



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, zmiany rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Ogólny kontekst wniosku

W ubiegłych latach średni roczny wskaźnik częstości wypadków śmiertelnych w rejsowych przewozach pasażerskich w Unii Europejskiej pozostaje mniej więcej stabilny. Według prognozy wzrostu ruchu lotniczego na następne dziesięciolecie przewiduje się, że do 2030 r. liczba lotów niemal się podwoi. Tak więc przy stabilnym wskaźniku częstości wypadków śmiertelnych stale rosnąca skala ruchu lotniczego przypuszczalnie spowoduje efekt uboczny w postaci wzrostu liczby wypadków.

Obecny system bezpieczeństwa lotniczego opiera się przede wszystkim na reagowaniu na zaistniałe okoliczności, a jego podstawę stanowią postępy technologiczne, odpowiednie przepisy wsparte skutecznym nadzorem regulacyjnym i szczegółowe badania wypadków prowadzące do wydawania zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa. Jednak pomimo że zdolność wyciągania wniosków z wypadku ma podstawowe znaczenie, okazuje się obecnie, że systemy oparte wyłącznie na reagowaniu na zaistniałe okoliczności mają ograniczone możliwości, jeśli chodzi o dalszą poprawę bezpieczeństwa. W związku z powyższym Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zachęca do przyjęcia bardziej aktywnego i opartego na dowodach podejścia do kwestii bezpieczeństwa. Skuteczność takiego aktywnego systemu zależy w dużym stopniu od zdolności do systematycznego analizowania wszystkich dostępnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym. Dane mają w istocie decydujące znaczenie dla ustalenia zagrożeń dla bezpieczeństwa, ponieważ bez rzetelnych informacji wszelkie starania, aby te zagrożenia ustalić, oparte są na domysłach.

Na poziomie Unii Europejskiej przejście do bardziej aktywnego i opartego na dowodach systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym rozpoczęło się już wraz z przyjęciem dyrektywy 2003/42/WE¹, która nakłada na wszystkie państwa członkowskie wymóg utworzenia systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń. Na mocy jej przepisów od państw członkowskich wymaga się gromadzenia, przechowywania, ochrony i wzajemnego udostępniania informacji o niektórych incydentach w lotnictwie cywilnym, a pracownicy lotnictwa zobowiązani są do zgłaszania zdarzeń zaobserwowanych w trakcie codziennej bieżącej pracy. W 2007 r. przepisy wspomnianej dyrektywy uzupełniono dwoma rozporządzeniami wykonawczymi². Pierwszym z nich utworzono centralne archiwum europejskie, do którego przekazywane są wszystkie informacje o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym zgromadzone przez państwa członkowskie, a w drugim ustanowiono zasady

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

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3; oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

odnoszące się do udostępniania informacji znajdujących się w tym archiwum. Obecnie w centralnym archiwum europejskim przechowywane są informacje o około 600 000 zdarzeń i liczba ta codziennie rośnie.

1.2. Powody przedstawienia wniosku

Dyrektywa 2003/42/WE stworzyła podstawy dla aktywnego i opartego na dowodach systemu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa w Unii Europejskiej poprzez wprowadzenie wymogu zgłaszania zdarzeń. Unia Europejska i jej państwa członkowskie nie są jednak obecnie w wystarczającym stopniu zdolne do wykorzystywania wynikających z doświadczeń informacji zwrotnych w celu zapobiegania wypadkom, a obecne przepisy są niewystarczające dla zapobieżenia wzrostowi liczby wypadków i związanych z nimi ofiar śmiertelnych w wyniku spodziewanego wzrostu ruchu.

Szereg przyczyn związanych z obecnymi przepisami europejskimi może stanowić wyjaśnienie tej sytuacji.

Po pierwsze wydaje się, że chociaż dane mają decydujące znaczenie dla ustalenia zagrożeń dla bezpieczeństwa, brak jest wystarczającej wiedzy o wszystkich zdarzeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa. Sytuacja ta jest częściowo spowodowana rozbieżnościami co do zakresu zdarzeń podlegających zgłaszaniu w poszczególnych państwach członkowskich. Wynika to także z faktu, że jednostki obawiają się zgłaszać zdarzenia (kwestia zasady „Just Culture”). Aby rzeczywiście możliwe było osiągnięcie celu, jakim jest zgłaszanie wszystkich zdarzeń, jednostki muszą mieć pełne zaufanie do systemu, głównie dlatego, że wymaga się od nich zgłaszania błędów, które mogły one popełnić lub do nich się przyczynić. Osoby zgłaszające zdarzenia nie są jednak tak samo chronione w poszczególnych państwach członkowskich i obawiają się kar ze strony zwierzchników bądź ścigania sądowego. Ponadto brak unijnego wymogu tworzenia systemów dobrowolnego zgłaszania stanowiących uzupełnienie systemów obowiązkowych i niewystarczająca jasność, jeśli chodzi o wymogi dotyczące zgłaszania zdarzeń i przepływ informacji, przyczyniają się również do niewystarczającego gromadzenia informacji o zdarzeniach.

Po drugie, scalanie danych dotyczących zdarzeń nie jest zharmonizowane ani ustrukturyzowane, czego skutkiem jest niska jakość informacji i niekompletność danych. Ta sytuacja wpływa na spójność i użyteczność informacji i ogranicza ich wykorzystanie do celów bezpieczeństwa.

Po trzecie, istnieją przeszkody prawne i organizacyjne dla zapewnienia odpowiedniego dostępu do informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim. Przepisy europejskie faktycznie wymagają usuwania danych osobowych z niektórych informacji. Chociaż celem tych przepisów jest ochrona wymagających szczególnej ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa, ich praktyczną konsekwencją jest niedostępność dla odpowiednich organów ważnych informacji związanych z bezpieczeństwem, takich jak rzeczywiste opisy zdarzeń.

Wreszcie, w obecnym prawodawstwie brak jest przepisów wskazujących, w jaki sposób państwa członkowskie powinny wykorzystywać zgromadzone dane. Od czasu przyjęcia wspomnianej dyrektywy zasady dotyczące analizy informacji

zgromadzonych przy pomocy systemów zgłaszania zdarzeń i podejmowanych w związku z nimi działań następnych zostały jednak uzgodnione na szczeblu międzynarodowym, lecz nie dokonano jeszcze ich transpozycji do prawa europejskiego. Doprowadziło to w efekcie do przyjęcia całkiem odmiennych i rozbieżnych sposobów podejścia do problemu w poszczególnych państwach członkowskich

1.3. Cele wniosku

Głównym celem inicjatywy jest przyczynienie się do ograniczenia liczby wypadków lotniczych i związanych z nimi ofiar śmiertelnych poprzez ulepszenie istniejących systemów, zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim, dzięki wykorzystaniu informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym do skorygowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa i zapobieżenia ich ponownemu powstaniu.

Cele szczegółowe są następujące:

- 1) zapewnienie gromadzenia informacji o wszystkich zdarzeniach stanowiących lub mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego i uzyskania dzięki nim pełnego i jasnego obrazu ryzyka dla bezpieczeństwa w Unii Europejskiej i jej państwach członkowskich;
- 2) zapewnienie kompletności i wysokiej jakości danych pochodzących ze zgłoszonych zdarzeń i przechowywanych w krajowych bazach danych i w centralnym archiwum europejskim;
- 3) zapewnienie właściwym organom odpowiedniego dostępu do wszystkich informacji dotyczących bezpieczeństwa przechowywanych w centralnym archiwum europejskim i wykorzystywania tych informacji wyłącznie do celów poprawy bezpieczeństwa;
- 4) zapewnienie skutecznego analizowania zgłoszonych zdarzeń, ustalania i w stosownych przypadkach eliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz monitorowania skuteczności, pod względem bezpieczeństwa, podejmowanych działań.

1.4. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Wniosek dotyczy przyjęcia rozporządzenia w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym. Nowe rozporządzenie ma zastąpić i uchylić obowiązującą dyrektywę 2003/42/WE i przepisy wykonawcze do niej, czyli rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007, oraz zmienić rozporządzenie (UE) nr 996/2010³. Żadne inne przepisy nie odnoszą się bezpośrednio do ustanowienia ogólnych ram dla zgłaszania zdarzeń w Unii Europejskiej.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (tekst mający znaczenie dla EOG); Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

1.5. Spójność z obszarami polityki i celami Unii Europejskiej

Niniejsza inicjatywa jest jednym z działań niezbędnych dla utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, opisanego w białej księdze Komisji z 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁴. Została ona również wymieniona jako punkt wymagający podjęcia działań w komunikacji Komisji pt. „Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy”⁵.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

W fazie przygotowawczej miały miejsce szeroko zakrojone konsultacje odnoszące się do ogólnych zasad i minimalnych standardów dotyczących konsultowania się przez Komisję z zainteresowanymi stronami.

Komisja przeprowadziła konsultacje z wszystkimi 27 państwami członkowskimi, wykorzystując w tym celu kwestionariusz wysłany w dniu 7 kwietnia 2011 r. Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem jednego, przekazały Komisji odpowiedzi. Komisja odbyła również kilka wizyt na miejscu w państwach członkowskich.

Komisja przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi podmiotami i ogółem społeczeństwa w drodze konsultacji społecznych, które trwały od 24 czerwca 2011 r. do 15 września 2011 r. na stronie internetowej „Twój głos w Europie”. Otrzymano łącznie 61 odpowiedzi⁶.

W zastosowaniu decyzji Komisji 98/500/WE⁷ zwrócono się do komitetu ds. dialogu społecznego w sprawach lotnictwa cywilnego o przedstawienie, w stosownych przypadkach, oficjalnego stanowiska w sprawie przeglądu. Ponadto zgodnie z art. 7 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 zwrócono się o opinię do Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych (ENCASIA).

Wszystkie zainteresowane podmioty i organy zaproszono do udziału w zorganizowanym przez Komisję warsztacie, którego głównym tematem była kwestia „Just Culture” i który odbył się w dniu 19 kwietnia 2012 r.⁸.

⁴ COM(2011) 0144 final.

⁵ COM(2011) 0670 final.

⁶ Podsumowanie tych konsultacji jest dostępne na następującej stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

⁷ Decyzja Komisji z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim; Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27.

⁸ Podsumowanie tego posiedzenia i przyjęte wnioski dostępne są na następującej stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

Komisja zwróciła się także o opinię do Europejskiego Inspektora Ochrony Danych. Przeprowadzono ponadto badanie na temat utworzenia wspólnej klasyfikacji ryzyka związanego ze zdarzeniami w lotnictwie cywilnym.

Wszystkie otrzymane propozycje i opinie zostały wykorzystane przez Komisję przy opracowywaniu projektów oceny skutków i wniosku.

2.2. Ocena skutków

Ocena skutków zawiera przegląd poszczególnych wariantów, które brano pod uwagę. Rozważano trzy pakiety strategiczne, oprócz wariantu polegającego na pozostawieniu bez zmian obecnej sytuacji, aby ocenić, w jaki sposób można zmienić dyrektywę 2003/42/WE.

Celem pakietu strategicznego nr 1 jest ulepszenie obecnego systemu poprzez stworzenie podstawowych elementów kompletnego systemu zgłaszania zdarzeń i przyczynienie się w ten sposób do poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Osiągnięciu tego rezultatu służyć mają zmiany w przepisach ograniczone do niezbędnego minimum oraz przyjmowanie zaleceń i wskazówek we wszystkich możliwych przypadkach. Środki z zakresu polityki przewidziane w tym pakiecie są środkami o niskiej intensywności.

Pakiet strategiczny nr 2 zawiera ambitniejsze środki z zakresu polityki, wiążące się z istotną zmianą unijnych przepisów dotyczących zgłaszania zdarzeń. Jego celem jest ulepszenie obecnego systemu poprzez ustanowienie niezbędnych wymogów prawnych dotyczących skutecznego działania systemu zgłaszania zdarzeń na wszystkich poziomach oraz przyczynienie się do zmniejszenia liczby wypadków lotniczych poprzez stworzenie procedury analizowania zgromadzonych danych, przyjęcie odpowiednich środków i monitorowanie skuteczności systemu pod względem poprawy bezpieczeństwa.

Celem pakietu strategicznego nr 3 jest ulepszenie obecnego systemu poprzez przekazanie kompetencji państw członkowskich w zakresie zgłaszania zdarzeń na poziom UE oraz ustanowienie, podobnie jak w pakiecie strategicznym nr 2, wymogów w zakresie analizy zdarzeń wraz z podjęciem niezbędnych działań w zakresie bezpieczeństwa i monitorowaniem postępów. W ramach tego pakietu obowiązek utworzenia systemów zgłaszania zdarzeń i zarządzania nimi zostaje przekazany Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Uwzględniając ocenę poszczególnych pakietów strategicznych w oparciu o kryteria efektywności, skuteczności i spójności, zaleca się wdrożenie pakietu strategicznego nr 2, gdyż korzyści z jego wdrożenia znacznie przewyższają koszty, jakie za sobą pociągnie. Jest to jedyny wariant, który zapewnia pełną realizację ustalonych celów, jak wykazano w ocenie skutków. Ten pakiet strategiczny stanowi zatem podstawę dla niniejszego wniosku.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis wniosku

3.1.1. Lepsze gromadzenie informacji o zdarzeniach

Wniosek stwarza odpowiednie otoczenie, w którym zapewnia się zgłaszanie wszystkich zdarzeń stanowiących lub mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Po pierwsze, we wniosku zachowuje się obowiązek utworzenia systemów obowiązkowego zgłaszania zdarzeń i wymienia osoby zobowiązane do ich zgłaszania, jak i zdarzenia, które należy zgłaszać poprzez te systemy. Oprócz systemów obowiązkowych we wniosku wprowadza się obowiązek utworzenia systemów dobrowolnych, których celem jest gromadzenie informacji o takich zdarzeniach, których nie odnotowano w systemach obowiązkowych.

Wniosek zawiera również przepisy zapewniające powstanie otoczenia, w którym dzięki chronieniu pracowników lotnictwa przed karami – z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa – funkcjonują odpowiednie mechanizmy zachęcające tychże pracowników do zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

3.1.2. Doprecyzowanie przepływu informacji

Obowiązująca dyrektywa nakłada na osoby fizyczne obowiązek zgłaszania zdarzeń bezpośrednio organom państw członkowskich, podczas gdy w rzeczywistości organy państw członkowskich większość zgłoszeń o zdarzeniach otrzymują od organizacji, które z kolei gromadzą je od osób fizycznych w ramach swych procedur zarządzania bezpieczeństwem. We wniosku uwzględnia się te tendencje i wprowadza wymagania dotyczące organizacji. Organizacje i państwa członkowskie zobowiązane są do utworzenia systemów zgłaszania zdarzeń, które umożliwią ustalenie zagrożeń dla bezpieczeństwa. Informacje o zdarzeniach zgromadzone przez organizacje przekazuje się właściwym organom państw członkowskich lub, w stosownych przypadkach, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Wszystkie informacje o zdarzeniach zgromadzone przez państwa członkowskie, organizacje i EASA zbiera się łącznie w centralnym archiwum europejskim.

3.1.3. Lepsza jakość i kompletność danych

Wniosek zawiera szereg przepisów, których celem jest poprawa jakości i kompletności zgłoszeń o zdarzeniach i umożliwienie dzięki temu lepszego określenia podstawowych obszarów ryzyka i działań, które należy podjąć.

Zgłoszenia o zdarzeniach będą musiały zawierać podstawowe informacje dzięki zdefiniowaniu obowiązkowych pól danych, takich jak data zdarzenia, kategoria zdarzenia lub relacja ze zdarzenia. We wniosku wprowadza się również obowiązek klasyfikowania zdarzeń pod względem ryzyka zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka. Należy ponadto wdrożyć procedury służące kontroli jakości danych, zwłaszcza aby zapewnić spójność między zgłoszeniem o zdarzeniu a pierwotnymi informacjami uzyskanymi od zgłaszającego. Wreszcie, Komisja będzie pomagać państwom członkowskim w osiąganiu wyższego poziomu jakości i kompletności danych, wspierając opracowywanie poradników i organizowanie

warsztatów. Celem tych działań powinno być zapewnienie spójnego i jednolitego włączania danych do baz danych.

3.1.4. *Lepsza wymiana informacji*

Dzięki wzmocnieniu obowiązujących przepisów wniosek stanowi odpowiedź na potrzebę lepszej wymiany informacji.

W tym zakresie przysługujący państwom członkowskim i EASA dostęp do centralnego archiwum europejskiego, które zawiera wszystkie informacje o zdarzeniach zgromadzone przez państwa członkowskie i przez EASA, rozszerza się na wszystkie dane i informacje znajdujące się w tej bazie danych. Te nowe przepisy umożliwiają zwłaszcza państwom członkowskim uzyskanie dostępu do danych dotyczących bezpieczeństwa związanych ze zdarzeniami, które miały miejsce w ich przestrzeni powietrznej, lecz zostały zgłoszone i ocenione przez organ innego państwa członkowskiego.

Ponadto jeśli przy ocenie danych zgromadzonych dzięki systemom zgłaszania zdarzeń organ stwierdzi istnienie kwestii dotyczących bezpieczeństwa, które uzna za interesujące dla innego organu, przekaze te informacje w odpowiednim czasie.

Wreszcie, dla ułatwienia wymiany danych i informacji, we wniosku wymaga się, aby wszystkie zgłoszenia o zdarzeniach były kompatybilne z oprogramowaniem ECCAIRS (które jest używane przez wszystkie państwa członkowskie i centralne archiwum europejskie) i z systematyką ADREP (systematyką ICAO, również stosowaną w oprogramowaniu ECCAIRS).

3.1.5. *Lepsza ochrona przed niewłaściwym wykorzystaniem informacji dotyczących bezpieczeństwa*

Nieuniknionym następstwem szerszego dostępu do znajdujących się w centralnym archiwum europejskim danych i informacji dotyczących bezpieczeństwa jest konieczność dopilnowania, by były one wykorzystywane do właściwych celów.

Z uwagi na to we wniosku wzmacnia się zasady stanowiące gwarancję tego, że – oprócz obowiązku zagwarantowania poufności zgromadzonych danych – dane mogą być udostępniane i wykorzystywane jedynie do celów zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

We wniosku postarano się również o ograniczenie niekorzystnego wpływu, jaki wykorzystanie powyższych danych przez organy sądowe może mieć na bezpieczeństwo lotnicze, poprzez obowiązek wcześniejszego zawarcia porozumień, których postanowienia powinny ustanawiać właściwą równowagę między wchodzącymi w grę dwoma rodzajami interesu publicznego (względami wymiaru sprawiedliwości i bezpieczeństwem lotniczym).

3.1.6. *Lepsza ochrona zgłaszającego dla zapewnienia ciągłej dostępności informacji*

We wniosku wzmacnia się zasady dotyczące ochrony zgłaszającego zdarzenie, aby sprawić, by takie osoby miały zaufanie do systemu, a odpowiednie informacje dotyczące bezpieczeństwa były zgłaszane.

W tym zakresie we wniosku potwierdza się obowiązek usuwania danych osobowych ze zgłoszeń o zdarzeniach i ogranicza tylko do niektórych osób dostęp do danych zawierających pełne dane osobowe. Ponadto wymaga się od państw członkowskich wstrzymania się od wszczynania postępowań, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa.

Wzmocniona zostaje zasada, zgodnie z którą pracownicy nie podlegają – z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa – żadnym konsekwencjom ze strony swego pracodawcy w związku z informacjami zgłoszonymi zgodnie z zasadami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Również od organizacji wymaga się przyjęcia zbioru zasad opisujących sposób zapewnienia ochrony pracowników.

Wreszcie, powołuje się organy krajowe, którym pracownicy mogą zgłaszać naruszenia zasad gwarantujących ich ochronę, a w stosownych przypadkach należy przyjąć sankcje.

3.1.7. Wprowadzenie wymogów dotyczących analizy i podejmowania działań następnych na poziomie krajowym

Wniosek przyspiesza przejście do bardziej aktywnego i opartego na dowodach systemu bezpieczeństwa w Europie, ponieważ nakłada nowe wymagania stanowiące transpozycję do prawa UE uzgodnionych na poziomie międzynarodowym zasad dotyczących analizy zgromadzonych informacji o zdarzeniach i związanych z nimi działań następnych.

Od organizacji i państw członkowskich wymaga się analizowania informacji zgromadzonych dzięki systemom zgłaszania zdarzeń, w celu ustalenia ryzyka dla bezpieczeństwa i podjęcia działań zmierzających do wyeliminowania wszelkich stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Monitoruje się skuteczność tych działań pod kątem uzyskanej poprawy bezpieczeństwa, a w razie potrzeby podejmuje się dodatkowe działania.

3.1.8. Wnikliwsza analiza na poziomie UE

W art. 19 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 ustanowiono już zasadę, w myśl której EASA i państwa członkowskie analizują informacje znajdujące się w centralnym archiwum europejskim. Ta zasada zostaje wzmocniona, a trwająca współpraca zostaje sformalizowana w ramach sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego, której przewodniczy EASA.

Analiza na poziomie UE uzupełniać będzie działania prowadzone na poziomie krajowym, zwłaszcza dzięki określeniu, na poziomie europejskim, ewentualnych problemów w zakresie bezpieczeństwa i podstawowych obszarów ryzyka. Wsparcie w tym zadaniu stanowić będzie wspólny unijny system klasyfikacji ryzyka, umożliwiający klasyfikację wszystkich zgłoszonych przez państwa członkowskie zdarzeń w zharmonizowany sposób.

Zarówno europejski program bezpieczeństwa lotniczego, jak i europejski plan bezpieczeństwa lotniczego odniosą korzyści z analiz i działań prowadzonych przez sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego.

3.1.9. Większa przejrzystość dla społeczeństwa

Wniosek, zachowując niezbędną poufność niektórych informacji, sprawia, że kwestie bezpieczeństwa lotniczego stają się bardziej przejrzyste dla społeczeństwa dzięki publikacji corocznych sprawozdań ze stanu bezpieczeństwa zawierających informacje o działaniach podjętych w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia i o tendencjach oraz dane zbiorcze.

3.2. Podstawa prawna

Podstawę wniosku stanowi art. 100 ust. 2 TFUE.

3.3. Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej. Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające pojedynczo. Działania na poziomie UE pozwalają na lepsze osiągnięcie celów wniosku.

Działanie na poziomie europejskim zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów. Po pierwsze, istnieje potrzeba harmonizacji zgłaszania zdarzeń i reguł dotyczących wykorzystywania i ochrony informacji oraz ochrony zgłaszającego, a po drugie, należy ze względów bezpieczeństwa wzmocnić system wymiany informacji między państwami członkowskimi i zapewnić analizowanie tych informacji oraz podejmowanie działań następczych we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto kwestie takie jak dostęp do danych centralnego archiwum europejskiego i ustanowienie procedur i narzędzi analizowania tych danych nie mogą być rozwiązane na poziomie krajowym, ponieważ dotyczą europejskiej bazy danych, w związku z którą należy podjąć działania na poziomie UE. Działania na poziomie krajowym są absolutnie konieczne, lecz niewystarczające dla zapewnienia dobrego funkcjonowania systemu jako całości i wynikającej z tego poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego, nie może w istocie zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ponieważ systemy zgłaszania prowadzone odrębnie przez państwa członkowskie są mniej skuteczne niż skoordynowana sieć z wymianą informacji umożliwiającą ustalenie ewentualnych problemów w zakresie bezpieczeństwa i podstawowych obszarów ryzyka na poziomie europejskim.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

3.4. Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Dodatkowe obciążenia dla przemysłu i organów krajowych ograniczają się do tego, co jest niezbędne dla zwiększenia skuteczności i podniesienia ogólnej jakości systemu. Wniosek pociąga za sobą koszty wynikające z wykonania przepisów dotyczących analizy zdarzeń i podejmowanych w związku z nimi działań następczych, oczekuje się jednak, że zostaną one zrównoważone przez korzyści ekonomiczne uzyskane dzięki zmniejszeniu liczby wypadków i związanych z nimi ofiar śmiertelnych.

3.5. Wybór instrumentu prawnego

Instrument prawny powinien mieć zastosowanie powszechne. Proponowanym instrumentem jest rozporządzenie.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe zwłaszcza z następujących względów:

- we wniosku ustanawia się prawa i obowiązki Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, co nie pozwala na zastosowanie dyrektywy;
- wiele niedociągnięć i problematycznych obszarów stwierdzonych w związku z obowiązującymi ramami prawnymi wiąże się z rozbieżnym wdrożeniem w poszczególnych państwach członkowskich. Odmienne praktyki, których źródłem jest obowiązująca dyrektywa, jasno pokazują, że dyrektywa nie jest instrumentem odpowiednim do osiągnięcia jednomyślnego i spójnego stosowania prawa w dziedzinie, w której takie stosowanie jest potrzebne ze względów bezpieczeństwa.

Najwłaściwszym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie, ponieważ inne warianty nie byłyby wystarczające do osiągnięcia zamierzonych celów.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet związany z opracowaniem wspólnego unijnego systemu klasyfikacji ryzyka i ze zwiększeniem budżetu przyznanego na opracowanie systemu ECCAIRS i zarządzanie centralnym archiwum europejskim został już ujęty w wieloletnich ramach finansowych.

Wpływ niniejszego wniosku na budżet wiąże się z dodatkowymi zasobami ludzkimi dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (dla sieci analityków) i dodatkowym budżetem na podróże służbowe i kontakty zewnętrzne.

Potrzeby w zakresie zarówno dodatkowych zasobów ludzkich (2 stanowiska, których koszt szacuje się na 300 000 EUR rocznie), jak i dodatkowego budżetu (podróże służbowe i kontakty zewnętrzne, szacowane na 65 000 EUR rocznie) zostaną w pełni pokryte w drodze przesunięcia w ramach istniejących zasobów Agencji, a zatem nie wywrą żadnego wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1. Uproszczenie

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa, ponieważ zastępuje dyrektywę i dwa rozporządzenia Komisji jednym aktem, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady, i nie będzie wymagał przyjęcia krajowych środków wykonawczych.

5.2. Uchylenie obowiązujących przepisów

Przyjęcie wniosku spowoduje uchylenie obowiązującej dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007 oraz zmianę rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

5.3. Europejski Obszar Gospodarczy

Akt prawny, którego dotyczy wniosek, ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, zmiany rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁰,

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych¹¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy zapewnić ogólnie wysoki i jednolity poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii, a także należy podjąć wszelkie starania w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie publiczne do transportu lotniczego.
- (2) Wskaźnik częstości wypadków śmiertelnych w lotnictwie cywilnym w ciągu ostatniego dziesięciolecia ogólnie pozostawał dość stały, niemniej jednak istnieje obawa, że przewidywany wzrost ruchu w kolejnych dziesięcioleciach może prowadzić do wzrostu liczby wypadków.
- (3) Celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im¹² jest zapobieganie wypadkom poprzez ułatwienie

⁹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹⁰ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹² Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

prowadzenia szybkich, skutecznych i wysokojakościowych badań zdarzeń lotniczych. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zakłócać procesu badania wypadków i incydentów zarządzanego przez krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych, zdefiniowanego w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010.

- (4) Jak wykazało doświadczenie, często jeszcze przed wystąpieniem wypadku ma miejsce szereg incydentów i liczne inne uchybienia, wskazujące na istnienie zagrożeń dla bezpieczeństwa. Ponadto, chociaż zdolność wyciągania wniosków z wypadku ma podstawowe znaczenie, okazało się, że systemy oparte wyłącznie na reagowaniu na zaistniałe okoliczności mają ograniczone możliwości, jeśli chodzi o dalszą poprawę bezpieczeństwa. Unia i jej państwa członkowskie powinny wprowadzić bardziej aktywne i oparte na dowodach procedury w zakresie bezpieczeństwa, w których nacisk zostanie położony na zapobieganie wypadkom dzięki analizowaniu wszystkich dostępnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym.
- (5) Poprawa bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego wymaga zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, udostępniania i analizowania istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz podejmowania stosownych działań w zakresie bezpieczeństwa na podstawie zgromadzonych informacji. To aktywne i oparte na dowodach podejście powinno być wdrażane przez organy państw członkowskich odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnicze, przez organizacje jako część ich systemu zarządzania bezpieczeństwem i przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- (6) Należy stworzyć systemy obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania umożliwiające jednostkom zgłaszanie szczegółowych informacji o zdarzeniach, a zgromadzone informacje należy przekazywać organom odpowiedzialnym za podejmowanie działań na podstawie zgłoszonych zdarzeń w celu poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (7) Pracownicy należący do różnych kategorii personelu pracującego w lotnictwie cywilnym po zaobserwowaniu zdarzenia lotniczego powinni o tym powiadamiać w celu zapobiegania wypadkom.
- (8) Należy zachęcać do opracowywania innych środków gromadzenia informacji dotyczących bezpieczeństwa, oprócz systemów wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia, aby zdobywać wszelkie informacje, które mogłyby się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa lotniczego.
- (9) Organy ds. badania zdarzeń lotniczych powinny uzyskać pełny dostęp do zgromadzonych szczegółowych informacji o zdarzeniach lub zgłoszeń o zdarzeniach przechowywanych przez ich państwa członkowskie, aby decydować, które incydenty mogą wymagać badania zdarzenia lotniczego, i wyciągać wnioski dotyczące bezpieczeństwa w interesie bezpieczeństwa lotniczego.
- (10) Uzyskanie pełnych danych dobrej jakości ma podstawowe znaczenie, ponieważ analizy i tendencje oparte na nieścisłych danych mogą dawać mylące wyniki i powodować koncentrację działań w obszarach, w których nie są one potrzebne. Takie nieścisłe dane mogą ponadto powodować utratę zaufania do informacji pochodzących z systemów zgłaszania zdarzeń. Dla zapewnienia jakości i kompletności zgłoszeń o

zdarzeniach należy określić podstawowe informacje, które powinny być w nich zawarte i które mogą się różnić w zależności od kategorii zdarzenia. Należy ponadto wdrożyć procedury służące kontroli jakości informacji i zapewnieniu spójności między zgłoszeniem o zdarzeniu a zgromadzonymi pierwotnymi szczegółowymi informacjami o zdarzeniu. Z pomocą Komisji należy również opracowywać odpowiednie poradniki, zwłaszcza w celu zapewnienia jakości i kompletności danych, jak również spójnego i jednolitego włączania danych do baz danych. Powinny być także organizowane warsztaty, zwłaszcza przez Komisję, dla zapewnienia niezbędnego wsparcia.

- (11) Należy opracować wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka, aby umożliwić określanie niezbędnych szybkich działań na podstawie poszczególnych zdarzeń stwarzających wysokie ryzyko dla bezpieczeństwa. System ten powinien również umożliwiać określenie podstawowych obszarów ryzyka na podstawie informacji zbiorczych. Taki system powinien stanowić pomoc dla państw członkowskich przy prowadzonej przez nie ocenie zdarzeń i ustalaniu najbardziej pożądanego kierunku działań. Powinien on również, dzięki analizie informacji zbiorczych z perspektywy europejskiej, umożliwiać określenie podstawowych obszarów ryzyka w Unii i stanowić wsparcie dla prac prowadzonych w ramach europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Należy udzielać odpowiedniego wsparcia w celu zapewnienia spójnej i jednolitej klasyfikacji ryzyka we wszystkich państwach członkowskich.
- (12) Zgłoszenia o zdarzeniach należy przechowywać w bazach danych, które powinny stanowić system kompatybilny z systemem ECCAIRS (oprogramowaniem używanym przez wszystkie państwa członkowskie i centralne archiwum europejskie do przechowywania zgłoszeń o zdarzeniach) i z systematyką ADREP (systematyką ICAO, wykorzystywaną również w oprogramowaniu ECCAIRS), aby ułatwić wymianę informacji.
- (13) Zdarzenia dotyczące statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub eksploatowanego przez organizację mającą siedzibę w państwie członkowskim należy zgłaszać, nawet jeśli miały miejsce poza terytorium państw członkowskich.
- (14) Informacje o zdarzeniach należy wymieniać w obrębie Unii. Powinno się to w szczególności przyczynić do znacznie lepszego wykrywania rzeczywistych lub potencjalnych zagrożeń. Ponadto powinno to umożliwić państwom członkowskim otrzymywanie wszystkich niezbędnych informacji o zdarzeniach mających miejsce na ich terytorium, lecz zgłoszonych innemu państwu członkowskiemu.
- (15) Przy wymianie informacji o zdarzeniach należy przestrzegać celu, jakim jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, a zatem nie należy przypisywać winy ani odpowiedzialności, ani dokonywać analizy porównawczej skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa.
- (16) Najskuteczniejszym środkiem zapewnienia wymiany dużej ilości informacji między wszystkimi państwami członkowskimi, Komisją i EASA jest centralne archiwum europejskie.
- (17) Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa pochodzące ze zgromadzonych w Unii zgłoszeń o zdarzeniach należy w odpowiednim czasie przekazywać do

centralnego archiwum europejskiego. Powinno to obejmować zgromadzone informacje o incydentach, lecz również informacje pochodzące z badań wypadków i poważnych incydentów, prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 966/2010.

- (18) Informacje dotyczące zdarzeń krajowych, przechowywane w krajowych bazach danych, powinny podlegać niniejszemu rozporządzeniu.
- (19) Informacje dotyczące bezpieczeństwa znajdujące się w centralnym archiwum europejskim powinny być w pełni dostępne dla podmiotów, którym powierzono zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego, w tym dla EASA, oraz dla organów odpowiedzialnych za badanie wypadków i incydentów w Unii.
- (20) Zainteresowane strony mogą zwracać się z wnioskiem o dostęp do niektórych informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim.
- (21) Ponieważ krajowe punkty kontaktowe mają najlepszą wiedzę o zainteresowanych stronach mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w ich własnym państwie członkowskim, każdy krajowy punkt kontaktowy powinien rozpatrywać wnioski zainteresowanych stron mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w danym państwie członkowskim, natomiast wnioski zainteresowanych stron z państw trzecich lub organizacji międzynarodowych powinny być rozpatrywane przez Komisję.
- (22) Należy analizować informacje zawarte w zgłoszeniach o zdarzeniach i ustalać ryzyko dla bezpieczeństwa. W wyniku tych czynności należy w odpowiednim czasie określać i realizować odpowiednie działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Informacje na temat analizy zdarzeń i podjętych w związku z nimi działań następczych należy udostępniać w obrębie organizacji i organów państw członkowskich, ponieważ przekazanie informacji zwrotnych odnoszących się do zgłoszonych zdarzeń stanowi dobrą zachętę dla jednostek do zgłaszania zdarzeń.
- (23) Należy monitorować skuteczność przyjętych środków w zakresie bezpieczeństwa, a w stosownych przypadkach podejmować dodatkowe działania dla dopilnowania, by uchybienia w zakresie bezpieczeństwa zostały odpowiednio wyeliminowane. Informacje zawarte w zgłoszeniach o zdarzeniach należy również wykorzystywać w postaci danych zbiorczych w celu ustalania tendencji.
- (24) Przy określaniu działań, które mają być włączone do ich państwowego programu bezpieczeństwa, i dla zapewnienia oparcia tych działań na dowodach, państwa członkowskie powinny wykorzystywać informacje pochodzące ze zgromadzonych zgłoszeń o zdarzeniach i ich analizę.
- (25) Z uwagi na to, że cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ponieważ systemy zgłaszania prowadzone odrębnie przez państwa członkowskie są mniej skuteczne niż skoordynowana sieć z wymianą informacji umożliwiającą ustalenie ewentualnych problemów w zakresie bezpieczeństwa i podstawowych obszarów ryzyka na poziomie Unii, analizę na poziomie krajowym należy uzupełniać analizą i działaniami następczymi na poziomie Unii w celu zapewnienia lepszego zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym. To zadanie na poziomie Unii należy powierzyć sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego.

- (26) Prace sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego powinny zwłaszcza stanowić wkład w europejski program bezpieczeństwa lotniczego i europejski plan bezpieczeństwa lotniczego, umożliwiając określenie, w oparciu o dowody, działań, które mają być podjęte na poziomie Unii.
- (27) Ogółowi społeczeństwa należy zapewnić ogólne informacje zbiorcze na temat poziomu bezpieczeństwa lotniczego w państwach członkowskich i w Unii. Informacje te powinny w szczególności obejmować tendencje i analizy wynikające z wykonania niniejszego rozporządzenia, jak również podane w postaci zbiorczej informacje o zawartości centralnego archiwum europejskiego.
- (28) Podstawą systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są informacje zwrotne i wnioski wyciągnięte z wypadków i incydentów. Zgłaszanie zdarzeń i wykorzystanie zdarzeń w interesie bezpieczeństwa opiera się na relacji zaufania między zgłaszającym zdarzenie a podmiotem odpowiedzialnym za zgromadzenie i ocenę informacji o zdarzeniu. Wymaga to ścisłego stosowania zasad poufności. Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem i ograniczenie dostępu do centralnego archiwum europejskiego tylko do zainteresowanych stron uczestniczących w poprawianiu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ma na celu zapewnienie ciągłej dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa, tak by możliwe było podejmowanie właściwych działań zapobiegawczych w odpowiednim czasie oraz poprawa bezpieczeństwa lotniczego. W związku z powyższym wymagające szczególnej ochrony informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny być w odpowiedni sposób chronione, a ich gromadzenie zapewnione poprzez zagwarantowanie ich poufności, ochronę ich źródeł oraz zaufanie ze strony personelu pracującego w lotnictwie cywilnym. Należy wprowadzić odpowiednie środki, aby umożliwić zachowanie poufności informacji gromadzonych przy pomocy systemów zgłaszania zdarzeń, a dostęp do centralnego archiwum europejskiego należy ograniczyć. Krajowe ustawy o dostępie do informacji powinny uwzględniać niezbędną poufność takich informacji. Zgromadzone informacje powinny być odpowiednio chronione przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem. Powinny być one wykorzystywane wyłącznie do celów zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego i nie powinny być wykorzystywane do przypisywania winy lub odpowiedzialności.
- (29) Osoba, która zgłasza zdarzenie w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia, powinna być odpowiednio chroniona. W związku z powyższym ze zgłoszeń o zdarzeniach należy usuwać dane osobowe, a szczegółowych informacji dotyczących zgłaszającego nie należy rejestrować w bazach danych.
- (30) W systemie lotnictwa cywilnego powinno się ponadto propagować otoczenie nierepresyjne, ułatwiające spontaniczne zgłaszanie zdarzeń i tym samym wspomagające upowszechnienie zasady „Just Culture”. Nierepresyjne otoczenie nie powinno uniemożliwiać podejmowania działań niezbędnych dla zachowania lub podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego.
- (31) Otoczenie zgodne z zasadą „Just Culture” powinno zachęcać jednostki do zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa. Nie powinno ono jednak zwalniać jednostek z ich zwykłych obowiązków. W związku z powyższym pracownicy nie powinni być karani w oparciu o informacje, które przekazali w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa.

- (32) Ważne jest wyznaczenie jasnej granicy chroniącej zgłaszającego przed konsekwencjami lub ściganiem dzięki wspólnej wykładni pojęcia rażącego niedbalstwa.
- (33) Zgłoszonymi zdarzeniami powinny zajmować się wyznaczone osoby pracujące niezależnie od innych działów, co powinno się przyczyniać do upowszechnienia zasady „Just Culture” i zwiększać zaufanie jednostek do systemu.
- (34) Pracownicy powinni mieć możliwość zgłaszania naruszeń zasad określających ich ochronę ustanowionych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny określić konsekwencje naruszenia zasad ochrony zgłaszającego i w razie potrzeby przyjąć sankcje.
- (35) Jednostki mogą powstrzymywać się przed zgłaszaniem zdarzeń z obawy przed samooskarżeniem się i jego potencjalnymi skutkami w postaci postępowania przed organami sądowymi. W związku z powyższym państwa członkowskie nie powinny wszczynać postępowania przeciwko zgłaszającemu w oparciu o jego zgłoszenie, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa. Ponadto współpraca między organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo a organami sądowymi powinna zostać zacieśniona i sformalizowana dzięki zawartym wcześniej porozumieniom, w których należy dążyć do zachowania równowagi między różnymi wchodzącymi w grę rodzajami interesu publicznego, a zwłaszcza uwzględnić kwestie dostępu do zgłoszeń o zdarzeniach znajdujących się w krajowych bazach danych i wykorzystania tych zgłoszeń.
- (36) W celu zapewnienia odpowiedniego dostosowywania i aktualizacji informacji zawartych w załącznikach do niniejszego rozporządzenia, jak również w celu ustalenia wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka, aktualizacji środków dotyczących włączania informacji do centralnego archiwum europejskiego oraz rozszerzania lub ograniczania udostępniania informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (37) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące wdrożenia wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka i zarządzania centralnym archiwum europejskim. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹³.
- (38) Przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia należy ściśle przestrzegać zasad przetwarzania danych i ochrony osób fizycznych, określonych w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego

¹³ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

przepływu tych danych¹⁴ oraz w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych¹⁵. Przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia należy ściśle przestrzegać zasad dostępu do danych, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji¹⁶, z wyjątkiem przypadków dotyczących udostępniania danych i informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, które są chronione na mocy surowszych zasad dostępu określonych w niniejszym rozporządzeniu.

- (39) Sankcje powinny w szczególności umożliwiać karanie wszelkich osób lub podmiotów, które wbrew niniejszemu rozporządzeniu niewłaściwie wykorzystują informacje chronione niniejszym rozporządzeniem, wyciągają konsekwencje wobec zgłaszającego zdarzenie, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, nie tworzą odpowiedniego otoczenia umożliwiającego gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, nie analizują zgromadzonych informacji i nie działają na rzecz wyeliminowania wykrytych rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz nie dokonują wymiany zgromadzonych informacji w zastosowaniu niniejszego rozporządzenia.
- (40) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych zasad zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, nie może zostać osiągnięty w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie, a zatem ze względu na jego ogólnoeuropejską skalę i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tymże artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (41) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 996/2010.
- (42) Należy uchylić dyrektywę 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym¹⁷, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym¹⁸ oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym¹⁹,

¹⁴ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

¹⁵ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

¹⁶ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

¹⁷ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

¹⁸ Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

¹⁹ Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, udostępniania i analizowania istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz podejmowania, w stosownych przypadkach, działań w zakresie bezpieczeństwa na podstawie zgromadzonych informacji. Niniejsze rozporządzenie zawiera również przepisy dotyczące włączania zgromadzonych informacji do centralnego archiwum europejskiego oraz ich udostępniania zainteresowanym stronom w celu przekazania tym stronom informacji potrzebnych im do poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
2. Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie przypisywanie winy lub odpowiedzialności.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „usunięcie danych osobowych” oznacza usunięcie z przedkładanych zgłoszeń o zdarzeniu wszystkich informacji osobistych dotyczących osoby zgłaszającej oraz szczegółów technicznych prowadzących do ustalenia tożsamości osoby zgłaszającej lub osób trzecich na podstawie tych informacji;
- 2) „europejski program bezpieczeństwa lotniczego” oznacza zintegrowany zbiór regulacji na poziomie unijnym wraz z działaniami i procedurami stosowanymi w celu wspólnego zarządzania bezpieczeństwem na poziomie europejskim;
- 3) „europejski plan bezpieczeństwa lotniczego” oznacza ocenę kwestii bezpieczeństwa i powiązany plan działań na poziomie europejskim;
- 4) „rażące niedbalstwo” oznacza oczywiste i umyślne niedopełnienie obowiązku dochowania należytej staranności, bezpośrednio powodujące możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie obniżające poziom bezpieczeństwa lotniczego;
- 5) „incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo;
- 6) „zainteresowana strona” oznacza każdą osobę fizyczną, osobę prawną lub organ urzędowy posiadający osobowość prawną lub jej nieposiadający, które mają możliwość przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego dzięki dostępowi do wymienianych przez państwa członkowskie informacji o zdarzeniach i

należą do jednej z kategorii zainteresowanych stron ustanowionych niniejszym rozporządzeniem;

- 7) „zasada »Just Culture«” oznacza politykę, w ramach której operatorzy z pierwszej linii lub pozostali nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są wynikiem ich doświadczenia i wyszkolenia, natomiast nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych przewinień i działań powodujących szkody;
- 8) „zdarzenie” oznacza każdy przypadek, który jest lub mógłby być istotny w związku z bezpieczeństwem lotniczym; zdarzeniem jest zwłaszcza wypadek i poważny incydent w rozumieniu definicji zawartych w art. 2 pkt 1 i 16 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz incydent;
- 9) „organizacja” oznacza każdą organizację dostarczającą wyroby lub usługi lotnicze, co obejmuje zwłaszcza operatorów statków powietrznych, zatwierdzone organizacje obsługi technicznej, organizacje odpowiedzialne za projekt typu lub produkcję statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz certyfikowane lotniska;
- 10) „punkt kontaktowy” oznacza właściwy organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 2, w przypadku gdy wniosek o informacje składa zainteresowana strona mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim, lub Komisję, w przypadku gdy wniosek składa zainteresowana strona niemająca miejsca zamieszkania ani siedziby w Unii;
- 11) „organ ds. badania zdarzeń lotniczych” oznacza stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych przeprowadzający lub nadzorujący badanie zdarzeń lotniczych, w rozumieniu definicji zawartej w art. 4 rozporządzenia (UE) nr 996/2010;
- 12) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne struktury organizacyjne, zakresy odpowiedzialności, obszary polityki i procedury;
- 13) „państwowy program bezpieczeństwa” oznacza zintegrowany zbiór przepisów i działań, opracowany przez dane państwo członkowskie w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego.

Artykuł 3

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do zdarzeń stanowiących, lub – w przypadku niepodjęcia w związku z nimi działań naprawczych – mogących stanowić, zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób. Szczegółowy wykaz incydentów, które należy zgłaszać, znajduje się w załączniku I.

Artykuł 4

Zgłaszanie obowiązkowe

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim tworzy system obowiązkowego zgłaszania, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach.
2. Każde państwo członkowskie tworzy system obowiązkowego zgłaszania, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, w tym gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, zgromadzonych przez organizacje w zastosowaniu ust. 1.
3. Następujące osoby zgłaszają zdarzenia za pośrednictwem systemu utworzonego zgodnie z ust. 1 przez organizację zatrudniającą daną osobę lub za pośrednictwem systemu utworzonego zgodnie z ust. 2 przez państwa członkowskie:
 - a) pilot dowódca statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub statku powietrznego zarejestrowanego poza Unią, lecz użytkowanego przez operatora, któremu państwo członkowskie zapewnia nadzór nad eksploatacją, lub operatora mającego siedzibę w Unii;
 - b) osoba prowadząca przedsiębiorstwo zajmujące się pod nadzorem państwa członkowskiego lub pod nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych o napędzie turbinowym lub używanych do transportu publicznego, a także jakiegokolwiek przeznaczonego do nich wyposażenia lub części;
 - c) osoba podpisująca pod nadzorem państwa członkowskiego lub pod nadzorem EASA świadectwo obsługi technicznej lub dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego o napędzie turbinowym lub używanego do transportu publicznego, a także jakiegokolwiek przeznaczonego do niego wyposażenia lub części;
 - d) osoba wykonująca funkcję wymagającą upoważnienia jej przez państwo członkowskie, np. kontroler ruchu lotniczego lub urzędnik informujący o lotach;
 - e) dyrektor portu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008²⁰;
 - f) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, obsługą techniczną, naprawami, remontami kapitalnymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada państwo członkowskie;
 - g) osoba pełniąca funkcję związaną z obsługą naziemną statków powietrznych, obejmującą tankowanie paliwa, serwisowanie, przygotowywanie list ładunkowych,

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (tekst mający znaczenie dla EOG); *Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.*

załadunek, odladanie i holowanie w porcie lotniczym objętym rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

4. Każda osoba wymieniona w ust. 3 zgłasza zdarzenia w terminie i zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku II pkt 1.
5. Każda organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez państwo członkowskie zgłasza właściwemu organowi tego państwa członkowskiego, wspomnianemu w art. 6 ust. 2, szczegółowe informacje o zdarzeniach zgromadzone zgodnie z ust. 1.
6. Każda organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez EASA zgłasza do EASA szczegółowe informacje o zdarzeniach zgromadzone zgodnie z ust. 1.

Artykuł 5

Zgłaszanie dobrowolne

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim tworzy system dobrowolnego zgłaszania, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, które mogły nie zostać ujęte w systemie obowiązkowego zgłaszania, lecz zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie.
2. Każde państwo członkowskie tworzy system dobrowolnego zgłaszania, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, które mogły nie zostać ujęte w systemie obowiązkowego zgłaszania, lecz zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie, w tym gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach, zgromadzonych przez organizacje w zastosowaniu ust. 1.
3. Systemy dobrowolnego zgłaszania umożliwiają gromadzenie szczegółowych informacji o zdarzeniach niepodlegających obowiązkowemu zgłaszaniu zgodnie z załącznikiem I oraz zgłaszanie zdarzeń przez osoby niewymienione w art. 4 ust. 3.
4. Każda organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez państwo członkowskie zgłasza właściwemu organowi tego państwa członkowskiego, wspomnianemu w art. 6 ust. 2, szczegółowe informacje o zdarzeniach zgromadzone zgodnie z ust. 1.
5. Każda organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez EASA zgłasza do EASA szczegółowe informacje o zdarzeniach zgromadzone zgodnie z ust. 1.
6. Państwa członkowskie i organizacje mogą utworzyć inne systemy gromadzenia i przetwarzania informacji dotyczących bezpieczeństwa w celu gromadzenia szczegółowych informacji o zdarzeniach, które mogły nie zostać ujęte w systemach zgłaszania wspomnianych w art. 4 oraz w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Systemy te mogą obejmować zgłaszanie innym podmiotom niż podmioty opisane w art. 6 ust. 2 i mogą wiązać się z aktywnym udziałem przemysłu.

Artykuł 6

Gromadzenie i przechowywanie informacji

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim wyznacza co najmniej jedną osobę do zajmowania się gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem szczegółowych informacji o zdarzeniach zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5. Te wyznaczone osoby pracują odrębnie i niezależnie od pozostałych działów organizacji.
2. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden właściwy organ do wprowadzenia mechanizmu gromadzenia, oceny, przetwarzania, analizy i przechowywania szczegółowych informacji o zdarzeniach zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5. Wyznaczone właściwe organy pracują odrębnie i niezależnie od pozostałych działów przy zajmowaniu się zgłoszonymi informacjami.

Wspomniane obowiązki można powierzyć następującym organom, działającym razem bądź osobno:

- a) krajowemu organowi lotnictwa cywilnego; lub
- b) organowi ds. badania zdarzeń lotniczych; lub
- c) jakimkolwiek innemu niezależnemu organowi lub podmiotowi, któremu ta funkcja jest powierzona.

Jeśli państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden organ lub podmiot, to jeden z nich wyznacza jako punkt kontaktowy do celów przekazywania informacji wspomnianego w art. 8 ust. 2.

3. Organizacje przechowują w bazie danych zgłoszenia o zdarzeniach opracowane na podstawie szczegółowych informacji o zdarzeniach gromadzonych zgodnie z art. 4 i 5.
4. Właściwe organy, o których mowa w ust. 2, przechowują w krajowej bazie danych zgłoszenia o zdarzeniach opracowane na podstawie szczegółowych informacji o zdarzeniach gromadzonych zgodnie z art. 4 i 5.
5. W tej krajowej bazie danych przechowuje się również dane o wypadkach i poważnych incydentach.
6. Organom państw członkowskich odpowiedzialnym za realizację państwowego programu bezpieczeństwa zapewnia się pełny dostęp do krajowej bazy danych, o której mowa w ust. 4, aby im pomóc w wykonywaniu ich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa.
7. Organom ds. badania zdarzeń lotniczych zapewnia się pełny dostęp do krajowej bazy danych, o której mowa w ust. 4, aby im umożliwić wywiązywanie się z obowiązków określonych w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

Artykuł 7

Jakość i kompletność zgłoszeń o zdarzeniach

1. Zgłoszenia o zdarzeniach, o których mowa w art. 6, muszą zawierać co najmniej informacje wymienione w załączniku II pkt 2.
2. Każde zgłoszenie o zdarzeniu, o którym mowa w art. 6 ust. 4, musi zawierać klasyfikację zgłoszonego zdarzenia pod względem ryzyka dla bezpieczeństwa. Klasyfikację ustala się zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka określonym w ust. 5.
3. Organizacje i państwa członkowskie wprowadzają procedury kontroli jakości danych, zwłaszcza po to, aby zapewnić spójność odmiennych danych zawartych w zgłoszeniach o zdarzeniach i szczegółowych informacji o zdarzeniach przekazanych pierwotnie przez zgłaszającego.
4. W bazach danych, o których mowa w art. 6 ust. 3 i 4, stosuje się znormalizowane formaty dla ułatwienia wymiany informacji; muszą one również stanowić system kompatybilny z systemami ECCAIRS i ADREP.
5. Komisja opracowuje wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka umożliwiający klasyfikację zdarzeń pod względem ryzyka dla bezpieczeństwa. Czyniąc to, Komisja bierze pod uwagę potrzebę kompatybilności z istniejącymi systemami klasyfikacji ryzyka.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w stosownych przypadkach, aktów delegowanych zgodnie z art. 18, dotyczących zdefiniowania wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka.
7. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje ustalenia dotyczące wdrożenia wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
8. Komisja wspiera właściwe organy państw członkowskich w ich zadaniu scalania danych, a zwłaszcza, lecz nie jedynie, scalania podstawowych informacji, o których mowa w ust. 1, klasyfikacji zdarzeń pod względem ryzyka, o której mowa w ust. 2, oraz wprowadzenia procedur kontroli jakości danych, o których mowa w ust. 3. To wsparcie, które Komisja zapewnia w szczególności w postaci poradników i warsztatów, przyczynia się do harmonizacji procedur wprowadzania danych w poszczególnych państwach członkowskich.

Artykuł 8

Centralne archiwum europejskie

1. Komisja zarządza centralnym archiwum europejskim służącym do przechowywania wszystkich zgromadzonych w Unii zgłoszeń o zdarzeniach.
2. Każde państwo członkowskie uzgadnia z Komisją protokoły techniczne dotyczące aktualizacji centralnego archiwum europejskiego poprzez przekazywanie wszystkich

informacji dotyczących bezpieczeństwa znajdujących się w krajowych bazach danych, o których mowa w art. 6 ust. 4.

3. EASA uzgadnia z Komisją protokoły techniczne dotyczące przekazywania do centralnego archiwum europejskiego wszystkich zgłoszeń o zdarzeniach zgromadzonych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008²¹ i przepisów wykonawczych do niego, jak również informacji zgromadzonych w zastosowaniu art. 4 ust. 6 i art. 5 ust. 5.
4. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje ustalenia dotyczące zarządzania centralnym archiwum europejskim, o którym mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w stosownych przypadkach, aktów delegowanych zgodnie z art. 18, dotyczących uaktualnienia środków dotyczących włączenia do centralnego archiwum europejskiego informacji, o których mowa w ust. 2 i 3.

Artykuł 9

Wymiana informacji

1. Państwa członkowskie i EASA biorą udział w wymianie informacji, udostępniając właściwym organom pozostałych państw członkowskich, EASA i Komisji, za pomocą centralnego archiwum europejskiego, wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa przechowywane w ich odpowiednich bazach danych zawierających zgłoszenia. Zgłoszenia o zdarzeniach przekazuje się do centralnego archiwum europejskiego w ciągu 30 dni od pierwotnego zgromadzenia szczegółowych informacji o zdarzeniu. W razie potrzeby zgłoszenia o zdarzeniach aktualizuje się, uzupełniając je o dodatkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa.
2. Informacje związane z wypadkami i poważnymi incydentami również przekazuje się do centralnego archiwum europejskiego. Podstawowe informacje o faktach mających związek z wypadkami i poważnymi incydentami przekazuje się już w trakcie trwania badania. Po zakończeniu badania uzupełnia się je o wszystkie pozostałe informacje, w tym streszczenie końcowego sprawozdania z badania w języku angielskim, o ile jest ono dostępne.
3. Jeśli przy gromadzeniu szczegółowych informacji o zdarzeniach lub przechowywaniu zgłoszeń o zdarzeniach państwo członkowskie lub EASA zauważy kwestie z zakresu bezpieczeństwa uznane za interesujące dla pozostałych państw członkowskich lub EASA i być może wymagające podjęcia działań w zakresie bezpieczeństwa, państwo to lub EASA przesyła możliwie jak najszybciej wszystkie istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa odpowiednim organom państw członkowskich lub EASA.

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (tekst mający znaczenie dla EOG); *Dz. U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.*

Artykuł 10

Udostępnianie informacji

1. Każdy podmiot, któremu powierzono zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego lub badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym w Unii, ma dostęp internetowy do znajdujących się w centralnym archiwum europejskim informacji o zdarzeniach.
2. Zainteresowane strony wymienione w załączniku III mogą zwracać się z wnioskiem o dostęp do niektórych informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim. Zainteresowane strony mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii kierują wnioski o informacje do punktu kontaktowego w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania lub siedzibę. Zainteresowane strony niemające miejsca zamieszkania ani siedziby w Unii kierują swe wnioski do Komisji.
3. Ze względów bezpieczeństwa zainteresowanym stronom nie udziela się bezpośredniego dostępu do centralnego archiwum europejskiego.

Artykuł 11

Rozpatrywanie wniosków i decyzje

1. Wnioski składa się na formularzach zatwierdzonych przez punkt kontaktowy. Formularze te muszą zawierać przynajmniej pozycje wymienione w załączniku IV.
2. Punkt kontaktowy, który otrzymuje wniosek, sprawdza, czy został on złożony przez zainteresowaną stronę, i czy ten punkt kontaktowy jest właściwy do rozpatrzenia tego wniosku.
3. Punkt kontaktowy, który otrzymuje wnioski, ocenia w poszczególnych przypadkach, czy są one uzasadnione i możliwe do zrealizowania. Punkty kontaktowe mogą udzielać informacji zainteresowanym stronom na piśmie lub przy użyciu bezpiecznych środków łączności elektronicznej.
4. Jeśli wniosek zostaje przyjęty, punkt kontaktowy ustala zakres i poziom udzielanych informacji. Informacje te ogranicza się ściśle do zakresu wymaganego dla celów wniosku, nie naruszając przepisów art. 15 i 16. Informacje niezwiązane z własnymi urządzeniami, operacjami lub dziedziną działalności zainteresowanej strony przekazuje się jedynie w postaci zbiorczej lub z usunięciem danych osobowych. Informacje w postaci niezbiorczej można przekazać zainteresowanej stronie, jeśli przedstawi ona szczegółowe uzasadnienie.
5. Zainteresowanym stronom wymienionym w załączniku III lit. b) można przekazywać informacje dotyczące wyłącznie własnych urządzeń, operacji lub dziedziny działalności zainteresowanej strony.
6. Punkt kontaktowy otrzymujący wniosek od zainteresowanej strony wymienionej w załączniku III lit. a) może podjąć decyzję o charakterze ogólnym o przekazywaniu informacji tej zainteresowanej stronie w sposób regularny. Żądane informacje muszą

być związane z własnymi urządzeniami, operacjami lub dziedziną działalności zainteresowanej strony. Decyzją o charakterze ogólnym nie można przyznać dostępu do całej zawartości bazy danych i może ona jedynie obejmować dostęp do informacji, z których usunięto dane osobowe.

7. Zainteresowana strona wykorzystuje otrzymane informacje wyłącznie w celach określonych w formularzu wniosku, które powinny być zgodne z celami niniejszego rozporządzenia określonymi w art. 1. Zainteresowana strona nie może ujawniać otrzymanych informacji bez pisemnej zgody podmiotu, od którego je otrzymała, i wprowadza środki niezbędne dla zapewnienia odpowiedniej poufności otrzymanych informacji.
8. Decyzja o udostępnieniu informacji na podstawie niniejszego artykułu ograniczona jest ściśle do zakresu wymaganego dla celów jej adresata.
9. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w stosownych przypadkach, aktów delegowanych zgodnie z art. 18, dotyczących aktualizacji zasad udostępniania informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim w celu rozszerzenia lub ograniczenia ich udostępniania.

Artykuł 12

Rejestracja wniosków i wymiana informacji

1. Każdy punkt kontaktowy rejestruje wszystkie otrzymane wnioski i podjęte w związku z nimi działania. Informacje takie przekazuje się Komisji każdorazowo po otrzymaniu wniosku lub podjęciu w związku z nim działania.
2. Komisja udostępnia wszystkim punktom kontaktowym zaktualizowany wykaz wniosków otrzymanych i działań w związku z nimi podjętych przez poszczególne punkty kontaktowe i przez samą Komisję.

Artykuł 13

Analiza zdarzeń i działania następcze na poziomie krajowym

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim opracowuje procedurę analizy szczegółowych informacji o zdarzeniach zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5 w celu ustalenia zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych ze zgłoszonymi zdarzeniami. W oparciu o tę analizę określa wszelkie właściwe działania naprawcze lub zapobiegawcze wymagane dla poprawy bezpieczeństwa.
2. Po ustaleniu działań wymaganych dla wyeliminowania rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim realizuje te działania w odpowiednim czasie i ustanawia procedurę monitorowania podejmowanych reakcji i ich skuteczności.
3. W ciągu 30 dni każda organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez państwo członkowskie informuje w razie potrzeby właściwy organ państwa członkowskiego,

o którym mowa w art. 6 ust. 2, o wynikach analizy przeprowadzonej zgodnie z ust. 1 i działaniach wymaganych zgodnie z ust. 2.

4. Każde państwo członkowskie opracowuje procedurę analizy szczegółowych informacji o zdarzeniach zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5 w celu ustalenia zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych ze zgłoszonymi zdarzeniami. W oparciu o tę analizę określa wszelkie właściwe działania naprawcze lub zapobiegawcze wymagane dla poprawy bezpieczeństwa.
5. Po ustaleniu działań wymaganych dla wyeliminowania rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa każde państwo członkowskie realizuje te działania w odpowiednim czasie i ustanawia procedurę monitorowania podejmowanych reakcji i ich skuteczności.
6. Każde państwo członkowskie monitoruje również reakcje podejmowane przez organizacje na podstawie ust. 2 i ich skuteczność. W przypadku gdy w ocenie państwa członkowskiego reakcje te nie pozwalają wyeliminować rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, państwo to zapewnia podjęcie i realizację dodatkowych właściwych działań przez odpowiednią organizację.
7. Opisane w niniejszym artykule informacje dotyczące analizy poszczególnych zdarzeń i podejmowanych w związku z nimi działań następczych wprowadza się do centralnego archiwum europejskiego w odpowiednim czasie, nie później niż dwa miesiące po ich wprowadzeniu do krajowej bazy danych.
8. Państwa członkowskie wykorzystują informacje uzyskane na podstawie analizy zgłoszeń o zdarzeniach do określania działań zaradczych, jakie mają być podejmowane w ramach państwowego programu bezpieczeństwa.
9. Państwa członkowskie publikują, co najmniej raz w roku, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa zawierające informacje o rodzajach zdarzeń zgłoszonych w ramach ich krajowych systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania, aby poinformować ogół społeczeństwa o poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i działaniach przez nie podjętych w celu zaradzenia wszelkim problemom związanym z bezpieczeństwem w tej dziedzinie.
10. Państwa członkowskie mogą również publikować zgłoszenia o zdarzeniach, z których usunięto dane osobowe.

Artykuł 14

Analiza zdarzeń i działania następcze na poziomie Unii Europejskiej

1. Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich, współpracując ze sobą, uczestniczą w regularnej wymianie i analizie informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim.
2. Współpraca prowadzona jest przez sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego.
3. EASA wspiera działalność sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego, łącznie, lecz nie jedynie, z pomocą w przygotowaniu i organizacji jej posiedzeń.

4. Sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego w Unii, zwłaszcza dzięki wykonywaniu analiz bezpieczeństwa w celu wspierania europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.
5. EASA podaje informacje o wyniku analizy informacji, o której mowa w ust. 1, w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 15 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 15

Ochrona i odpowiednie wykorzystanie informacji

1. Państwa członkowskie i organizacje stosują środki niezbędne dla zapewnienia odpowiedniej poufności szczegółowych informacji o zdarzeniach, otrzymanych przez nie na podstawie art. 4, 5 i 10.
2. Szczegółowe informacje o zdarzeniach wykorzystuje się wyłącznie w celu, dla którego zostały one zgromadzone. Państwa członkowskie i organizacje nie udostępniają ani nie wykorzystują tych informacji do celu innego niż zachowanie lub poprawa bezpieczeństwa lotniczego. Informacji tych nie wykorzystuje się w celu przypisania winy lub odpowiedzialności.
3. Wywiązując się ze swych obowiązków, o których mowa w art. 14, Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich zapewniają poufność informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim i ściśle ograniczają ich wykorzystanie do takiego zakresu, jaki jest niezbędny do wypełnienia ich obowiązków związanych z bezpieczeństwem. Ze względu na to informacje te wykorzystywane są zwłaszcza do analizy tendencji w zakresie bezpieczeństwa, która może stanowić podstawę anonimowych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lub dyrektyw zdatowności, bez orzekania o winie lub odpowiedzialności.
4. Państwa członkowskie zapewniają wzajemną współpracę, dzięki zawartym wcześniej porozumieniom, swych właściwych organów, o których mowa w art. 6 ust. 2, i swych właściwych organów odpowiedzialnych za organizację wymiaru sprawiedliwości. Celem tych wcześniej zawartych porozumień jest zapewnienie właściwej równowagi między, z jednej strony, potrzebą odpowiedniej organizacji wymiaru sprawiedliwości, a z drugiej strony – ciągłą dostępnością informacji dotyczących bezpieczeństwa.

Artykuł 16

Ochrona źródeł informacji

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim dopilnowuje, by wszystkie dane osobowe, takie jak imiona i nazwiska lub adresy poszczególnych osób, dostępne były jedynie osobom, o których mowa w art. 6 ust. 1. Informacje, z których usunięto dane osobowe, udostępnia się w stosownych przypadkach w obrębie organizacji. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim przetwarza dane osobowe jedynie w zakresie niezbędnym dla celów niniejszego

rozporządzenia, nie naruszając przepisów krajowych wdrażających dyrektywę 95/46/WE.

2. Każde państwo członkowskie dopilnowuje, by żadne dane osobowe, takie jak imiona i nazwiska lub adresy poszczególnych osób, nie były nigdy rejestrowane w krajowej bazie danych, o której mowa w art. 6 ust. 4. Informacje, z których usunięto dane osobowe, udostępnia się wszystkim odpowiednim stronom, zwłaszcza w celu umożliwienia im wypełnienia ich obowiązków w zakresie poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Każde państwo członkowskie przetwarza dane osobowe jedynie w zakresie niezbędnym dla celów niniejszego rozporządzenia, nie naruszając przepisów krajowych wdrażających dyrektywę 95/46/WE.
3. Państwa członkowskie wstrzymują się od wszczynania postępowań dotyczących nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się tylko dlatego, że zostały one zgłoszone w zastosowaniu art. 4 i 5. Zasada ta nie ma zastosowania w przypadkach rażącego niedbalstwa.
4. Pracownicy, którzy zgłaszają incydenty zgodnie z art. 4 i 5, nie podlegają żadnym konsekwencjom ze strony swego pracodawcy w związku ze zgłoszonymi informacjami, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa.
5. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim przyjmuje przepisy wewnętrzne opisujące sposób, w jaki zasady polityki „Just Culture”, a w szczególności zasada, o której mowa w ust. 4, są zagwarantowane i realizowane w obrębie tej organizacji.
6. Każde państwo członkowskie powołuje organ odpowiedzialny za wykonanie niniejszego artykułu. Pracownicy mogą zgłaszać temu organowi naruszenia reguł określonych w niniejszym artykule. W stosownych przypadkach wyznaczony organ wnioskuje do swego państwa członkowskiego o przyjęcie sankcji, o których mowa w art. 21, wobec pracodawców.

Artykuł 17

Aktualizacja załączników

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 18, dotyczących załączników do niniejszego rozporządzenia, w celu dostosowania załączników do postępu technicznego, dostosowania załączników do systematyki ADREP uzgodnionej na poziomie międzynarodowym, do innych przepisów przyjętych przez Unię i do umów międzynarodowych, aktualizowania wykazu zainteresowanych stron i formularza wniosku o informacje z centralnego archiwum europejskiego oraz dopilnowania, by zakres incydentów, które należy zgłaszać w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania, pozostawał odpowiedni.

Artykuł 18

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 11 ust. 9 i art. 17 powierza się Komisji na czas nieokreślony.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 11 ust. 9 i art. 17, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 11 ust. 9 i art. 17 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 20

Dostęp do dokumentów i ochrona danych osobowych

1. Z wyjątkiem art. 10 i 11 ustanawiających surowsze reguły dostępu do danych i informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim niniejsze rozporządzenie stosuje się, nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, nie naruszając krajowych przepisów wdrażających dyrektywę 95/46/WE, oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

Artykuł 21

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy o sankcjach mających zastosowanie, gdy naruszone zostanie niniejsze rozporządzenie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o przyjęciu sankcji w zastosowaniu niniejszego artykułu.

Artykuł 22

Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010

Skreśla się art. 19.

Artykuł 23

Uchylenia

Dyrektywa 2003/42/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 tracą moc.

Artykuł 24

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I: WYKAZ INCYDENTÓW PODLEGAJĄCYCH ZGŁASZANIU W RAMACH SYSTEMU OBOWIĄZKOWEGO ZGŁASZANIA ZDARZEŃ

Część A: Wykaz podlegających zgłaszaniu incydentów związanych z eksploatacją, obsługą techniczną, naprawami i produkcją statków powietrznych

Uwaga 1: W niniejszej części wymienia się wprawdzie większość incydentów podlegających zgłaszaniu, ale ich wykazu nie można uznać za kompletny i wyczerpujący. Należy zgłaszać również wszelkie inne incydenty uznane przez zainteresowane osoby za spełniające kryteria.

Uwaga 2: Niniejsza część nie obejmuje wypadków i poważnych incydentów w rozumieniu definicji zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010. Oprócz spełniania zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 innych wymagań obejmujących powiadamianie o wypadkach i poważnych incydentach wypadki i poważne incydenty zgłasza się również poprzez systemy obowiązkowego zgłaszania zdarzeń.

Uwaga 3: Niniejsza część zawiera przykłady wymagań w zakresie zgłaszania obejmujących eksploatację, obsługę techniczną, naprawy i produkcję statków powietrznych.

Uwaga 4: Zdarzenia podlegające zgłaszaniu to zdarzenia, w których bezpieczeństwo eksploatacji było lub mogło być zagrożone, lub które mogłyby prowadzić do sytuacji niebezpiecznej. Zgłoszenie należy sporządzić, jeśli zdaniem zgłaszającego incydent nie zagrażał bezpieczeństwu eksploatacji, ale powtarzając się w innych, lecz prawdopodobnych okolicznościach, mógłby zagrożenie stworzyć. To, co jest uważane za podlegające zgłaszaniu dla jednej klasy wyrobu, części lub akcesoriów, może takim nie być dla innej jego klasy, a brak lub obecność jednego czynnika, ludzkiego lub technicznego, może przekształcić incydent w wypadek lub poważny incydent.

Uwaga 5: Zdarzenia podlegające zgłaszaniu mogą dotyczyć zarówno załogowych statków powietrznych, jak i systemów zdalnie sterowanych statków powietrznych.

SPIS TREŚCI

- 1: OPERACJE LOTNICZE STATKÓW POWIETRZNYCH
- 2: ZAGADNIENIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH
- 3: OBSŁUGA TECHNICZNA I NAPRAWY STATKÓW POWIETRZNYCH
- 4: SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, OBIEKTY I SŁUŻBY NAZIEMNE

1. OPERACJE LOTNICZE STATKÓW POWIETRZNYCH

1.1. Eksploatacja statku powietrznego

- a) Manewry unikania:
 - ryzyko kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem albo sytuacja niebezpieczna, w której właściwe byłoby podjęcie działań zapobiegawczych,

- manewr unikania wymagany do zapobiegnięcia kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub obiektem,
 - manewr unikania innych sytuacji niebezpiecznych.
- b) Incydenty przy starcie lub lądowaniu, w tym podczas lądowania zapobiegawczego lub przymusowego. Incydenty takie jak lądowanie przed początkiem drogi startowej, wytoczenie się poza koniec lub boczną krawędź drogi startowej. Starty, starty przerwane, lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drodze startowej. Wtargnięcie na drogę startową.
 - c) Niezdolność do osiągnięcia właściwych parametrów lotu statku powietrznego wymaganych podczas startu lub początkowego wznoszenia.
 - d) Krytycznie mała ilość paliwa, niemożność przepompowania paliwa lub zużycia całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia.
 - e) Utrata kontroli (także częściowa lub czasowa), niezależnie od przyczyny.
 - f) Incydenty bliskie V1 albo ją przekraczające, wynikające z sytuacji niebezpiecznej lub potencjalnie niebezpiecznej (np. przerwany start, uderzenie ogonem, utrata mocy silnika itp.) lub taką sytuację stwarzające.
 - g) Przejście na drugi krąg, stwarzające sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.
 - h) Niezamierzone znaczne odchylenie od prędkości powietrznej, zamierzonej trasy lub wysokości bezwzględnej (powyżej 300 stóp), niezależnie od przyczyny.
 - i) Zniżenie się poniżej względnej/bezwzględnej wysokości decyzji lub minimalnej względnej/bezwzględnej wysokości zniżania bez wymaganego wizualnego punktu odniesienia.
 - j) Utrata orientacji w odniesieniu do własnego położenia w przestrzeni lub położenia względem innego statku powietrznego.
 - k) Przerwa w komunikacji między członkami załóg lotniczych (CRM) lub między członkami załóg lotniczych a innymi stronami (personel pokładowy, kontrola ruchu lotniczego, personel techniczny).
 - l) Lądowanie z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem – lądowanie uważane za wymagające kontroli po lądowaniu z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem.
 - m) Przekraczanie ograniczeń nierównowagi paliwa.
 - n) Nieprawidłowe ustawienie kodu SSR (radar wtórny dozoru) lub zakresu wysokościomierza.

- o) Nieprawidłowe programowanie lub wprowadzanie błędnych haseł do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń parametrów, lub wykorzystywanie nieprawidłowych danych.
- p) Nieprawidłowe odbieranie lub interpretacja komunikatów radiotelefonicznych.
- q) Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie układu paliwowego, mające wpływ na dostarczanie lub rozprowadzenie paliwa.
- r) Niezamierzony zjazd statku powietrznego z utwardzonej nawierzchni.
- s) Kolizja statku powietrznego z jakimkolwiek innym statkiem powietrznym, pojazdem lub innym obiektem naziemnym.
- t) Nieuważne lub nieprawidłowe używanie jakichkolwiek urządzeń sterujących.
- u) Niezdolność do osiągnięcia przewidywanej konfiguracji statku powietrznego dla jakiejkolwiek fazy lotu (np. podwozie i osłony podwozia, klapy, stabilizatory, sloty itp.).
- v) Zagrożenie lub potencjalne zagrożenie stanowiące konsekwencję jakiejkolwiek zamierzonej symulacji warunków awarii w celu szkolenia, kontroli systemu lub treningu.
- w) Nienormalne wibracje.
- x) Zadziałanie jakiegokolwiek zasadniczego systemu ostrzegania związanego z manewrowaniem statkiem powietrznym, np. ostrzeżenia o konfiguracji, ostrzeżenia o przeciągnięciu (drgania drążka), ostrzeżenia o nadmiernej prędkości itp., chyba że:
 - 1) załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe, i to pod warunkiem, że fałszywe ostrzeżenie nie było wynikiem trudności lub zagrożenia wynikającego z odpowiedzi załogi na ostrzeżenie; lub
 - 2) ostrzeżenie zostało wydane do celów szkoleniowych lub kontrolnych.
- y) „Ostrzeżenie” z GPWS/TAWS (systemu ostrzegania o bliskości ziemi), jeśli:
 - 1) statek powietrzny zbliża się do ziemi bardziej niż było to planowane lub przewidywane; lub
 - 2) podczas warunków meteorologicznych wymagających lotu według przyrządów lub w nocy pojawia się ostrzeżenie o dużej prędkości zniżania (tryb 1); lub
 - 3) ostrzeżenie wynika z niewypuszczenia podwozia lub nieustawienia klapy do lądowania w położeniu właściwym dla danego punktu w fazie podejścia do lądowania (tryb 4); lub
 - 4) pojawia się lub mogła się pojawić jakakolwiek trudność lub zagrożenie stanowiące wynik odpowiedzi załogi na „ostrzeżenie”, np. zmniejszenie

odległości od innych tras ruchu. Może to obejmować ostrzeżenie dowolnego trybu lub typu, np. prawdziwe, uciążliwe lub fałszywe.

- z) „Alarm” GPWS/TAWS, jeśli jakakolwiek trudność lub zagrożenie występują lub mogłyby wystąpić w wyniku odpowiedzi załogi na „alarm”.
- aa) Alarmy ACAS (pokładowy system zapobiegania kolizjom).
- bb) Incydenty tworzone przez podmuch od napędu odrzutowego lub śmigłowego, powodujące znaczne szkody lub poważne uszkodzenia ciała.

1.2. Sytuacje awaryjne

- a) Pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne albo szkodliwe, nietypowy zapach, nawet po wygaszeniu pożaru.
- b) Zastosowanie w razie awarii jakiegokolwiek procedury niestandardowej przez załogę lotniczą lub personel pokładowy, jeśli:
 - 1) procedura istnieje, ale nie została zastosowana;
 - 2) procedura nie istnieje;
 - 3) procedura istnieje, ale jest niekompletna lub nieodpowiednia;
 - 4) procedura jest nieprawidłowa;
 - 5) zastosowano nieprawidłową procedurę.
- c) Nieodpowiedniość jakichkolwiek procedur przeznaczonych do stosowania w warunkach awaryjnych, także kiedy są stosowane do obsługi technicznej, szkolenia lub prób.
- d) Przypadek prowadzący do ewakuacji awaryjnej.
- e) Dekompresja.
- f) Użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub zastosowanie przepisowych procedur awaryjnych do opanowania sytuacji.
- g) Przypadek prowadzący do deklaracji stanu zagrożenia („Mayday” lub „panne”).
- h) Niezadowolające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym wszystkich drzwi wyjściowych i oświetlenia, również kiedy zostały użyte do celów obsługi technicznej, szkolenia lub prób.
- i) Przypadki wymagające jakiegokolwiek użycia tlenu awaryjnego przez któregoś członka załogi.

1.3. Niezdolność załogi do działania

- a) Niezdolność do działania u któregośkolwiek członka załogi lotniczej, w tym niezdolność występująca przed odlotem, jeśli uważa się, że mogłaby oznaczać niezdolność również po starcie.
- b) Niezdolność do działania u któregośkolwiek członka personelu pokładowego, która powoduje niezdolność realizacji jego podstawowych obowiązków w warunkach awaryjnych.

1.4. Uszkodzenia ciała

- a) Incydenty, które doprowadziły albo mogły doprowadzić do znaczących uszkodzeń ciała u pasażerów lub załogi, ale nie kwalifikują się do zgłaszania jako wypadek.
- b) Poważny przypadek związany ze zdrowiem, dotyczący członka załogi lub pasażerów.

1.5. Zjawiska meteorologiczne

- a) Uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub wadliwe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- b) Gradobicie, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub wadliwe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- c) Napotkanie na silne turbulencje, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub uważane za wymagające przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po wejściu w turbulencje.
- d) Niespodziewane napotkanie uskoku wiatru.
- e) Niespodziewany wlot w strefę oblodzenia, powodujący trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub wadliwe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.

1.6. Ochrona

- a) Bezprawna ingerencja wobec statku powietrznego, włącznie z zagrożeniem bombowym lub porwaniem.
- b) Trudności przy kontrolowaniu pasażerów odurzonych, dopuszczających się aktów przemocy lub niesfornych.
- c) Odkrycie pasażera bez biletu.

1.7. Inne incydenty

- a) Powtarzające się występowanie określonego rodzaju incydentu, który w przypadku pojedynczego wystąpienia nie byłby uznany za „podlegający zgłoszeniu”, ale ze względu na częstotliwość występowania stanowi potencjalne zagrożenie.

- b) Uderzenie ptaka, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub wadliwe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- c) Turbulencja w śladzie aerodynamicznym.
- d) Zmęczenie załogi uznane za takie, które zagroziło lub mogło zagrozić statkowi powietrznemu lub osobom znajdującym się na jego pokładzie albo na ziemi.
- e) Wszelkie inne incydenty dowolnego rodzaju uznane za takie, które zagroziły lub mogły zagrozić statkowi powietrznemu lub osobom znajdującym się na jego pokładzie albo na ziemi.

2. ZAGADNIENIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH

2.1. Konstrukcyjne

Nie wszystkie awarie konstrukcji wymagają zgłaszania. Podjęcie decyzji, czy awaria jest wystarczająco poważna, aby należało ją zgłosić, wymaga przeprowadzenia oceny technicznej. Można tu wziąć pod uwagę następujące przykłady:

- a) uszkodzenie podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK), który nie został uznany za odporny na uszkodzenia (element o ograniczonej żywotności). PEK to elementy, które w znaczącym zakresie przyczyniają się do przenoszenia obciążeń wynikających z lotu i ciśnienia powietrza oraz obciążeń występujących na ziemi, a których awaria może skończyć się katastrofalną awarią statku powietrznego;
- b) wada lub uszkodzenie przekraczające dopuszczalne uszkodzenia PEK uznanego za odporny na uszkodzenia;
- c) uszkodzenie lub wada przekraczające dopuszczalne tolerancje elementu konstrukcyjnego, którego awaria może zmniejszyć sztywność konstrukcyjną w stopniu tak wysokim, że osiągnięcie wymaganych marginesów flatteru, dywergencji lub odwrotnego działania sterów nie jest już możliwe;
- d) uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, na skutek której mogłoby nastąpić uwolnienie się części mogących spowodować uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym;
- e) uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, które mogłyby zagrozić prawidłowemu działaniu systemów. Zob. pkt 2 poniżej;
- f) utrata jakiegokolwiek części konstrukcji statku powietrznego podczas lotu.

2.2. Systemy

Proponuje się następujące kryteria ogólne, stosowane do wszystkich systemów:

- a) utrata, znaczna wadliwość działania lub wada któregośkolwiek systemu, podsystemu lub zestawu urządzeń w sytuacji, kiedy realizacja standardowych

procedur eksploatacyjnych, ćwiczeń itp. nie była w zadowalającym stopniu możliwa;

- b) niezdolność załogi do kontrolowania systemu, na przykład:
 - 1) niekontrolowane działania,
 - 2) nieprawidłowe lub niepełne reakcje, w tym ograniczenia ruchu lub sztywność,
 - 3) rozbieganie się systemu,
 - 4) odłączenie mechaniczne lub awaria;
- c) awaria lub wadliwe działanie wyłącznych funkcji systemu (jeden system może integrować kilka funkcji);
- d) zakłócenia w systemach lub zakłócenia międzysystemowe;
- e) awaria lub wadliwe działanie urządzenia zabezpieczającego lub systemu awaryjnego stowarzyszonego z systemem;
- f) utrata redundancji systemu;
- g) jakikolwiek incydent wynikający z nieprzewidzianego zachowania się systemu;
- h) dla statków powietrznych wyposażonych w pojedynczy system główny oraz podsystemy lub zestawy urządzeń: utrata, znaczna wadliwość działania lub wada któregoś z systemów głównych, podsystemów lub zestawów urządzeń;
- i) dla statków powietrznych wyposażonych w zwielokrotnione i niezależne systemy główne, podsystemy lub zestawy urządzeń: utrata, znaczna wadliwość działania lub wada więcej niż jednego z systemów głównych, podsystemów lub zestawów urządzeń;
- j) zadziałanie któregoś z zasadniczych systemów ostrzegania związanych z systemami lub urządzeniami statku powietrznego, chyba że załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe, pod warunkiem że fałszywe ostrzeżenie nie spowodowało trudności lub zagrożenia wynikającego z reakcji załogi na ostrzeżenie;
- k) wycieki płynów hydraulicznych, paliwa, oleju lub innych płynów, powodujące zagrożenie pożarowe lub możliwość groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego albo zagrożenie dla osób znajdujących się w statku;
- l) nieprawidłowe działanie lub wada któregoś z systemów wskaźnikowych, jeśli stwarza możliwość podawania załodze mylących informacji;
- m) wszelkie awarie, wadliwe działanie lub wady, jeśli występują w krytycznej fazie lotu i są istotne dla pracy systemu;

- n) znaczny w porównaniu z parametrami zatwierdzonymi spadek parametrów bieżących, który powoduje niebezpieczną sytuację (z uwzględnieniem dokładności metody obliczeń parametrów), z działaniem hamującym, zużyciem paliwa itp. włącznie;
- o) asymetria elementów układu sterowania lotem, np. klap, slotów, przerywaczy itd.

Dodatek do niniejszego załącznika zawiera wykaz przykładów incydentów podlegających zgłoszeniu, wynikający z zastosowania podanych tu kryteriów ogólnych do szczegółowych rozwiązań systemowych.

2.3. Napęd (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz pomocnicze jednostki zasilające (APU)

- a) Zerwanie płomienia, zatrzymanie się lub wadliwe działanie któregoś z silników.
- b) Nadobroty lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (na przykład: APU, rozrusznika w powietrzu, generatora obiegu powietrza, silnika turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika).
- c) Awaria lub wadliwe działanie jakiegokolwiek części silnika lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - 1) odpadnięcie podzespołów lub części;
 - 2) niekontrolowany ogień wewnątrz lub na zewnątrz, lub wydmuchiwanie gorącego gazu;
 - 3) ciąg w kierunku innym niż wymagany przez pilota;
 - 4) system odwracania ciągu nie działa lub działa w sposób niezamierzony;
 - 5) nie można regulować mocy, ciągu lub obrotów;
 - 6) awaria konstrukcji nośnej silnika;
 - 7) częściowa lub całkowita utrata głównej części zespołu napędowego;
 - 8) gęste widzialne dymy lub koncentracje produktów toksycznych, wystarczające do pozbawienia załogi lub pasażerów zdolności do działania;
 - 9) niemożność wyłączenia silnika przy zastosowaniu normalnych procedur;
 - 10) niemożność ponownego uruchomienia silnika zdolnego do użytku.
- d) Niekontrolowana utrata ciągu/mocy, zmiany lub oscylacje sklasyfikowane jako utrata sterowania ciągiem lub mocą (LOTC):
 - 1) dla jednosilnikowego statku powietrznego; lub

- 2) gdy są uznawane za nadmierne dla danego zastosowania; lub
 - 3) gdy może to wpłynąć na więcej niż jeden silnik wielosilnikowego statku powietrznego, w szczególności w przypadku statku powietrznego dwusilnikowego; lub
 - 4) dla wielosilnikowego statku powietrznego, gdy ten sam lub podobny typ silnika jest wykorzystywany w zastosowaniu, dla którego przypadek może być uważany za niebezpieczny lub krytyczny.
- e) Jakakolwiek wada części o kontrolowanej trwałości, powodująca jej wymianę przed upływem pełnego okresu jej używalności.
 - f) Wady mające to samo źródło, powodujące tak wysoki poziom wyłączania się silników w locie, że istnieje możliwość wyłączenia się więcej niż jednego silnika podczas tego samego lotu.
 - g) Ogranicznik lub sterownik silnika, nie działający, kiedy jest potrzebny, lub działający w sposób niezamierzony.
 - h) Przekraczanie parametrów silnika.
 - i) Uszkodzenia spowodowane ciałem obcym (FOD).

Śmigła i układ napędowy

- j) Awaria lub wadliwe działanie jakiegokolwiek części śmigła lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej spośród następujących zjawisk:
 - 1) nadmierne obroty śmigła;
 - 2) powstawanie nadmiernego oporu;
 - 3) ciąg w kierunku przeciwnym do ustawionego przez pilota;
 - 4) odpadnięcie śmigła lub jakiegokolwiek dużej jego części;
 - (5) awaria powodująca nadmierne niezrównoważenie;
 - 6) niezamierzony ruch łopat śmigła w położeniu o małym skoku poniżej ustalonego minimum w locie;
 - 7) niemożność przestawienia śmigła w chorągiewkę;
 - 8) niemożność zmiany skoku śmigła;
 - 9) niekontrolowana zmiana skoku;
 - 10) fluktuacje momentu lub prędkości bez możliwości kontroli;
 - 11) odpadnięcie części o niskiej energii.

Wirniki i układ napędowy

- k) Uszkodzenie lub wada głównej przekładni albo zamocowania wirnika, które mogły prowadzić do rozdzielenia się zespołu wirnika w locie lub nieprawidłowego działania sterowania wirnikiem.
- l) Uszkodzenie śmigła/wirnika ogonowego, układu napędowego i systemów równoważnych.

Pomocnicze jednostki zasilające (APU)

- m) Wyłączenie się lub awaria, gdy APU jest niezbędna do spełnienia wymagań eksploatacyjnych, np. ETOPS (operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi), MEL (wykaz wyposażenia minimalnego).
- n) Niemożność wyłączenia APU.
- o) Nadmierne obroty.
- p) Niemożność uruchomienia APU, gdy jest potrzebna z przyczyn eksploatacyjnych.

2.4. Czynniki ludzkie

Wszelkie incydenty, gdy którakolwiek cecha lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do błędu w użytkowaniu, który mógłby przyczynić się do powstania niebezpiecznego lub katastrofalnego skutku.

2.5. Inne incydenty

- a) Wszelkie incydenty, gdy którakolwiek cecha lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do błędu w użytkowaniu, który mógłby przyczynić się do powstania niebezpiecznego lub katastrofalnego skutku.
- b) Incydent normalnie nieuwzględniany za podlegający zgłoszeniu (np. dotyczący umeblowania i wyposażenia pokładowego, instalacji wodnych), gdy okoliczności spowodowały zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.
- c) Pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne albo szkodliwe.
- d) Każdy inny przypadek, który mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lub wpłynąć na bezpieczeństwo znajdujących się w nim osób, czy też osób lub mienia w pobliżu statku powietrznego albo na ziemi.
- e) Awaria lub wada urządzeń do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności przekazywanych komunikatów.
- f) Utrata możliwości sterowania fotelem pilota podczas lotu.

3. OBSŁUGA TECHNICZNA I NAPRAWY STATKÓW POWIETRZNYCH

- a) Nieprawidłowy montaż części lub podzespołów statku powietrznego, stwierdzony w trakcie nieprzewidywanej do tego szczególnego celu procedury inspekcji lub badań.
- b) Ujście gorącego powietrza z odpowietrzenia, powodujące uszkodzenia konstrukcji.
- c) Wszelkie wady części o kontrolowanej trwałości, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnego okresu używalności.
- d) Wszelkie uszkodzenia lub zużycia (np. pęknięcia, korozja, rozwarstwienia, odklejenia itd.) podanych niżej elementów, wynikające z dowolnych przyczyn (np. flutteru, utraty sztywności lub awarii konstrukcji):
 - 1) konstrukcji podstawowej lub podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK) (zgodnie z definicją w dostarczonej przez producenta instrukcji napraw), gdy takie uszkodzenie lub zużycie przekracza dopuszczalne granice podane w instrukcji napraw i wymaga naprawy albo też częściowej lub całkowitej wymiany;
 - 2) konstrukcji pomocniczej, które w konsekwencji stworzyły lub mogły stworzyć zagrożenia dla statku powietrznego;
 - 3) silnika, śmigła lub zespołu wirnika przy napędzie wirnikowym.
- e) Każda awaria, wadliwe działanie lub wada któregośkolwiek systemu lub urządzenia, albo też ich uszkodzenie lub zużycie stwierdzone w wyniku badań na zgodność z wytycznymi dotyczącymi zdolności do lotu lub innymi obowiązującymi instrukcjami wydanymi przez organ regulacyjny, gdy:
 - 1) zostały wykryte po raz pierwszy przez kontrolującą zgodność organizację zgłaszającą;
 - 2) przy każdej następnej kontroli zgodności przekraczają dopuszczalne wartości graniczne podane w instrukcji lub opublikowane procedury napraw lub korekcji nie są dostępne.
- f) Niezadawalające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym wszystkich drzwi wyjściowych i oświetlenia, także jeśli są używane do celów obsługi technicznej lub do prób.
- g) Niezgodność lub znaczne błędy w zakresie zgodności z wymaganymi procedurami obsługi technicznej.
- h) Wyroby, części, akcesoria i materiały pochodzenia nieznanego lub podejrzanego.
- i) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury, mogące prowadzić do błędów w obsłudze technicznej.

- j) Jakakolwiek awaria, wadliwe działanie lub wada urządzeń naziemnych stosowanych do badania lub sprawdzania systemów i wyposażenia statku powietrznego, gdy wymagana inspekcja okresowa i procedury badania nie umożliwiły jednoznacznej identyfikacji problemu, co stwarza sytuację niebezpieczną.

4. SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, OBIEKTY I SŁUŻBY NAZIEMNE

4.1. Służby żeglugi powietrznej (ANS)

Zob. załącznik IB, wykaz podlegających zgłoszeniu incydentów związanych z ANS.

4.2. Lotnisko i obiekty lotniska

- a) Utrata łączności radiowej między personelem naziemnym a służbami ruchu lotniczego.
- b) Niedziałanie systemu alarmowego w obiekcie straży pożarnej.
- c) Brak wymaganej dostępności służb ratowniczo-gaśniczych.
- d) Istotna zmiana w warunkach eksploatacji lotniska, mogąca prowadzić do niebezpiecznych sytuacji i niezgłoszona służbom ruchu lotniczego.

4.3. Obsługa pasażerów, bagażu i ładunków

- a) Znaczne zanieczyszczenie konstrukcji, systemów i wyposażenia statku powietrznego, pozostałe po przewozach bagażu lub ładunków.
- b) Nieprawidłowe rozmieszczanie pasażerów, bagażu lub ładunku, które może mieć znaczny wpływ na masę lub zrównoważenie statku powietrznego.
- c) Nieprawidłowe rozmieszczenie bagażu lub ładunku (w tym również bagażu ręcznego) mogące w jakikolwiek sposób zagrozić statkowi powietrznemu, jego wyposażeniu lub znajdującym się w nim osobom, czy też utrudniać ewakuację awaryjną.
- d) Niewłaściwe rozmieszczenie kontenerów na ładunki lub innych podstawowych elementów ładunku.
- e) Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiednich przepisów, w tym nieprawidłowe etykiety i opakowania towarów niebezpiecznych.

4.4. Obsługa naziemna i serwis statku powietrznego

- a) Znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania.
- b) Tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na trwałość, parametry, zrównoważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego.

- c) Awaria, wadliwe działanie lub wada urządzeń naziemnych stosowanych do badania lub sprawdzania systemów i wyposażenia statku powietrznego, gdy wymagana inspekcja okresowa i procedury badania nie umożliwiły jednoznacznej identyfikacji problemu, co stwarza sytuację niebezpieczną.
- d) Niezgodność lub znaczne błędy w zakresie zgodności z wymaganymi procedurami serwisowymi.
- e) Tankowanie zanieczyszczonego lub niewłaściwego rodzaju paliwa albo innych płynów o znaczeniu podstawowym (włącznie z tlenem i wodą pitną).

Dodatek do części A ZAŁĄCZNIKA I

W podanych poniżej punktach znajdują się przykłady incydentów podlegających zgłoszeniu, wynikające z zastosowania kryteriów ogólnych do wymienionych w załączniku I część A pkt 2.2 szczegółowych rozwiązań systemowych.

1. Klimatyzacja/wentylacja
 - a) całkowity zanik chłodzenia awioniki;
 - b) dekompresja.
2. System autopilota
 - a) włączony autopilot nie działa w przewidziany sposób;
 - b) zgłaszanie przez załogę znacznych trudności ze sterowaniem statkiem powietrznym, związanych z funkcjonowaniem autopilota;
 - c) awaria jakiegokolwiek urządzenia wyłączającego autopilota;
 - d) niekontrolowana zmiana trybu pracy autopilota.
3. Łączność
 - a) awaria lub wada urządzeń do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności przekazywanych komunikatów;
 - b) całkowita utrata łączności w locie.
4. Instalacja elektryczna
 - a) utrata jednej elektrycznej instalacji rozdzielczej (prądu przemiennego lub stałego);
 - b) całkowita utrata lub utrata więcej niż jednego systemu zasilania energią elektryczną;
 - c) awaria zapasowego (awaryjnego) systemu zasilania energią elektryczną.
5. Kokpit/kabina/ładunek
 - a) utrata możliwości sterowania fotelem pilota w locie;
 - b) awaria jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym systemu sygnalizacyjnego dla ewakuacji awaryjnej, wszystkich drzwi wyjściowych,
 - c) oświetlenia awaryjnego itd.;
 - d) utrata zdolności retencyjnych systemu załadowywania ładunków.
6. Instalacja przeciwpożarowa

- a) ostrzeżenia pożarowe, z wyjątkiem ostrzeżeń niezwłocznie potwierdzonych jako fałszywe;
- b) niewykryta awaria lub wada systemu wykrywania ognia lub dymu oraz ochrony przeciwpożarowej, mogące prowadzić do utraty lub zmniejszenia zakresu wykrywania i ochrony przeciwpożarowej;
- c) brak ostrzeżenia w razie rzeczywistego pojawienia się ognia lub dymu.

7. Elementy układu sterowania lotem

- a) asymetria klap, slotów, przerywaczy itp.;
- b) ograniczenie ruchu, sztywność albo zła lub opóźniona reakcja przy pracy podstawowych systemów sterowania lotem lub związanych z nimi systemów kłapek i blokad;
- c) niekontrolowana zmiana położenia płaszczyzn sterowania statkiem powietrznym;
- d) odczuwana przez załogę wibracja płaszczyzn sterowania statkiem powietrznym;
- e) odłączenie się lub awaria mechanicznego sterowania statkiem powietrznym;
- f) znaczne zakłócenia normalnego sterowania statkiem powietrznym lub pogorszenie się jakości sterowania.

8. Układ paliwowy

- a) wadliwe działanie systemu wskazań ilości paliwa, powodujące całkowity zanik wskazań lub złe wskazania ilości paliwa znajdującego się na pokładzie;
- b) wyciek paliwa powodujący jego duże straty, zagrożenie pożarowe i znaczne zanieczyszczenia;
- c) wadliwe działanie lub wady systemu zrzutu paliwa, powodujące niezamierzoną utratę znacznej jego ilości, zagrożenie pożarowe, groźne zanieczyszczenie wyposażenia statku powietrznego lub niemożność zrzucenia paliwa
- d) wadliwe działanie lub wady układu paliwowego o znaczących skutkach dla dostarczania lub rozprowadzania paliwa;
- e) niemożność przepompowania lub zużycia całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia.

9. Hydraulika

- a) utrata jednej instalacji hydraulicznej (tylko ETOPS);
- b) awaria systemu izolującego;
- c) utrata więcej niż jednego obwodu hydraulicznego;

- d) awaria zapasowej instalacji hydraulicznej;
 - e) niezamierzone rozszerzenie turbiny powietrza naporowego.
10. System wykrywania oblodzenia i ochrony przed oblodzeniem
- a) niewykryta utrata lub obniżone parametry systemu zwalczania oblodzenia;
 - b) utrata więcej niż jednej instalacji ogrzewania czujników oblodzenia;
 - c) niemożność uzyskania symetrycznego odladzania skrzydeł;
 - d) nienormalne oblodzenie statku powietrznego prowadzące do znacznego spadku parametrów lub właściwości sterowania;
 - e) znaczne ograniczenie widoczności dla załogi.
11. Systemy wskazań, ostrzegawcze i rejestrujące
- a) wadliwe działanie lub wada jakiegokolwiek systemu wskazań, gdy możliwość pojawienia się znacznie mylących załogę wskazań może wywołać niewłaściwe działania załogi w odniesieniu do systemu podstawowego;
 - b) zanik funkcji ostrzegania światłem czerwonym przez system;
 - c) dla kokpitów wyposażonych w wielofunkcyjne monitory ciekłokrystaliczne: utrata lub wadliwe działanie więcej niż jednego wyświetlacza lub komputera obsługującego funkcje wyświetlania i ostrzegania.
12. Podwozie/hamulce/opony
- a) zapalenie się hamulca;
 - b) znaczna utrata możliwości hamowania;
 - c) asymetryczne działanie hamulców, prowadzące do znacznych odchyłeń od ścieżki hamowania;
 - d) awaria systemu wypuszczania podwozia (również podczas zaplanowanych testów);
 - e) samoczynne wypadanie lub chowanie się podwozia albo otwieranie lub zamykanie się osłon podwozia;
 - f) wielokrotne przepuklenie opony.
13. Systemy nawigacyjne (w tym systemy precyzyjnego podejścia) oraz pokładowe systemy kontroli lotu
- a) całkowita utrata lub awaria większej liczby urządzeń nawigacyjnych;
 - b) ogólna lub wielokrotna awaria urządzeń pokładowego systemu kontroli lotu;

- c) znacznie mylące wskazania;
- d) znaczne błędy nawigacji, wynikające z nieprawidłowych danych lub błędu kodowania bazy danych;
- e) nieprzewidywane poprzeczne lub pionowe odchylenia od toru lotu niewynikające z działania pilota;
- f) problemy z naziemnymi urządzeniami nawigacyjnymi, prowadzące do powstania znacznych błędów nawigacyjnych niezwiązanych z przejściem z nawigacji inercyjnej na radionawigację.

14. Tlen dla statku powietrznego z kabiną ciśnieniową

- a) utrata doprowadzania tlenu do kokpitu;
- b) utrata doprowadzania tlenu do znacznej liczby (ponad 10 %) pasażerów, także jeśli została wykryta podczas obsługi technicznej, szkolenia lub testowania.

15. Instalacja odpowietrzająca

- a) ujście gorącego powietrza z odpowietrzenia powodujące ostrzeżenie pożarowe lub uszkodzenie konstrukcji;
- b) utrata wszystkich systemów odpowietrzenia;
- c) awaria systemu wykrywania nieszczelności w instalacji odpowietrzającej.

Część B: Wykaz podlegających zgłaszaniu incydentów związanych ze służbami żeglugi powietrznej

Uwaga 1: W niniejszej części wymienia się wprawdzie większość incydentów podlegających zgłaszaniu, ale ich wykazu nie można uznać za kompletny i wyczerpujący. Zgłasza się również wszelkie inne incydenty uznane przez zainteresowane osoby za spełniające kryteria.

Uwaga 2: Niniejsza część nie obejmuje wypadków i poważnych incydentów w rozumieniu definicji zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010. Oprócz spełniania innych wymagań obejmujących powiadamianie o wypadkach i poważnych incydentach w rozumieniu definicji zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, wypadki i poważne incydenty zgłasza się również poprzez systemy obowiązkowego zgłaszania zdarzeń.

Uwaga 3: Niniejsza część obejmuje incydenty związane ze służbami żeglugi powietrznej (ANS), stwarzające rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów lub mogące pogorszyć bezpieczeństwo w służbach żeglugi powietrznej (ANS).

Uwaga 4: Treść niniejszej części nie stanowi przeszkody dla zgłaszania jakiegokolwiek incydentu, sytuacji lub warunków, które, jeśli powtórzą się w innych, lecz prawdopodobnych okolicznościach lub zostaną pozostawione bez podjęcia w związku z nimi działań naprawczych, mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego.

- 1) Incydenty bliskie kolizji (obejmujące sytuacje szczególne, w których uznaje się, że statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt znajdują się zbyt blisko siebie):
 - a) naruszenie minimów separacji;
 - b) niewystarczająca separacja;
 - c) nieomal zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym („near CFIT”);
 - d) wtargnięcie na drogę startową, kiedy działanie w celu uniknięcia tego zdarzenia było konieczne.
- 2) Potencjalna kolizja lub nieomal kolizja (obejmuje szczególne sytuacje prowadzące potencjalnie do wypadku lub nieomal do kolizji, jeśli w pobliżu znajduje się inny statek powietrzny):
 - a) wtargnięcie na drogę startową, kiedy działanie w celu uniknięcia tego zdarzenia nie było konieczne;
 - b) wypadnięcie z drogi startowej;
 - c) odchylenie od zezwolenia wydanego przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC);
 - d) naruszenie przepisów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) przez statek powietrzny:
 - 1) naruszenie przez statek powietrzny odpowiednich opublikowanych procedur ATM;

- 2) bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną;
 - 3) odstąpienie od procedur wymaganych przez ATM w zakresie wyposażenia statku powietrznego i postępowania załogi, obowiązkowych w świetle stosowanych przepisów.
- 3) Incydenty specyficzne dla ATM (obejmujące sytuacje mające wpływ na zapewnienie przez służby ATM właściwego poziomu bezpieczeństwa statku powietrznego, włączając sytuacje, w wyniku których brak zagrożenia bezpieczeństwa operacji statku powietrznego wynikał tylko z przypadku).

Obejmuje to następujące incydenty:

- a) niemożność zapewnienia służb ATM:
 - 1) niemożność zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS);
 - 2) niemożność zapewnienia służb zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM);
 - 3) niemożność zapewnienia służb zarządzania przepływem ruchu lotniczego;
- b) awaria funkcji komunikacyjnych;
- c) awaria funkcji nadzoru;
- d) awaria funkcji przetwarzania i dystrybucji danych;
- e) awaria funkcji nawigacyjnych;
- f) ochrona systemu ATM.

Dodatek do części B załącznika I

W podanych poniżej punktach znajdują się przykłady podlegających zgłoszeniu incydentów związanych z ATM, wynikające z zastosowania kryteriów ogólnych wymienionych w załączniku I część B pkt 3 do operacji statku powietrznego.

1. Dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną, np. służby ruchu lotniczego (ATS), służbę automatycznej informacji lotniskowej (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne bazy danych, mapy, arkusze, służbę informacji lotniczej (AIS), podręczniki itp.
2. Zapewnienie wykonania lotu na mniejszej niż dopuszczalna wysokości nad terenem.
3. Dostarczenie nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia (tzn. ustawień wysokościomierza).
4. Nieprawidłowe nadawanie, odbiór lub interpretacja ważnych komunikatów, jeśli skutkuje to powstaniem niebezpiecznych sytuacji.
5. Naruszenie minimów separacji.
6. Bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną.
7. Niezgodna z prawem transmisja radiokomunikacyjna.
8. Awaria naziemnych lub satelitarnych instalacji służb żeglugi powietrznej (ANS).
9. Poważna awaria ATC/ATM lub znaczne pogorszenie pracy infrastruktury lotniskowej.
10. Strefy ruchu na lotnisku lub pomoce nawigacyjne zastawione statkami powietrznymi, pojazdami, zwierzętami, osobami lub obcymi obiektami, co tworzy sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.
11. Błędne lub niewystarczające oznakowanie przeszkód lub zagrożeń w strefach ruchu na lotnisku, powodujące powstanie sytuacji zagrożenia.
12. Awaria, znaczna wadliwość działania lub brak oświetlenia lotniska.

**ZAŁĄCZNIK II: WYKAZ TERMINÓW I WYMAGAŃ MAJĄCYCH
ZASTOSOWANIE DO SYSTEMÓW OBOWIĄZKOWEGO ZGŁASZANIA
ZDARZEŃ**

1. TERMIN ZGŁASZANIA

1.1. Zasada ogólna

Maksymalny okres na zgłoszenie zdarzenia w zastosowaniu art. 4 wynosi 72 godziny.

1.2. Przypadki szczególne

- a) W przypadku „zbliżenia się zagrażającego kolizją z dowolnym innym urządzeniem latającym; niewłaściwych procedur ruchu lotniczego lub nieprzestrzegania obowiązujących procedur przez służby ruchu lotniczego lub przez załogę; niesprawności urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego”, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 859/2008²², pkt OPS 1.420 lit. d) pkt 1, zgłoszenie składa się bezzwłocznie.
- b) W przypadku potencjalnego zagrożenia związanego z ptakami, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 859/2008, pkt OPS 1.420 lit. d) pkt 3, zgłoszenie składa się natychmiast.
- c) W przypadku zderzenia z ptakami, które spowodowało znaczne uszkodzenie statku powietrznego lub utratę bądź wadliwe działanie któregośkolwiek z podstawowych systemów pokładowych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 859/2008, pkt OPS 1.420 lit. d) pkt 3, zgłoszenie składa się po wylądowaniu.
- d) W przypadku aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 859/2008, pkt OPS 1.420 lit. d) pkt 5, zgłoszenie składa się tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe.
- e) W przypadku napotkania w locie potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa, takich jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, zjawiska meteorologiczne lub chmura pyłu wulkanicznego, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 859/2008, pkt OPS 1.420 lit. d) pkt 6, zgłoszenie składa się tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe.

2. OBOWIĄZKOWE POLA DANYCH

2.1. Pola danych wspólnych

Każde zgłoszenie o zdarzeniu gromadzone w zastosowaniu art. 4 i 5 musi zawierać co najmniej następujące informacje:

- 1) Nagłówek

²²

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego; *Dz.U. L 254 z 20.9.2008, s. 1.*

- Nagłówek
- 2) Informacje ewidencyjne
 - Podmiot odpowiedzialny
 - Numer akt
 - Status zdarzenia
- 3) Czas
 - Data miejscowa
 - Czas miejscowy
 - Data UTC
 - Czas UTC

(Jeśli wybiera się tylko jedną datę i czas, powinno się podać datę i czas UTC)

- 4) Miejsce
 - Państwo/obszar zdarzenia
 - Miejsce zdarzenia
- 5) Klasyfikacja
 - Klasa zdarzenia
 - Kategoria zdarzenia
- 6) Waga
 - Najpoważniejsze uszkodzenia
 - Stopień urazów
 - Szkody dla osób trzecich – (pole zalecane – nie zawsze ma znaczenie)
 - Szkody dla lotniska – (pole zalecane – nie zawsze ma znaczenie)
- 7) Związek z ATM (jeśli ma znaczenie)
 - Wpływ ATM
- 8) Pogoda (jeśli ma znaczenie)
 - Pogoda ma znaczenie

Jeśli tak:

- Warunki pogodowe
 - Warunki świetlne
 - Prędkość wiatru
 - Widoczność
 - Temperatura powietrza
- 9) Relacja
- Język relacji
 - Relacja
- 10) Przypadki
- Rodzaj przypadku
 - Faza przypadku
- 11) Klasyfikacja ryzyka

2.2. Pola danych szczegółowych

W przypadku gdy w zdarzeniu uczestniczy statek powietrzny, podaje się następujące informacje:

- 1) Znak rozpoznawczy statku powietrznego
 - Państwo rejestru
 - Marka/model/seria
 - Numer seryjny statku powietrznego
 - Znak rejestracyjny statku powietrznego
- 2) Eksploatacja statku powietrznego
 - Operator
 - Rodzaj operatora
- 3) Opis statku powietrznego
 - Kategoria statku powietrznego
 - Rodzaj napędu
 - Liczba silników

- Grupa wagowa
- 4) Historia lotu
- Ostatni punkt odlotu
 - Planowane miejsce przeznaczenia
 - Faza lotu
 - Zdarzenie na ziemi
 - Rodzaj lądowania – (pole zalecane – nie zawsze ma znaczenie)
 - Miejsce lądowania – (pole zalecane – nie zawsze ma znaczenie)
- 5) ATS
- Obowiązujące reguły lotu
 - Bieżący rodzaj ruchu

ZAŁĄCZNIK III: WYKAZ ZAINTERESOWANYCH STRON

a) Wykaz zainteresowanych stron, które mogą otrzymywać informacje na podstawie indywidualnie podejmowanych decyzji, zgodnie z art. 11 ust. 4, lub na podstawie ogólnej decyzji, zgodnie z art. 11 ust. 6

1. *Producenci*: projektanci i producenci statków powietrznych, silników, śmigieł oraz części i akcesoriów do statków powietrznych; projektanci i producenci systemów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz ich części składowych; projektanci i producenci systemów i części składowych wykorzystywanych przez służby żeglugi powietrznej (ANS); projektanci i producenci systemów i urządzeń wykorzystywanych w częściach lotniczych lotnisk
2. *Obsługa techniczna*: organizacje zajmujące się obsługą techniczną lub remontami statków powietrznych, silników, śmigieł oraz części i akcesoriów do statków powietrznych; organizacje zajmujące się instalowaniem, modyfikacją, obsługą techniczną, naprawą, remontami kapitalnymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych; lub organizacje zajmujące się obsługą techniczną lub remontami systemów stosowanych w częściach lotniczych lotnisk oraz części składowych i urządzeń wykorzystywanych w tych systemach
3. *Operatorzy*: linie lotnicze i operatorzy statków powietrznych oraz stowarzyszenia linii lotniczych i operatorów; zarządzający lotniskami i stowarzyszenia zarządzających lotniskami
4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz dostawcy określonych funkcji ATM
5. *Dostawy usług lotniskowych*: organizacje zajmujące się obsługą naziemną statków powietrznych, obejmującą tankowanie paliwa, serwisowanie, przygotowywanie list ładunkowych, załadunek, odladanie i holowanie na lotnisku, jak również ratownictwem i ochroną przeciwpożarową lub świadczeniem innych usług ratowniczych
6. Organizacje zajmujące się szkoleniami w dziedzinie lotnictwa
7. *Organizacje pochodzące z państw trzecich*: państwowe urzędy lotnictwa cywilnego i urzędy ds. badania wypadków z państw trzecich
8. Międzynarodowe organizacje lotnicze
9. *Placówki badawcze*: państwowe lub prywatne laboratoria naukowe, ośrodki lub jednostki badawcze; lub uniwersytety zaangażowane w badania lub prace związane z bezpieczeństwem lotniczym

b) Wykaz zainteresowanych stron, które mogą otrzymać informacje na podstawie indywidualnie podejmowanych decyzji zgodnie z art. 11 ust. 4 i 5

1. *Piloci* (na osobistą prośbę)
2. *Kontrolerzy ruchu lotniczego* (na osobistą prośbę) oraz pozostali pracownicy ATM/ANS wykonujący zadania w zakresie bezpieczeństwa

3. Inżynierowie/technicy/pracownicy odpowiedzialni za elektroniczne systemy bezpieczeństwa ruchu lotniczego/zarządcy lotnictwa (lub lotnisk) (na osobistą prośbę)
4. Stowarzyszenia zawodowe reprezentujące pracowników wykonujących zadania w zakresie bezpieczeństwa

**ZAŁĄCZNIK IV: WNIOSEK O INFORMACJE Z CENTRALNEGO ARCHIWUM
EUROPEJSKIEGO**

1. Imię i nazwisko:

Funkcja/stanowisko:

Firma:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Data:

Zakres działalności firmy:

Reprezentowana kategoria zainteresowanej strony (zob. załącznik III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../... w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym):

2. **Zakres informacji** (proszę jak najbardziej szczegółowo określić potrzebne informacje, podając datę lub okres, jakiego mają one dotyczyć):

--

3. Powód, dla którego składany jest wniosek:

--

4. Cel, w jakim informacje zostaną wykorzystane:

--

5. Termin, w jakim informacje mają być przekazane:

6. Wypełniony wniosek należy przesłać pocztą elektroniczną na adres: (punkt kontaktowy)

7. Dostęp do informacji

Punkt kontaktowy nie jest zobowiązany do udostępnienia żądanych informacji. Może je udostępnić tylko w przypadku pewności, że wniosek jest zgodny z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../... w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym. Wnioskodawca zobowiązuje się oraz zobowiązuje organizację, do której przynależy, do wykorzystania informacji do celów wskazanych w punkcie 4. Przypomina się również, że informacje przekazane na podstawie niniejszego wniosku udostępnia się wyłącznie w celach związanych z bezpieczeństwem lotów, jak określono w rozporządzeniu (UE) nr .../..., a nie w

innych celach, w tym nie w celu przypisania winy lub odpowiedzialności ani nie w celach handlowych.

Wnioskodawca nie ma prawa ujawniać nikomu informacji bez pisemnej zgody organu, który mu ich udzielił.

Niedopełnienie powyższych wymogów może skutkować w przyszłości odmową dostępu do informacji z centralnego archiwum europejskiego oraz w stosownych przypadkach sankcjami.

8. Data, miejscowość i podpis:

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, zmiany rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007

1.2. Dziedzina polityki w strukturze ABM/ABB, której dotyczy wniosek²³

0602 : Transport lądowy, lotniczy i morski

1.3. Charakter wniosku

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**²⁴

☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku

„Promowanie bezpiecznego i pewnego transportu” (cel szczegółowy nr 2 w zakresie transportu lądowego, lotniczego i morskiego, plan zarządzania DG MOVE na 2012 r.)

Polityka DG MOVE ma na celu zapewnienie obywatelom i przedsiębiorstwom europejskim konkurencyjnych, zrównoważonych, pewnych i bezpiecznych usług transportowych. Sektor transportu jest kluczowym elementem strategii Komisji „Europa 2020”.

W ramach ogólnego celu, jakim jest zapewnienie obywatelom i przedsiębiorstwom europejskim konkurencyjnych usług transportowych stanowiących czynnik działający na rzecz wzrostu i nowych miejsc pracy, wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, w ramach działania objętego budżetem zadaniowym „Transport lądowy, lotniczy i morski”, przyczynia się bezpośrednio do osiągnięcia celu szczegółowego, jakim jest promowanie bezpiecznego i pewnego transportu.

²³ ABM: Activity Based Management: zarządzanie kosztami działań - ABB: Activity Based Budgeting: budżet zadaniowy.

²⁴ O którym mowa w art. 49 ust. 6 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.2. Cel szczegółowy i działanie ABM/ABB, których dotyczy wniosek

Cel szczegółowy

Usprawnienie i sformalizowanie działań na poziomie Unii związanych ze zgłaszaniem zdarzeń, a w szczególności analizy informacji dotyczących bezpieczeństwa znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, zwłaszcza w celu określenia głównych obszarów ryzyka w Unii.

Działania te będą koordynowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.

Działanie ABM/ABB, którego dotyczy wniosek

Dział 0602: Transport lądowy, lotniczy i morski

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Analiza danych znajdujących się w centralnym archiwum europejskim na poziomie Unii i sformalizowanie sieci analityków przyniosą następujące korzyści:

- ustalenie ewentualnych problemów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i głównych obszarów ryzyka na poziomie Unii;
- umożliwienie Unii Europejskiej zogniskowania działań w oparciu przede wszystkim o dane;
- wsparcie europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego;
- wsparcie państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązków, zwłaszcza dzięki zaoferowaniu im dostępu do większego zbioru danych.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Nie dotyczy.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeba(-y), która(-e) ma(-ją) zostać zaspokojona(-e) w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Przyczynienie się do osiągnięcia zwiększonego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej

Działanie UE koordynuje i uzupełnia działania państw członkowskich.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Nie dotyczy.

1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia

Nie dotyczy.

1.6. Czas trwania działania i jego wpływ finansowy

☐ Wniosek/inicjatywa o **określonym czasie trwania**

– ☐ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

– ☐ Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

☒ Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2014 r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywany(-e) tryb(y) zarządzania²⁵

☐ **Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane** przez Komisję

☒ **Pośrednie zarządzanie scentralizowane** poprzez przekazanie zadań wykonawczych:

– ☐ agencjom wykonawczym

– ☒ organom utworzonym przez Wspólnoty²⁶ (Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego)

– ☐ krajowym organom publicznym/organom mającym obowiązek świadczenia usługi publicznej

– ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej, określonym we właściwym prawnym akcie podstawowym w rozumieniu art. 49 rozporządzenia finansowego

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi

☐ **Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi (*należy wyszczególnić*)

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

²⁵ Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁶ O których mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego.

Uwagi

Realizacja celu szczegółowego nr 1 będzie zwłaszcza wymagać dodatkowych zasobów ludzkich dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, które szacuje się na dwie osoby (300 000 EUR rocznie, w tym 2 x 130 000 EUR z pozycji w budżecie „wydatki na personel” i 2 x 20 000 EUR z pozycji w budżecie „wydatki na infrastrukturę i wydatki administracyjne”). Wykorzystany zostanie dodatkowy budżet na podróże służbowe w wysokości 40 000 EUR w celu udzielenia państwom członkowskim pomocy na miejscu, a kwota 25 000 EUR zostanie przeznaczona na wsparcie kontaktów zewnętrznych, takich jak warsztaty i seminaria w całej Europie.

W związku z powyższym całkowite szacunkowe dodatkowe koszty budżetowe dla EASA wyniosą 365 000 EUR i zostaną w całości pokryte w drodze przesunięcia w ramach istniejących zasobów Agencji.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Co roku praca EASA jest przedmiotem nadzoru i oceny w ogólnym sprawozdaniu rocznym za miniony rok oraz w programie prac na rok następny. Oba te dokumenty są przyjmowane przez zarząd agencji i przesyłane do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Obrachunkowego oraz państw członkowskich.

Co pięć lat przeprowadza się niezależną ocenę zewnętrzną, aby sprawdzić, w jakim stopniu EASA wywiązuje się ze swoich zadań, i ocenić wpływ wspólnych zasad oraz pracy Agencji na ogólny poziom bezpieczeństwa lotniczego.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Nie dotyczy.

2.2.2. Przewidywane metody kontroli

Co roku praca EASA jest przedmiotem nadzoru i oceny w ogólnym sprawozdaniu rocznym za miniony rok oraz w programie prac na rok następny. Oba te dokumenty są przyjmowane przez zarząd agencji i przesyłane do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Obrachunkowego oraz państw członkowskich.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji. Co roku dyrektor wykonawczy przedstawia Komisji, Trybunałowi Obrachunkowemu i zarządowi Agencji szczegółowe sprawozdanie ze wszystkich dochodów i wydatków w poprzednim roku. Ponadto wewnętrznemu audytorowi Komisji przysługują w odniesieniu do EASA te same uprawnienia, które posiada w odniesieniu do służb Komisji, a Agencja dysponuje systemem audytu wewnętrznego podobnym do systemu Komisji.

Rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r., dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF)²⁷ oraz porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 25 maja 1999 r. dotyczące dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez OLAF mają zastosowanie bez ograniczeń w odniesieniu do EASA.

²⁷ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ (nowe wieloletnie ramy finansowe na lata 2014-2020)

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie (2014-2020)

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [Treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane ⁽²⁸⁾	państw EFTA ²⁹	krajów kandydujących ³⁰	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1	(Nowa) 06.02.02 Dotacje dla EASA	Zróżnicowane /niezróżnicowane	TAK	NIE ³¹	NIE	NIE

²⁸ Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane.

²⁹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

³⁰ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

³¹ Udział europejskich państw trzecich stowarzyszonych z Agencją (Szwajcaria, Norwegia i Islandia).

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki³²

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:	1	Inteligentny i sprzyjający włączeniu społecznemu wzrost
--	----------	---

Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok N ³³	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N + 4 i później (nieokreślony czas trwania)	OGÓŁEM
• Środki operacyjne								
Pozycja w budżecie: nowa 06.02.02	Środki na zobowiązania	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Środki na płatności	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne ³⁴								
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej MOVE	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Środki na płatności	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Środki na płatności	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Te kwoty zostaną pokryte w drodze przesunięcia.

³³ Przy założeniu, że rok N to rok 2014, rok ewentualnego przyjęcia.

³⁴ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)						
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Środki na płatności	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

Dział wieloletnich ram finansowych:	5	„Wydatki administracyjne” ³⁵
--	----------	---

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
DG: <.....>									
• Zasoby ludzkie									
• Pozostałe wydatki administracyjne									
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <.....>	Środki								
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		Rok N ³⁶	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest			OGÓŁEM
--	--	---------------------	---------	---------	---------	---	--	--	--------

³⁵ Brak wydatków administracyjnych dotyczących DG MOVE.

						niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania								
	Środki na płatności								

³⁶

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Określić cele i realizacje			Rok N ³⁷		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Rok N + 4 i później (nieokreślony czas trwania)		OGÓŁEM	
	REALIZACJA													
	↓	Rodzaj ³⁸	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba całkowita
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ³⁹														
- Realizacja	Zob. *	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
KOSZT OGÓŁEM				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Realizacja jest niewymierna i określa się ją jako „przyczynienie się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego”.

³⁷ Przy założeniu, że rok N to rok 2014, rok ewentualnego przyjęcia.

³⁸ Realizacje odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

³⁹ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2 „Cel(e) szczegółowy(-e)...”.

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N ⁴⁰	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁE M
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------------------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych – suma częściowa								

Poza DZIAŁEM 5⁴¹ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych – suma częściowa								

OGÓŁEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

⁴¹

Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich dla DG MOVE
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N +3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy) ⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 yy ⁴³	- w centrali ⁴⁴						
	- w delegaturach						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - bezpośrednie badania naukowe)							
Inna pozycja w budżecie (określić)							
OGÓŁEM							

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

⁴² AC = pracownik kontraktowy; INT = pracownik tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert; AL = członek personelu miejscowego; END = oddelegowany ekspert krajowy.

⁴³ W ramach pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA”).

⁴⁴ Przede wszystkim fundusze strukturalne, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejski Fundusz Rybacki (EFR).

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas okreslony	
Personel zewnetrzny	

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- ☒ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z przyszłymi wieloletnimi ramami finansowymi (na lata 2014-2020)⁴⁵.
- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w przyszłych wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając pozycje w budżecie, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych⁴⁶.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając pozycje w budżecie, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Koszt
<i>Określić organ współfinansujący</i>								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

⁴⁵ Dyskusje dotyczące wieloletnich ram finansowych (na lata 2014-2012) wciąż trwają.

⁴⁶ Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody różne

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie dotycząca dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁴⁷						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł								

W przypadku wpływu na dochody różne należy wskazać pozycję(-e) wydatków w budżecie, którą(-e) ten wpływ obejmuje.

--

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

--

⁴⁷

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.