei taip:

- Oro sąlygos
- Šviesumas

- Vėjo greitis
 - Matomumas
 - Oro temperatūra
- (9) Aplinkybės
- Vartojama kalba
 - Aplinkybės
- (10) Įvykiai
- Įvykio rūšis
 - Įvykio etapas
- (11) Rizikos klasifikacija

2.2. Specialiųjų duomenų laukeliai

Jei įvykyje dalyvauja orlaivis, nurodoma tokia informacija:

- (1) Orlaivio identifikaciniai duomenys
- Registravimo valstybė
 - Markė, modelis, serija
 - Orlaivio serijos numeris
 - Orlaivio registracija
- (2) Orlaivio naudojimas
- Naudotojas
 - Naudotojo rūšis
- (3) Orlaivio aprašymas
- Orlaivio kategorija
 - Rūšis pagal varomąją jėgą
 - Variklių skaičius
 - Svorio grupė
- (4) Skrydžio istorija
- Paskutinė išvykimo vieta

- Planuota paskirties vieta
- Skrydžio etapas
- Įvykis ant žemės
- Tūpimo rūšis (rekomenduojamas laukelis, ne visada aktualus)
- Tūpimo vieta (rekomenduojamas laukelis, ne visada aktualus)

(5) Oro eismo paslaugos

- Galiojančios skrydžio taisyklės
- Dabartinė eismo rūšis

III PRIEDAS. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ SĄRAŠAS

- (a) Suinteresuotųjų šalių, kurioms suteikti informaciją kiekvienu konkrečiu atveju priimamas sprendimas pagal 11 straipsnio 4 dalį arba priimamas bendro pobūdžio sprendimas pagal 11 straipsnio 6 dalį, sąrašas
1. *Gamintojai*: orlaivių, variklių, oro sraigtų, orlaivių dalių ir prietaisų projektuotojai ir gamintojai; oro eismo valdymo (OEV) sistemų ir jų sudedamųjų dalių projektuotojai ir gamintojai; oro navigacijos paslaugoms (ONP) skirtų sistemų ir jų sudedamųjų dalių projektuotojai ir gamintojai; aerodromų kontroliuojamose teritorijose naudojamų sistemų ir įrenginių projektuotojai ir gamintojai.
 2. *Techninė priežiūra*: organizacijos, vykdančios orlaivių, variklių, oro sraigtų, orlaivių dalių ir prietaisų techninės priežiūros ar kapitalinio remonto darbus; oro navigacijos įrenginių montavimo, keitimo, techninės priežiūros, taisymo, kapitalinio remonto darbus, šių įrenginių tikrinimą skrydžio metu ar patikrą; ar aerodromų kontroliuojamose teritorijose esančių sistemų, jų sudedamųjų dalių ir įrangos techninę priežiūrą ar kapitalinį remontą.
 3. *Naudotojai*: oro vežėjai, orlaivių naudotojai, oro vežėjų ir orlaivių naudotojų asociacijos; aerodromų naudotojai ir aerodromų naudotojų asociacijos.
 4. Oro navigacijos paslaugų teikėjai ir oro eismo valdymo ypatingųjų funkcijų vykdytojai.
 5. *Aerodromo paslaugų teikėjai*: organizacijos, atsakingos už antžemines orlaiviams teikiamas paslaugas, įskaitant degalų pripylimą, aptarnavimą, krovinio važtaraščio parengimą, pakrovimą, ledo šalinimą ir orlaivio vilkimą aerodromo teritorijoje, taip pat gelbėjimo ir gaisrų gesinimo ar kitas avarinių tarnybų paslaugas.
 6. Aviacijos mokymo organizacijos.
 7. *Trečiųjų šalių organizacijos*: trečiųjų šalių vyriausybių aviacijos administracijos ir avarijų tyrimo institucijos.
 8. Tarptautinės aviacijos organizacijos.
 9. *Tyrimai*: valstybinės ar privačios tyrimų laboratorijos, centrai ar subjektai arba universitetai, kuriuose vykdomi aviacijos saugos tyrimai ar studijos.
- (b) **Suinteresuotųjų šalių, kurioms suteikti informaciją pagal 11 straipsnio 4 ir 5 dalių nuostatas kiekvienu konkrečiu atveju priimamas sprendimas, sąrašas**
1. *Pilotai* (asmeniškai).
 2. *Skrydžių vadovai* (asmeniškai) ir kitas OEV ir (arba) ONP personalas, vykdamas su sauga susijusias užduotis.
 3. Inžinieriai ir (arba) mechanikai ir (arba) eismo saugos elektronikos specialistai ir (arba) aviacijos (ar aerodromų) vadovai (asmeniškai).
 4. Personalo, vykdančio su sauga susijusias užduotis, profesinių organizacijų atstovai.

IV PRIEDAS. PRAŠYMAS SUTEIKTI INFORMACIJOS, SAUGOMOS EUROPOS CENTRINĖJE SAUGYKLOJE

1. Vardas, pavardė
Užimamos pareigos
Įmonė
Adresas
Telefonas
E. paštas
Data
Veiklos pobūdis

Atitinkama suinteresuotųjų šalių kategorija (žr. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. .../.... dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius III priedą)

2. **Prašomi duomenys** (prašome suformuluoti prašymą kuo tiksliau, nurodyti atitinkamą datą ir (arba) laikotarpį, kuris jus domina):

--

3. Prašymo priežastis

--

4. Paaiškinkite, koku tikslu bus naudojama informacija

--

5. Data, iki kurios reikalingi prašomi duomenys
6. Užpildyta forma elektroniniu paštu turėtų būti siunčiama (keitimosi informacija atstovas)
7. Galimybė susipažinti su informacija

Keitimosi informacija atstovas nėra įpareigotas suteikti visą prašomą informaciją. Visą informaciją jis gali suteikti, tik įsitikinęs, kad prašymas atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. .../.... dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius. Prašantysis ir organizacija, kurioje jis dirba, įsipareigoja informaciją naudoti tik 4 punkte aprašytu tikslu. Taip pat primenama, kad pagal šį prašymą suteikta informacija gali būti naudojama vien tik skrydžių saugos tikslais, kaip nurodyta Reglamente (ES) Nr. .../...., nenaudojant jos kitais, įskaitant kaltės ar atsakomybės priskyrimo ar komerciniais tikslais.

Be raštiško informacijos suteikėjo leidimo prašantysis neturi teisės atskleisti jam suteiktų duomenų.

Dėl pirmiau nurodytų reikalavimų nesilaikymo gali būti atsisakyta toliau teikti informaciją, saugomą Europos centrinėje saugykloje, o atitinkamais atvejais gali būti taikomos sankcijos.

8. Data, vieta ir parašas

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinami Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007, pasiūlymas

1.2. Atitinkama politikos sritis VGV / VGB sistemoje²³

0602 skirsnis. Vidaus, oro ir jūrų transportas

1.3. Pasiūlymo pobūdis

- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone**
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone, kuri bus priimta įgyvendinus bandomąjį projektą ir (arba) atlikus parengiamuosius veiksmus²⁴**
- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **esamos priemonės galiojimo pratęsimu**
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **priemone, perorientuota į naują priemonę**

1.4. Tikslai

1.4.1. Komisijos daugiametis (-čiai) strateginis (-iai) tikslas (-ai), kurio (-ių) siekiama šiuo pasiūlymu

„Skatinti saugų ir patikimą transportą“ (Vidaus, oro ir jūrų transporto veiklos 2 konkretus tikslas, Mobilumo ir transporto GD 2012 m. valdymo planas).

Mobilumo ir transporto GD politika siekiama teikti konkurencingas, tvarias, saugias ir patikimas transporto paslaugas Europos piliečiams ir įmonėms. Transporto sektorius – esminis Komisijos 2020 m. strategijos elementas.

Siekiant bendro tikslo – teikti Europos piliečiams ir įmonėms konkurencingas transporto paslaugas, taip skatinant ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, šiuo Reglamentu dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius, siūlomu pagal VGB veiklą „Vidaus, oro ir jūrų transportas“, tiesiogiai prisidedama prie konkretaus tikslo – skatinti saugų ir patikimą transportą.

1.4.2. Konkretus tikslas ir atitinkama VGV / VGB veikla

Konkretus tikslas

²³ VGV – veikla grindžiamas valdymas, VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

²⁴ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 49 straipsnio 6 dalies a arba b punkte.

Stiprinti ir įforminti Sąjungos lygmeniu veiksmus, susijusius su pranešimais apie įvykius ir ypač saugos informacijos, saugomos Europos centrinėje saugykloje, analize, visų pirma siekiant Sąjungoje nustatyti pagrindines rizikos sritis.

Šią veiklą koordinuos Europos aviacijos saugos agentūra.

Atitinkama VGV / VGB veikla

0602 skirsnis. Vidaus, oro ir jūrų transportas

1.4.3. *Numatomi rezultatai ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų turėti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Europos centrinėje saugykloje saugomų duomenų analizė Sąjungos mastu ir oficialaus statuso suteikimas Analitikų tinklui sudarytų sąlygas:

- išaiškinti galimas aviacijos saugos problemas ir pagrindines rizikos sritis Sąjungos lygmeniu;
- Europos Sąjungai sutelkti savo pastangas remiantis duomenimis;
- remti Europos aviacijos saugos programą ir Europos aviacijos saugos planą;
- teikti paramą valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus, visų pirma suteikiant joms prieigą prie didesnės apimties duomenų.

1.4.4. *Rezultatų ir poveikio rodikliai*

Nurodyti pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo stebėjimo rodiklius.

Nėra

1.5. **Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

1.5.1. *Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai*

Remti civilinės aviacijos saugos gerinimo pastangas.

1.5.2. *Papildoma ES dalyvavimo nauda*

ES veiksmams koordinuojami ir papildomi valstybių narių veiksmai.

1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Nėra

1.5.4. *Suderinamumas ir galima sąveika su kitomis atitinkamomis priemonėmis*

Nėra

1.6. **Trukmė ir finansinis poveikis**

☐ Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė ribota**

- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD]
- ☐ Finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM
- ☒ Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė neribota**
- Įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2014 m. iki MMMM,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)²⁵

- ☐ Komisijos vykdomas **tiesioginis centralizuotas valdymas**
- ☒ **Netiesioginis centralizuotas valdymas**, vykdomo užduotis perduodant:
 - ☐ vykdomosioms įstaigoms
 - ☒ Bendrijų įsteigtoms tarnyboms²⁶ (Europos aviacijos saugos agentūrai)
 - ☐ nacionalinėms viešojo sektoriaus arba viešąsias paslaugas teikiančioms įstaigoms
 - ☐ asmenims, atsakingiems už konkrečių veiksmų vykdymą pagal Europos Sąjungos sutarties V antraštinę dalį ir nurodytiems atitinkamame pagrindiniame teisės akte, apibrėžtame Finansinio reglamento 49 straipsnyje
- ☐ **Pasidalijamasis valdymas** kartu su valstybėmis narėmis
- ☐ **Decentralizuotas valdymas** kartu su trečiosiomis šalimis
- ☐ **Jungtinis valdymas** kartu su tarptautinėmis organizacijomis (*nurodyti*)

Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.

Pastabos

Kad galėtų siekti 1 konkretaus tikslo, Europos aviacijos saugos agentūrai prireiks papildomų žmogiškųjų išteklių, t. y. dviejų darbuotojų (300 000 EUR per metus, įskaitant 2 x 130 000 EUR išlaidas, įrašomas į biudžeto eilutę „Personalo išlaidos“, ir 2 x 20 000 EUR, įrašomas į biudžeto eilutę „Infrastruktūra ir veiklos išlaidos“). Papildomas 40 000 EUR biudžetas komandiruotėms bus naudojamas valstybėms narėms remti vietose, o 25 000 EUR bus panaudoti tokiai informavimo veiklai, kaip praktiniai seminarai ir seminarai, visoje Europoje remti.

Todėl EASA skirtos bendros apskaičiuotos papildomos biudžeto išlaidos sieks 365 000 EUR ir bus visiškai padengtos perskirsčius esamus agentūros išteklius.

²⁵ Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 185 straipsnyje.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Priežiūros ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Kiekvienais metais EASA darbas stebimas ir įvertinamas (praėjusių metų) bendrojoje metinėje ataskaitoje ir (ateinančių metų) darbo programoje. Šiuos du dokumentus priima Agentūros valdyba, jie siunčiami Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Audito Rūmams ir valstybėms narėms.

Kas penkerius metus atliekamas nepriklausomas išorinis įvertinimas, kad būtų nustatyta, kaip Europos aviacijos saugos agentūra įvykdė savo užduotis, ir būtų įvertintas bendrųjų taisyklių ir Agentūros darbo poveikis bendrajam aviacijos saugos lygiui.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema

2.2.1. Nustatyta rizika

Nėra

2.2.2. Numatomas (-i) kontrolės metodas (-ai)

Kiekvienais metais EASA darbas stebimas ir įvertinamas (praėjusių metų) bendrojoje metinėje ataskaitoje ir (ateinančių metų) darbo programoje. Šiuos du dokumentus priima Agentūros valdyba, jie siunčiami Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Audito Rūmams ir valstybėms narėms.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones.

Vykduojantis direktorius vykdo Agentūros biudžetą. Kasmet Komisijai, Audito Rūmams ir Agentūros valdybai jis pateikia detalią praėjusių metų pajamų ir išlaidų ataskaitą. Be to, EASA atžvilgiu Komisijos vidaus auditorius turi tokius pačius įgaliojimus kaip ir Komisijos departamentų atžvilgiu, o Agentūra turi vidaus audito sistemą, kuri yra panaši į Komisijos vidaus audito sistemą.

Europos aviacijos saugos agentūrai be apribojimų taikomas 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/1999 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų²⁷ ir 1999 m. gegužės 25 d. tarpinstitucinis susitarimas dėl OLAF atliekamų vidaus tyrimų.

²⁷ OL L 136, 1999 5 31, p. 1.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės) (nauja 2014–2020 m. daugiametė finansinė programa)

- Dabartinės biudžeto išlaidų eilutės

2014–2020 m. daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris [Aprašymas.....]	DA / NDA (28)	ELPA ²⁹ šalių	Šalių kandidačių ³⁰	Trečiųjų šalių	Pagal Finansinio reglamento 18 straipsnio 1 dalies aa punktą
1	(Nauja) 06.02.02 EASA subsidijos	DA / NDA	TAIP	NE ³¹	NE	NE

²⁸ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

²⁹ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

³⁰ Šalių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių šalių kandidačių.

³¹ Agentūros asocijuotųjų Europos trečiųjų šalių (Šveicarijos, Norvegijos ir Islandijos) dalyvavimas.

3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms suvestinė³²

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija:	1	Pažangus ir integracinis augimas
---	----------	----------------------------------

Mobilumo ir transporto GD			N ³³ metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	N+4 ir vėlesni metai (neribota trukmė)	IŠ VISO
• Veiklos asignavimai								
Biudžeto eilutė (nauja) 06.02.02	Išipareigojimai	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Mokėjimai	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami konkrečių programų rinkinio lėšomis ³⁴								
IŠ VISO asignavimų, skirtų Mobilumo ir transporto GD	Išipareigojimai	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Mokėjimai	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• IŠ VISO veiklos asignavimų	Išipareigojimai	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Mokėjimai	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų konkrečių programų rinkinio lėšomis			(6)					

³² Šios sumos bus padengtos persikirsčius ištekliais.

³³ Darant prielaidą, kad N – 2014 m., numatomi teisės akto priėmimo metai.

³⁴ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Mokėjimai	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija:	5	„Administracinės išlaidos“ ³⁵
---	----------	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<.....> GD									
• Žmogiškieji ištekliai									
• Kitos administracinės išlaidos									
IŠ VISO <.....> GD	Asignavimai								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N ³⁶ metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–5 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai								
	Mokėjimai								

³⁵ Mobilumo ir transporto GD skirtų administracinių išlaidų nėra.

³⁶ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

3.2.2. Numatomas poveikis veiklos asignavimams

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir rezultatus			N ³⁷ metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		N+4 ir vėlesni metai (neribota trukmė)		IŠ VISO	
	REZULTATAI													
	Rezultato rūšis ³⁸	Vidutinės rezultato sąnaudos	Rezultatų skaičius	Išlaidos	Rezultatų skaičius	Išlaidos	Rezultatų skaičius	Išlaidos	Rezultatų skaičius	Išlaidos	Rezultatų skaičius	Išlaidos	Bendras rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
↓														
1 KONKRETUS TIKSLAS ³⁹ ...														
- Rezultatas	Žr. *	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
IŠ VISO IŠLAIDŲ				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Rezultatas skaičiais neišreiškiamas ir apibrėžiamas kaip „įnašas į aviacijos saugos gerinimą“.

³⁷ Darant prielaidą, kad N – 2014 m., numatomi teisės akto priėmimo metai.

³⁸ Rezultatai yra numatomi tiekti produktai ir paslaugos (pvz., finansuotas studentų mainų skaičius, nutiestų kelių atstumas km ir pan.).

³⁹ Kaip apibūdinta 1.4.2. skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)“.

3.2.3. Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams

3.2.3.1. Suvestinė

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administraciniai asignavimai nenaudojami
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administraciniai asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N ⁴⁰ metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	---------

Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ⁴¹								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

⁴⁰ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁴¹ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

IŠ VISO								
---------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3.2. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti Mobilumo ir transporto GD žmogiškieji ištekliai nenaudojami
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą nurodyti sveikaisiais skaičiais (arba ne smulkiau nei dešimtujų tikslumu)

	N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
XX 01 01 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
XX 01 01 02 (Delegacijos)							
XX 01 05 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 01 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
• Išorės personalas (visos darbo dienos ekvivalento vienetais (FTE)) ⁴²							
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE, finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA ir SNE delegacijose)							
XX 01 04 yy ⁴³	- būstinėje ⁴⁴						
	- delegacijose						
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus priemonėi valdyti ir (arba) persikirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės personalas	

⁴² CA – sutartininkas („Contract Agent“); INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („Intérimaire“); JED – jaunesnysis delegacijos ekspertas („Jeune Expert en Délégation“); LA – vietinis darbuotojas („Local Agent“); SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“).

⁴³ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės personalui, finansuojamam iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

⁴⁴ Būtina struktūriniais fondams, Europos žemės ūkio fondui kaimo plėtrai (EŽŪFKP) ir Europos žuvininkystės fondui (EŽF).

3.2.4. Suderinamumas su būsima daugiamete finansine programa

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) atitinka būsimą 2014–2020 m. daugiametę finansinę programą⁴⁵
- ☐ Atsižvelgiant į pasiūlymą (iniciatyvą), reikės pakeisti būsimos daugiametės finansinės programos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą

Paaiškinti, kaip reikia pakeisti programavimą, ir nurodyti atitinkamas biudžeto eilutes bei sumas.

- ☐ Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiametę finansinę programą⁴⁶

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

- Pasiūlyme (iniciatyvoje) nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- Pasiūlyme (iniciatyvoje) numatytas bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
Iš VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁴⁵ Diskusijos dėl 2014–2020 m. daugiametės finansinės programos tebevyksta.

⁴⁶ Žr. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio įplaukoms
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - ☐ nuosaviems ištekliams
 - ☐ įvairioms įplaukoms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto įplaukų eilutė	Einamųjų metų biudžeto asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁴⁷						
		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	... atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą stulpelių skaičių (žr. 1.6 punktą)		
Straipsnis								

Įvairių asignuotųjų įplaukų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

Nurodyti poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodą.

⁴⁷

Tradicioniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 25 % surinkimo išlaidų.