



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Общ контекст на предложението

През последните години средният годишен процент на произшествията с фатален край при извършване на редовни пътнически превози в Европейския съюз е останал относително стабилен. Според прогнозата за нарастване на въздушното движение за следващите десетилетия се очаква броят на полетите да стане почти двойно по-голям до 2030 г. Следователно, при стабилен процент на произшествията с фатален край, това вероятно ще доведе до увеличаване на броя на произшествията като последица от постоянно нарастващия обем на движението.

Съществуващата система за безопасност на полетите е предимно реактивна и се основава на съвременни технологии, солидно законодателство, подкрепено от ефективен регулаторен надзор, и подробни разследвания на произшествия, в резултат на които се изготвят препоръки за подобряване на безопасността. Независимо от това и въпреки че способността да се извличат поуки от произшествия е от решаващо значение, чисто реактивните системи са показали своите ограничения по отношение на внасянето на подобрения. В този контекст Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) насърчава прехода към по-проактивен и основан на доказателства подход по отношение на безопасността. Ефективността на такава проактивна система до голяма степен зависи от способността систематично да се анализира цялата налична информация за безопасността, включително информацията за събития в гражданското въздухоплаване. Данните са от жизненоважно значение за идентифицирането на рисковете за безопасността, тъй като без надеждна информация опитите за набелязване на опасностите биха се основавали единствено на догадки.

На равнището на Европейския съюз преходът към по-активна и основана на доказателства система за управление на безопасността на полетите вече започна с приемането на Директива 2003/42/ЕО¹, която изисква всяка държава членка да създаде система за задължително докладване на събития. Съгласно нейните разпоредби от държавите членки се изисква да събират, съхраняват, защитават и разпространяват помежду си информация относно определени инциденти в гражданското въздухоплаване, а авиационният персонал има задължението да докладва за събитията в ежедневната му работа. Прилагането на този законодателен акт бе завършено през 2007 г. с два регламента за изпълнение². С първия регламент бе създаден Европейският централен

¹ Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

² Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията от 12 ноември 2007 г. за установяване на правила за прилагане за въвеждане в централен регистър на информация за събития в гражданското въздухоплаване, ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3 и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията от 24 септември 2007 г. за установяване прилагането на правилата за разпространение сред заинтересованите страни на информация за събития в гражданското въздухоплаване, ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7.

регистър (ЕЦР) чрез прегрупиране на данните за всички събития в гражданското въздухоплаване, събрани от държавите членки, а с втория бяха определени правила относно разпространението на информацията, съдържаща се в ЕЦР. Понастоящем в ЕЦР се съхраняват данни за около 600 000 събития, като този брой нараства ежедневно.

1.2. Причини за предложението

Като налага задължението за докладване на събития, Директива 2003/42/ЕО създава основата за проактивна и основана на доказателства система за управление на безопасността на полетите в Европейския съюз. Понастоящем обаче Европейският съюз и неговите държави членки не могат да използват в достатъчна степен основаната на опита обратна връзка за предотвратяването на произшествия, а действащото законодателство не е достатъчно, за да се предотврати нарастването на броя на произшествията и свързаните с тях смъртни случаи вследствие на очакваното нарастване на въздушното движение.

Тази ситуация може се обясни с редица причини, свързани с действащото европейско законодателство.

На първо място се оказва, че макар данните да са жизненоважни за идентифициране на рисковете за безопасността, липсва достатъчна осведоменост за всички събития, свързани с безопасността. Това се дължи отчасти на обстоятелството, че в отделните държави членки обхватът на събитията, подлежащи на докладване, е различен. Друга причина е, че лицата се страхуват да докладват (въпросът, свързан с т. нар. „култура на справедливост“). За да се постигне целта за цялостно докладване, лицата трябва да имат пълно доверие на системата, тъй като от тях специално се изисква да докладват за грешки, които е възможно да са допуснали или за чието допускане имат принос. При все това в различните държави членки не е осигурена еднаква защита за лицата и те се страхуват от санкции от страна на ръководството или от наказателно преследване. Липсата на задължение на равнище ЕС за създаване на схема за доброволно докладване, която да допълни задължителните схеми, и недостатъчната яснота по отношение на задълженията за докладване на събития и потока на информация също допринасят за недостатъчното събиране на информация за събития.

На второ място, въвеждането на данни за събитията не е хармонизирано и структурирано, което води до ниско качество на информацията и до непълнота на данните. Ситуацията засяга съгласуваността и полезността на данните и ограничава използването им за целите на безопасността.

На трето място, съществуват правни и организационни пречки за гарантиране на адекватен достъп до информацията, която се съдържа в Европейския централен регистър. Съгласно европейското законодателство анонимизирането на определена информация е задължително. Въпреки че целта на тези разпоредби е защита на чувствителната по отношение на безопасността информация, практическата последица от тях е, че компетентните органи не разполагат с важни факти, свързани с безопасността, като например действителното описание на дадено събитие.

На последно място, действащото законодателство не включва разпоредби, указващи как държавите членки следва да използват събраните данни. При все това от момента на приемането на директивата принципите, свързани с анализа и проследяването на информацията, събрана посредством системите за докладване на събития, са били договорени на международно равнище, но все още не са транспонирани в европейското законодателство. В резултат на това в отделните държави членки са се обособили разнообразни и различни подходи.

1.3. Цели на предложението

Основната цел на инициативата е да допринесе за намаляването на броя на произшествията с въздухоплавателни средства и свързаните с тях смъртни случаи, като се подобрят съществуващите системи както на национално, така и на европейско равнище. Това ще бъде постигнато чрез използване на събитията в гражданското въздухоплаване за коригиране на слабостите в безопасността и предотвратяване на повторното им настъпване.

Конкретните цели са следните:

- (1) да се гарантира, че се събират данни за всички събития, които застрашават или биха застрашили безопасността на полетите, и че те предоставят пълна и ясна картина на рисковете за безопасността в Европейския съюз и неговите държави членки;
- (2) да се гарантират пълнотата и високото качество на данните от докладвани събития, съхранявани в националните бази данни и в ЕЦР;
- (3) да се гарантира, че съответните органи имат адекватен достъп до цялата информация за безопасността, съхранявана в ЕЦР, и че тази информация се използва единствено с цел повишаване на безопасността;
- (4) да се гарантира, че докладваните събития се анализират ефективно, че рисковете за безопасността се идентифицират и, когато е уместно, се предприемат действия за тяхното отстраняване, както и че се наблюдава ефективността на предприетите дейности по отношение на безопасността.

1.4. Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Предложението се отнася до приемането на регламент за докладване на събития в гражданското въздухоплаване. Новият регламент има за цел да замени и отмени съществуващата Директива 2003/42/ЕО, правилата за нейното прилагане, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията, както и да измени Регламент (ЕС) № 996/2010³. Създаването на обща рамка за докладване на събития в Европейският съюз не се урежда пряко в други разпоредби.

³ Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (текст от значение за ЕИП), ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35.

1.5. Съгласуваност с политиките и целите на Европейския съюз

Инициативата представлява едно от действията, необходими за изграждането на Единно европейско транспортно пространство, както се посочва в Бялата книга на Комисията от 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“⁴. Тя също е подчертана като област за действие в съобщението на Комисията, озаглавено „Създаване на система за управление на авиационната безопасност в Европа“⁵.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни и използване на експертен опит

По време на подготвителния етап бяха проведени обширни консултации при спазване на общите принципи и минималните стандарти за предоставяне на консултации от Комисията на заинтересованите страни.

Комисията проведе консултации с 27-те държави членки чрез въпросник, изпратен на 7 април 2011 г. Комисията получи отговори от всички държави членки с изключение на една. Тя също така извърши няколко посещения на място в държавите членки.

Комисията се допита до заинтересованите страни и широката общественост чрез публична консултация, проведена между 24 юни 2011 г. и 15 септември 2011 г. на уебсайта „Вашият глас в Европа“. Бяха получени общо 61 отговора⁶.

При прилагането на Решение 98/500/ЕО на Комисията⁷ Комитетът за социален диалог за гражданското въздухоплаване бе поканен да представи при необходимост официална позиция относно преразглеждането. Освен това беше поискано становището на Европейската мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване (ЕМОРБГВ) в съответствие с член 7, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 996/2010.

Всички заинтересовани страни и органи бяха поканени на организирана от Комисията работна среща, проведена на 19 април 2012 г., на която бе поставен акцент върху принципа на културата на справедливост.⁸

Комисията поиска становището и на Европейския надзорен орган по защита на данните. Накрая беше извършено проучване относно създаването на обща

⁴ COM/2011/0144 окончателен.

⁵ COM/2011/0670 окончателен.

⁶ Обобщение на консултацията е публикувано на http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm.

⁷ Решение на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище, ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27.

⁸ Обобщението на срещата и приетите заключения са публикувани на http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

класификация на събитията в гражданското въздухоплаване в зависимост от техния риск.

Цялата събрана информация бе използвана от Комисията за изготвянето на оценката на въздействието и на предложението.

2.2. Оценка на въздействието

Оценката на въздействието предоставя преглед на различните разглеждани варианти. Бяха анализирани три пакета от политики в допълнение към варианта за невъвеждане на каквато и да било промяна на текущата ситуация, с цел да се прецени как може да бъде преразгледана Директива 2003/42/ЕО.

Пакет от политики 1 има за цел да се подобри настоящата система чрез установяване на основните елементи на система за пълно докладване на събитията и нейният принос за подобряване на безопасността на полетите чрез внасяне на изменения в законодателството само до необходимия минимум и приемане на препоръки и насоки, когато това е възможно. В него са набелязани мерките на политиката, които са с най-ниска интензивност.

Пакет от политики 2 се състои от по-амбициозни мерки, които изискват съществено преразглеждане на законодателството на ЕС в областта на докладването на събития. Той има за цел да се подобри действащата система чрез установяване на необходимите законодателни изисквания за гарантиране на ефективна система за докладване на събития на всички равнища и да се допринесе за намаляване на произшествията с въздухоплавателни средства посредством създаване на процедури за анализ на събраните данни, приемане на подходящи мерки и наблюдение на ефективността на системата по отношение на подобряването на безопасността.

Пакет от политики 3 има за цел да се подобри сегашната система чрез прехвърляне на компетентността за докладване на събития от държавите членки към равнището на ЕС и да се създадат, както в пакет от политики 2, изисквания за анализ на събития заедно с приемане на необходимите действия по отношение на безопасността и подобряване на наблюдението. Съгласно този пакет отговорността за създаване и управление на схемите за докладване на събития се прехвърля на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ).

Като се има предвид оценката на различните пакети от политики въз основа на критериите за ефективност, ефикасност и съгласуваност, се препоръчва прилагането на пакета от политики 2, тъй като ползите от него биха били значително по-високи от направените разходи. Това е единственият вариант, който напълно отговаря на определените цели, както е показано в оценката на въздействието. Поради това този пакет от политики представлява основата за настоящото предложение.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Обобщение на предложението

3.1.1. По-ефективно събиране на данни за събития

С предложението се създава подходяща среда, така че да се гарантира докладването на всички събития, които застрашават или биха застрашили безопасността на полетите.

Първо, в предложението се запазва задължението за създаване на системи за задължително докладване на събития (СЗДС) и се посочват лицата, които са задължени да докладват, както и подлежащите на докладване по СЗДС събития. Наред с това предложението налага създаването на системи за доброволно докладване, чиято цел е събирането на данни за събития, които не са докладвани по СЗДС.

Предложението също така съдържа разпоредби, гарантиращи създаването на подходяща среда за насърчаване на авиационния персонал да докладва информация, свързана с безопасността, като тези разпоредби го защитават от наказание, освен в случаите на груба небрежност.

3.1.2. Изясняване на потока на информация

Макар действащата в момента директива да налага на физическите лица задължението пряко да докладват събития на компетентните органи на държавите членки, в действителност тези органи получават най-много доклади за събития от организации, които ги събират от физически лица в рамките на процедура за управление на безопасността. Това обстоятелство е отчетено в предложението и са въведени изисквания за организациите. Организациите и държавите членки се задължават да създадат системи за докладване на събития, които ще направят възможно идентифицирането на рискове за безопасността. Данните за събития, събрани от организациите, се предават на компетентните органи на държавите членки или, когато е уместно, на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ). Данните за всички събития, събрани от държавите членки, организациите и ЕААБ, се обобщават в Европейския централен регистър.

3.1.3. Подобро качество и пълнота на данните

Предложението включва редица разпоредби, целящи подобряване на качеството и пълнотата на докладите за събития, в резултат на което става възможно да се идентифицират по-добре ключовите рискови области и необходимостта от определяне на действия.

Докладите за събитията ще трябва да съдържат определен минимум от информация и в тях да има определени задължителни полета за данни, като например дата, категория или описание на събитието. Освен това предложението включва задължение за класифициране на събитията с оглед на риска съгласно общоевропейската схема за класификация на риска. Следва също така да се въведат процеси за проверка на качеството на данните, за да се гарантира съгласуваността между доклада за дадено събитие и първоначалните

данни, събрани от докладващия. Накрая, Комисията ще подкрепи държавите членки по отношение на постигането на по-високо качество и по-голяма пълнота на данните, като подпомогне разработването на упътвания и провеждането на работни срещи. Целта на тези дейности е да се гарантира съгласуването и уеднаквено въвеждане на информация в базите данни.

3.1.4. Подобен обмен на информация

В предложението се разглежда необходимостта от подобряване на обмена на информация чрез укрепване на съществуващите правила.

В този контекст достъпът на държавите членки и ЕААБ до Европейския централен регистър, който съдържа информация за всички събития, събрана както от държавите членки, така и от ЕААБ, се разширява, така че да обхваща всички данни и информация в базата данни. По-конкретно тези нови разпоредби позволяват на държавите членки да имат достъп до данни за безопасността по отношение на събития, настъпили в тяхното въздушно пространство, но докладвани и оценени от орган на друга държава членка.

Освен това, когато в хода на оценяване на данните, събрани чрез системите за докладване на събития, даден орган установи наличието на свързани с безопасността въпроси, за които се счита, че представляват интерес за друг орган, той следва своевременно да препрати информацията.

Накрая, за да се улесни обменът на данни и информация, текстът изисква всички доклади за събития да бъдат съвместими със софтуера на ECCAIRS (който се използва от всички държави членки и от Европейския централен регистър) и с таксономията на ADREP (таксономията на ИКАО, която също се използва в софтуера ECCAIRS).

3.1.5. По-добра защита срещу неподходяща употреба на информацията за безопасността

Естествената последица от предоставянето на по-широк достъп до данните и информацията за безопасността, които се съдържат в Европейския централен регистър, е да се гарантира, че те се използват за подходящи цели.

В този смисъл предложението укрепва правилата, като гарантира, че освен спазването на задължението за осигуряване на поверителност на събраните данни, тези данни могат да бъдат предоставени и използвани единствено за поддържането или подобряването на безопасността на полетите.

Освен това в текста е направен опит да се намали отрицателният ефект, който използването на тези данни от съдебните органи може да окаже върху безопасността на полетите, чрез задължението за постигане на предварителни договорености за установяване на разпоредби, в които да бъде установен подходящ баланс между двата съответни обществени интереса (правосъдие и безопасност на полетите).

3.1.6. По-добра защита на докладващия с цел гарантиране на непрекъсната наличност на информация

Предложението укрепва правилата за защита на докладващия за събитието, за да се гарантира, че лицата имат доверие на системата, както и че се докладва подходяща информация, свързана с безопасността.

В този контекст проектът затвърждава задължението за анонимизиране на докладите за събития и ограничава достъпа до напълно идентифицирани данни единствено до определени лица. Наред с това от държавите членки се изисква да се въздържат от предприемане на наказателни действия, освен в случаите на груба небрежност.

Подсилва се правилото, съгласно което на служителите не следва да бъдат налагани наказания от страна на техните работодатели въз основа на информацията, докладвана съгласно предвидените в настоящия регламент правила, освен в случаите на груба небрежност. От организациите също се изисква да приемат политика, която да описва начините на гарантиране на защита за служителите.

На последно място, създават се национални органи, позволяващи на служителите да докладват за нарушения на нормите за гарантиране на тяхната защита, и следва да бъдат въведени санкции, когато такива са уместни.

3.1.7. Въвеждане на изисквания относно анализа на информацията и предприемане на последващи действия на национално равнище

Предложението ускорява прехода към по-проактивна и основана на доказателства система за безопасност в Европа, като въвежда в правото на ЕС нови изисквания, транспониращи правилата, които са свързани с анализа и последващите действия по отношение на събраната информация за събития и които са договорени на международно равнище.

От организациите и държавите членки се изисква да анализират информацията, събрана посредством системите за докладване на събития, за да се идентифицират рисковете за безопасността и да се предприемат действия за отстраняване на всички установени слабости по отношение на безопасността. Следва да се наблюдава доколко тези действия спомагат за подобряване на безопасността и при необходимост да се предприемат допълнителни действия.

3.1.8. По-задълбочен анализ на равнище ЕС

В член 19 от Регламент (ЕС) № 996/2010 вече е установен принципът, че информацията, съдържаща се в Европейския централен регистър, се анализира от ЕААБ и държавите членки. Този принцип е подсилен и сегашното сътрудничество е формализирано в рамките на Мрежата от анализатори на безопасността на полетите, председателствана от ЕААБ.

Анализът на равнище ЕС ще допълва направеното на национално равнище, по-специално чрез идентифицирането на възможни проблеми във връзка с безопасността и на ключови рискови области на европейско равнище. Общата схема на ЕС за класификация на риска ще подкрепи тази задача чрез

хармонизираното класифициране на всички събития, които се събират от държавите членки.

Анализът и дейностите, извършвани от Мрежата от анализатори на безопасността на полетите, ще бъдат от полза както за Европейската програма за безопасност на полетите, така и за Европейския план за безопасност на полетите.

3.1.9. Подобрена прозрачност за широката общественост

Макар че предложението запазва необходимата поверителност на определени данни, то също така предвижда по-голяма прозрачност на въпросите относно безопасността на полетите за широката общественост посредством публикуването на годишни прегледи на безопасността, съдържащи информация за действия по прилагането на настоящия регламент, тенденции и обобщени данни.

3.2. Правно основание

Предложението се основава на член 100, параграф 2 от ДФЕС.

3.3. Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада в изключителната компетентност на Европейския съюз. Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен поотделно от държавите членки. Тез могат да бъдат постигнати по-адекватно посредством действия, предприети от ЕС.

Целите на предложението ще бъдат постигнати по-добре чрез действия на равнище ЕС поради следните причини: първо, необходимо е да се хармонизира докладването на събития и правилата, свързани с използването и защитата на информацията, както и със защитата на докладващия; и второ, поради съображения, свързани с безопасността, е необходимо да се укрепи системата за обмен на информация между държавите членки и да се гарантира, че тази информация се анализира и че се предприемат последващи действия във всички държави членки. Освен това въпроси като достъпа до данните в ЕЦР и създаването на процедури и инструменти за анализ на данните в ЕЦР не могат да бъдат решени на национално равнище, тъй като те се отнасят до европейска база данни, за която следва да се предприемат действия на равнище ЕС. Действията на национално равнище са абсолютно необходими, но не са достатъчни, за да се гарантира доброто функциониране на системата като цяло и впоследствие да се допринесе за подобряване на безопасността на въздухоплаването. Целта за подобряване на безопасността на въздушния транспорт не може да бъде постигната от държавите членки в достатъчна степен, тъй като системите за докладване, които те използват поотделно, са по-малко ефективни от една координирана мрежа за обмен на информация, позволяваща да се набележат възможните проблеми, свързани с безопасността, и ключовите рискови области на европейско равнище.

Следователно предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

3.4. Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Допълнителните тежести за сектора и националните органи са ограничени до необходимите за повишаване на ефективността и общото качество на системата. Въпреки че предложението е свързано с разходи за прилагането на разпоредбите относно анализа на събития и последващите действия, се очаква те да бъдат компенсирани от икономическите ползи от намаляването на броя на произшествията и на свързаните с тях смъртни случаи.

3.5. Избор на правен инструмент

Правният инструмент би следвало да е с общо приложение. Предложеният инструмент е регламент.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини:

- в предложението се определят правата и задълженията на Европейската агенция за авиационна безопасност, поради което не е възможно използването на директива;
- много слабости и проблемни области, установени в настоящата нормативна уредба, са свързани с нейното нееднакво прилагане в отделните държави членки. Различията в практиките, произтичащи от действащата в момента директива, ясно показват, че директивата не е подходящ инструмент за постигане на единно и съгласувано прилагане на правото в област, където това е необходимо поради съображения за безопасност.

Следователно най-подходящият правен инструмент е регламент, тъй като алтернативните варианти не биха били достатъчни за постигане на предложените цели.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Отражението върху бюджета, свързано с разработването на обща схема на ЕС за класификация на риска и разширяването на обхвата на отпуснатия бюджет, така че да включва развитието на Европейския координационен център за докладване на инциденти с въздухоплавателни средства (ECCAIRS) и управлението на Европейския централен регистър, е вече включено в многогодишната финансова рамка.

Отражението на настоящото предложение върху бюджета е свързано с допълнителни човешки ресурси за Европейската агенция за авиационна безопасност (чието участие е по инициатива на мрежата от анализатори) и допълнителен бюджет за мисии и дейности за популяризиране.

Допълнителните човешки ресурси (2 работни места, разходите за които са изчислени на 300 000 EUR годишно), както и допълнителният бюджет (за мисии и дейности за популяризиране, разходите за които са изчислени на 65 000 EUR годишно), ще бъдат покрити изцяло чрез преразпределяне в

рамките на наличните ресурси на агенцията и поради това отражението им върху бюджета на ЕС е неутрално.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

5.1. Опростяване

Предложението предвижда опростяване на законодателството, тъй като то заменя с един законодателен акт една директива и два регламента на Комисията, както и един регламент на Европейския парламент и на Съвета, и няма да изисква национални мерки за прилагане.

5.2. Отмяна на съществуващото законодателство

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на следните съществуващи актове: Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията, както и до изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010.

5.3. Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това обхватът му следва да бъде разширен така, че да включва Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁰,

след като се консултираха с Европейския надзорен орган по защита на данните¹¹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В областта на гражданското въздухоплаване в Съюза следва да се осигури висока и уеднаквена обща степен на безопасност и следва да се полагат всички усилия за намаляване на броя на произшествията и инцидентите с цел да се гарантира общественото доверие във въздушния транспорт.
- (2) През последното десетилетие общият процент на произшествия с фатален край в гражданското въздухоплаване се е запазил сравнително постоянен. Независимо от това съществуват опасения, че прогнозираното увеличение на въздушното движение през следващите десетилетия би могло да доведе до увеличение на броя на произшествията.
- (3) Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и

⁹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁰ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

инциденти в гражданското въздухоплаване¹² цели предотвратяването на произшествия чрез улесняване на бързото, ефективното и качествено провеждане на разследванията във връзка с безопасността. Настоящият регламент не следва да води до намеса в процедурите по разследване на произшествия и инциденти, ръководени от националните органи за разследване във връзка с безопасността, както е определено в Регламент (ЕС) № 996/2010.

- (4) Опитът показва, че често преди да случи произшествие редица инциденти и много други слабости са показали наличието на рискове за безопасността. Същевременно, въпреки че способността да се извличат поуки от произшествия е от решаващо значение, чисто реактивните системи са показали своите ограничения по отношение на внасянето на подобрения. Съюзът и неговите държави членки следва да преминат към използването на по-проактивни и основани на доказателства процедури за безопасност, които са насочени към предотвратяване на произшествия чрез анализиране на цялата налична информация за безопасността, включително на данните за събития в гражданското въздухоплаване.
- (5) Подобряването на безопасността на гражданското въздухоплаване изисква приложимата информация за безопасността на гражданското въздухоплаване да се докладва, събира, съхранява, защитава, обменя, разпространява и анализира и въз основа на събраната информация да се предприемат подходящи действия по отношение на безопасността. Този проактивен и основан на доказателства подход следва да бъде прилаган от съответните органи за безопасност на полетите на държавите членки, от организациите в рамките на тяхната система за управление на безопасността и от ЕААБ.
- (6) Следва да бъдат създадени системи за задължително и доброволно докладване, позволяващи на лицата да докладват информация за събития, като събраните данни се предават на органа, компетентен за предприемане на действия въз основа на тези данни, с цел да се повиши безопасността на гражданското въздухоплаване.
- (7) Представителите на различни категории персонал, работещ в гражданското въздухоплаване, стават свидетели на събития, които представляват интерес за предотвратяването на произшествия, и поради това следва да докладват за тях.
- (8) Наред със системите, изисквани съгласно настоящия законодателен акт, следва да се насърчава разработването на други средства за събиране на информация за безопасността с цел да се съберат всички данни, допринасящи за подобряването на безопасността на полетите.
- (9) Органите за разследване във връзка с безопасността следва да имат пълен достъп до данните за събития, които са събрани, или до докладите за събития, съхранявани от техните държави членки, за да решават кои инциденти може да изискват разследване във връзка с безопасността и да формулират полезни поуки за безопасността на полетите.
- (10) Получаването на пълни данни с добро качество е от решаващо значение, тъй като анализът и тенденциите, основани на неточни данни, могат да доведат до

¹² ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35.

подвеждащи резултати и до насочване на усилията в области, в които действията не са целесъобразни. Освен това неточните данни могат да доведат до загуба на доверие в информацията, получена чрез схемите за докладване на събития. За да се гарантират качеството и пълнотата на докладите за събития, те следва да съдържат определен минимум от информация, който може да варира в зависимост от категорията на събитието. Освен това следва да се въведат процедури за проверка на качеството на информацията и за осигуряване на съгласуваност между доклада за дадено събитие и първоначално събраните данни за това събитие. С подкрепата на Комисията следва да се разработят също подходящи упътвания, най-вече за да се гарантират качеството и пълнотата на данните, както и тяхното еднакво и съгласувано въвеждане в базите данни. Наред с това следва да се предоставя необходимата подкрепа чрез организирането на работни срещи, по-специално от страна на Комисията.

- (11) Следва да се разработи общоевропейска схема за класификация на риска, за да се подпомогне определянето на необходимите бързи действия в случай на единични събития с висок риск за безопасността. Тя следва също така да позволява идентифицирането на ключовите рискови области въз основа на представена обобщена информация. Тази схема следва да подпомага държавите членки при оценката им на събития и при определянето на областите, в които е най-целесъобразно да съсредоточат своите усилия. Тя също следва, въз основа на представена обобщена информация на европейско равнище, да позволява идентифицирането на ключовите рискови области в ЕС и да подпомага дейностите, провеждани в рамките на Европейската програма за безопасност на полетите и Европейския план за безопасност на полетите. Следва да бъде предоставена подходяща подкрепа, за да се осигури наличието на еднаква и съгласувана класификация на риска във всички държави членки.
- (12) За да се улесни обменът на информация, докладите за събития следва да се съхраняват в бази данни, които са съвместими с ECCAIRS (софтуер за съхраняване на доклади за събития, използван от всички държави членки и Европейския централен регистър) и с таксономията ADREP (таксономия на ИКАО, която също се използва в софтуера ECCAIRS).
- (13) Събитията, които включват въздухоплавателно средство, регистрирано в държава членка или експлоатирано от организация, установена в държава членка, следва да се докладват дори когато са се случили извън територията на държавите членки.
- (14) Информацията за събитията следва да бъде обменяна в рамките на Съюза. Този обмен следва да повиши най-вече разкриването на действителни или потенциални опасности. Така държавите членки биха могли да получават цялата необходима информация за събитията, настъпващи на тяхната територия, но докладвани на друга държава членка.
- (15) Обменът на информация относно събития следва да е съобразен с целта за предотвратяване на произшествия и инциденти във въздухоплаването, като последствията от него изключват приписването на вина или отговорност, както и установяването на стандарти за постижения, свързани с безопасността на полетите.

- (16) Най-ефективният начин да се гарантира обменът на голямо количество информация между всички държави членки, Комисията и ЕААБ, е чрез Европейския централен регистър.
- (17) Цялата информация относно безопасността, която е получена от доклади за събития, събрани в рамките на Съюза, следва да бъде своевременно изпращана в Европейския централен регистър. Това следва да включва както събирането на данни за инциденти, така и информация, произтичаща от произшествия и сериозни инциденти, разследвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 966/2010.
- (18) Предмет на настоящия регламент следва да бъде информацията относно националните събития, съхранявана в националните бази данни.
- (19) Информацията за безопасността, съдържаща се в Европейския централен регистър, следва да бъде изцяло на разположение на организациите за регулиране на безопасността на гражданското въздухоплаване, включително ЕААБ, както и на органите, отговорни за разследването на произшествия и инциденти в рамките на Съюза.
- (20) Заинтересованите страни могат да поискат достъп до определена информация, съдържаща се в Европейския централен регистър.
- (21) Всяко национално звено за контакт следва да разглежда искания от заинтересованите страни, установени на територията на същата държава членка, тъй като звената за контакт познават най-добре тези заинтересованите страни; исканията от заинтересованите страни от трети държави или от международни организации следва да се разглеждат от Комисията.
- (22) Информацията, която се съдържа в докладите за събития, следва да бъде анализирана, а рисковете за безопасността — идентифицирани. В резултат на това следва да бъдат определени и изпълнени подходящи и навременни действия за подобряване на безопасността на полетите. Информацията относно анализа и последващите действия по отношение на събитията следва да бъде разпространявана в рамките на организациите и органите на държавите членки, тъй като предоставянето на обратна връзка за докладваните събития е добър стимул за лицата да докладват за събития.
- (23) Следва да се наблюдава ефективността на мерките за безопасност, като при необходимост се предприемат допълнителни действия, с които да се гарантира прилагането на адекватни действия за отстраняване на слабости по отношение на безопасността са отстранени по правилен начин. Освен това информацията, която се съдържа в докладите за събитията, следва да се използва под формата на обобщени данни за установяване на тенденции.
- (24) Държавите членки следва да използват информацията, съдържаща се в докладите за събития и в анализа за тях, при определяне на действията, които да бъдат включени в държавните програми за безопасност, както и за да гарантират, че действията са основани на доказателства.
- (25) Тъй като целта за подобряване на безопасността на въздушния транспорт не може да бъде постигната в достатъчна степен от страна на държавите членки, защото системите за докладване, които те използват поотделно, са по-малко

ефективни от една координирана мрежа с обмен на информация, позволяваща по-ранно идентифициране на възможни проблеми пред безопасността и на ключови рискови области на равнището на Съюза, анализът на национално равнище следва да бъде допълнен от анализ и последващи действия на равнище ЕС с цел да се гарантира по-добро предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване. На равнището на Съюза тази задача следва да бъде изпълнявана от Мрежа от анализатори на безопасността на полетите.

- (26) Работата на Мрежата от анализатори на безопасността на полетите, насочена към определяне на основаните на доказателства действия, които да бъдат извършени на равнището на Съюза, следва да бъде от полза най-вече за Европейската програма за безопасност на полетите и Европейския план за безопасност на полетите.
- (27) На широката общественост следва да се предостави обобщена информация относно равнището на безопасност на полетите в държавите членки и в Съюза. Тази информация следва да обхваща по-специално тенденциите и анализа, произтичащи от прилагането на настоящия регламент от страна на държавите членки, както и обобщени данни за съдържанието на Европейския централен регистър.
- (28) Системата за безопасност на гражданското въздухоплаване се основава на обратна връзка и изводи, формулирани в резултат на произшествия и инциденти. Докладването на събития и използването на свързана с тях информация за целите на безопасността се основават на доверие между докладващия за дадено събитие и структурата, отговорна за събирането и оценяването на информацията за това събитие. Това налага стриктното прилагане на правилата за поверителност. Целта за защита на информацията за безопасността срещу неподходяща употреба и ограниченият достъп до Европейския централен регистър само за заинтересованите страни, участващи в подобряването на безопасността на гражданското въздухоплаване, е да се гарантира непрекъснато наличие на информация за безопасността, което от своя страна позволява предприемането на правилни и навременни действия и подобряване на безопасността на полетите. Във връзка с това чувствителната информация за безопасността следва да бъде защитена по подходящ начин и събирането ѝ да бъде осигурено чрез гарантирането на нейната поверителност, защитата на източниците и доверието на персонала, работещ в гражданското въздухоплаване. Следва да се въведат подходящи мерки, за да се гарантира поверителността на информацията, събирана чрез схеми за докладване на събития, както и да се ограничи достъпът до Европейския централен регистър. В националните закони относно свободата на информацията следва да се взема под внимание необходимата поверителност на тази информация. Събраната информация следва да бъде защитена по подходящ начин от неразрешено използване или разкриване. Тя следва да се използва само за целите на поддържане или подобряване на безопасността на полетите и не следва да се използва за приписването на вина или отговорност.
- (29) Лицата, които докладват за събития съгласно настоящия регламент, следва да бъдат адекватно защитени. Във връзка с това докладите за събития следва да

бъдат анонимизирани, а данните на докладващия да не се вписват в базите данни.

- (30) Освен това системата на гражданското въздухоплаване следва да насърчава създаването на среда без санкции, като улеснява спонтанното докладване на събития и така спомага за утвърждаването на принципа на „културата на справедливост“. Наличието на среда без санкции не следва да бъде пречка за одобряването на действия, необходими за поддържането или повишаването на безопасността на полетите.
- (31) Принципът на „културата на справедливост“ следва да насърчава лицата да докладват информация, свързана с безопасността. Той обаче не следва да ги освобождава от обичайните им отговорности. Във връзка с това на служителите не следва да бъдат налагани санкции на основание на информацията, предоставена от тях при прилагането на настоящия регламент, освен в случай на груба небрежност.
- (32) Важно е чрез осигуряване на общо разбиране на понятието „груба небрежност“ ясно да се определи границата на защита на докладващия от действия в негова вреда или от наказателно преследване.
- (33) Докладваните събития следва да се разглеждат от определени лица, които работят независимо от другите отдели, за да се подпомогне прилагането на принципа на „културата на справедливост“ и да се засили доверието на лицата към системата.
- (34) Служителите следва да имат възможността да докладват за неспазване на принципите, установяващи границите на тяхната защита, така както тя е уредена в законодателството. Държавите членки следва да определят последиците за лицата, нарушили принципите на защита на докладващия, и, когато е уместно, да определят съответните санкции.
- (35) Възможно е лицата да се въздържат от докладване на събития поради страх от самоуличаване и произтичащо от докладването евентуално съдебно преследване. Във връзка с това държавите членки не следва да откриват производства срещу докладващия на основание на неговия доклад освен в случай на груба небрежност. Сътрудничеството между органите по безопасността и съдебните органи следва също така да се засили и официализира посредством предварителни договорености, които следва да запазят баланса между различните засегнати обществени интереси и по-специално да обхванат достъпа до докладите за събития, съдържащи се в националните бази данни, и тяхното използване.
- (36) С цел да се гарантира необходимата гъвкавост и актуализиране на информацията, съдържаща се в приложенията към настоящия регламент, както и да се определи общеевропейската схема за класификация на риска, да се актуализират мерките относно въвеждането на информация в Европейския централен регистър и да се разшири или ограничи разпространението на съдържащата се в регистъра информация, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. От особено значение е

Комисията да провежда подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище. По време на разработването и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета в срок и по подходящ начин.

- (37) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на прилагането на общоевропейската схема за класификация на риска и по отношение на управлението на Европейския централен регистър. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹³.
- (38) При прилагането на настоящия регламент следва изцяло да се спазват правилата относно обработването на данни и защитата на физическите лица, определени в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни¹⁴ и в Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни¹⁵. Правилата относно достъпа до данни, определени в Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията¹⁶, следва изцяло да се спазват при прилагането на настоящия регламент освен по отношение на разпространението на данни и информация, съдържащи се в Европейския централен регистър, които са защитени съгласно предвидените в настоящия регламент по-строги правила за достъп.
- (39) Санкциите следва по-специално да дават възможност за санкционирането на всяко физическо или юридическо лице, което в нарушение на настоящия регламент злоупотреби с информация, защитена от същия регламент, предприеме действия във вреда на докладващия за дадено събитие освен в случай на груба небрежност, не създаде подходяща среда за събиране на данни относно събития, не анализира събраната информация и не предприема действия за отстраняване на установени налични или потенциални слабости по отношение на безопасността, не споделя информацията, събрана в изпълнение на настоящия регламент.
- (40) Тъй като целта на настоящия регламент — а именно установяването на общи правила в областта на докладването на събития в гражданското въздухоплаване, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и следователно, поради своя общоевропейски мащаб и последици, може да бъде постигната по-добре на равнището на ЕС, Съюзът може да приеме мерки в

¹³ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

¹⁴ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

¹⁵ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

¹⁶ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

- (41) Регламент (ЕС) № 996/2010 следва да бъде изменен.
- (42) Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване¹⁷, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията от 12 ноември 2007 г. за установяване на правила за прилагане за въвеждане в централен регистър на информация за събития в гражданското въздухоплаване¹⁸ и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията от 24 септември 2007 г. за установяване прилагането на правилата за разпространение сред заинтересованите страни на информация за събития в гражданското въздухоплаване¹⁹ следва да бъдат отменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

1. Настоящият регламент има за цел подобряването на безопасността на полетите, като се гарантира, че съответната информация за безопасността на гражданското въздухоплаване се докладва, събира, съхранява, защитава, обменя, разпространява и анализира и че въз основа на събраната информация се предприемат действия по отношение на безопасността, когато това е целесъобразно. В него се предвиждат също правила относно въвеждането на събраната информация в Европейски централен регистър и относно разпространението ѝ сред заинтересованите страни с цел да им се предостави информацията, от която се нуждаят, за да подобрят безопасността на гражданското въздухоплаване.
2. Единствената цел на докладването на събития е предотвратяването на произшествия и инциденти, а не приписването на вина или отговорност.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „анонимизиране“ означава отстраняването от представените доклади за събития на всички лични данни, отнасящи до докладващия, и технически данни, които идентифицират докладващия или трети лица, за които е загатнато в информацията;

¹⁷ ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

¹⁸ ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3

¹⁹ ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7

- (2) „Европейска програма за безопасност на полетите“ означава интегрираният набор от правила на равнището на Съюза заедно с дейностите и процедурите, използвани за съвместно управление на безопасността на европейско равнище;
- (3) „Европейски план за безопасност на полетите“ означава оценка на въпросите по безопасността и свързаният с това план за действие на европейско равнище;
- (4) „груба небрежност“ означава явно и умишлено нарушение на задължението за грижа, което пряко причинява предвидими вреди на дадено лице или имущество или което сериозно намалява равнището на безопасност на полетите;
- (5) „инцидент“ означава събитие, различно от произшествие, което е свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство и което засяга или би могло да засегне безопасността на експлоатацията;
- (6) „заинтересована страна“ означава всяко физическо лице, всяко юридическо лице или всеки официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не, което е в състояние да участва в подобряването на безопасността на гражданското въздухоплаване, като има достъп до информацията за събития, обменяна между държавите членки, и е включено в една от категориите на заинтересованите страни, определени в настоящия регламент;
- (7) „култура на справедливост“ означава култура, в която операторите или друг персонал, действащ на предната линия, не се наказват за действия, пропуски или взети от тях решения, съответстващи на техния опит и обучение, но не се проявява търпимост към грубата небрежност, умишлените нарушения и разрушителните действия;
- (8) „събитие“ означава всяко събитие, което е или би могло да бъде значително в контекста на безопасността на полетите и обхваща по-специално произшествия и сериозни инциденти съгласно определението в член 2, параграфи 1 и 16 от Регламент (ЕС) № 996/2010 и инциденти;
- (9) „организация“ означава всяка организация, която предоставя авиационни продукти и/или услуги, и обхваща по-специално оператори на въздухоплавателни средства, одобрени организации за техническо обслужване, организации, отговарящи за типовия проект и/или производството на въздухоплавателни средства, доставчици на аеронавигационно обслужване и сертифицирани летища;
- (10) „звено за контакт“ означава компетентният орган, определен от всяка държава членка в съответствие с член 6, параграф 2, когато е отправено искане за предоставяне на информация от заинтересована страна, установена в държава членка, и Комисията, когато е отправено искане от заинтересована страна, която не е установена в Съюза;
- (11) „орган за разследване във връзка с безопасността“ означава постоянният национален орган за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване, който провежда или наблюдава провеждането на разследвания във връзка с безопасността, както е определено в член 4 от Регламент (ЕС) № 996/2010;

- (12) „система за управление на безопасността (СУБ)“ означава систематичен подход за управление на безопасността, включително необходимите организационни структури, отговорности, политики и процедури;
- (13) „държавна програма за безопасността (ДПБ)“ означава интегриран набор от правни актове и дейности, разработени от дадена държава членка и насочени към управлението на безопасността на гражданското въздухоплаване.

Член 3

Обхват

Настоящият регламент се прилага за събития, които застрашават или които, ако не се коригират, биха застрашили въздухоплавателно средство, лицата на борда му или трети лица. В приложение I е представен подробен списък на инцидентите, подлежащи на докладване.

Член 4

Задължително докладване

1. Всяка организация, установена в държава членка, създава система за задължително докладване с цел да се улесни събирането на данни за събития.
2. Всяка държава членка създава система за задължително докладване с цел да се улесни събирането на данни за събития, включително на данни за събития, събрани от организации при прилагането на параграф 1.
3. Следните лица докладват събития чрез системата, създадена от организацията, в която работят, в съответствие с параграф 1, или чрез системата, създадена от държавите членки, в съответствие с параграф 2:
 - а) командир на въздухоплавателно средство, регистрирано в държава членка, или на въздухоплавателно средство, регистрирано извън Съюза, но използвано от оператор, за който дадена държава членка осигурява надзор над експлоатацията, или от оператор, установен в Съюза;
 - б) лице, което извършва проектиране, производство, техническо обслужване или модифициране на реактивни или публични транспортни въздухоплавателни средства, или оборудване, или части от тях, под надзора на държава членка или на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ);
 - в) лице, което подписва сертификат за преглед на поддръжката или за пускане в експлоатация по отношение на реактивни или публични транспортни въздухоплавателни средства, или оборудване, или части от тях, под надзора на държава членка или на ЕААБ;
 - г) лице, изпълняващо функция, която изисква то да бъде упълномощено от държава членка като ръководител полети или като служител за полетна информация;

- д) управител на летище, за което се прилага Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета²⁰;
 - е) лице, което изпълнява функция, свързана с монтажа, модификацията, поддръжката, ремонта, основния ремонт, предполетната проверка или инспектирането на аеронавигационните съоръжения, за които отговаря държава членка;
 - ж) лице, което изпълнява функция, свързана с наземното обслужване на въздухоплавателните средства, включително зареждане с гориво, обслужване, подготовка на сборна товарителница, товарене, отстраняване на залежаванията и влекачни работи на летище, обхванато от Регламент (ЕО) № 1008/2008.
- 4. Всяко лице, посочено в параграф 3, докладва за събития съгласно срока и изискванията, посочени в приложение II, точка 1.
 - 5. Всяка организация, сертифицирана или одобрена от държава членка, докладва на компетентния орган на тази държава членка, посочен в член 6, параграф 2, данните за събития, събрани в съответствие с параграф 1.
 - 6. Всяка организация, сертифицирана или одобрена от ЕААБ, докладва данните за събития, събрани в съответствие с параграф 1.

Член 5

Доброволно докладване

- 1. Всяка организация, установена в държава членка, създава система за доброволно докладване с цел да се улесни събирането на данни за събития, които може да не бъдат събирани съгласно системата за задължително докладване, но които се считат от докладващия за действителна или потенциална опасност.
- 2. Всяка държава членка създава система за доброволно докладване с цел да се улесни събирането на данни за събития, които може да не бъдат събирани съгласно системата за задължително докладване, но които се считат от докладващия за действителна или потенциална опасност, в това число данни за събития, събрани от организации при прилагането на параграф 1.
- 3. Системите за доброволно докладване позволяват събирането на данни за събития, които не се изисква да бъдат задължително докладвани в съответствие с приложение I, както и докладването на събития от лица, които не са посочени в член 4, параграф 3.
- 4. Всяка организация, сертифицирана или одобрена от държава членка, докладва на компетентния орган на тази държава членка, посочен в член 6, параграф 2, данните за събития, събрани в съответствие с параграф 1.

²⁰

Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (текст от значение за ЕИП), *ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.*

5. Всяка организация, сертифицирана или одобрена от ЕААБ, докладва данните за събития, събрани в съответствие с параграф 1.
6. Държавите членки и организациите могат да създават други системи за събиране и обработване на информация за безопасността с цел да събират данни за събития, които може да не бъдат събрани от системите за задължително докладване, посочени в член 4 и в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Тези системи могат да включват докладване до организации, различни от посочените в член 6, параграф 2, както и активното участие на сектора.

Член 6

Събиране и съхраняване на информация

1. Всяка организация, установена в държава членка, определя едно или повече лица, които да събират, оценяват, обработват, анализират и съхраняват данни за събития, докладвани в съответствие с членове 4 и 5. Тези определени лица работят отделно и независимо от другите отдели на организацията.
2. Всяка държава членка определя един или повече компетентни органи, които да въведат механизъм за събиране, оценяване, обработване, анализиране и съхраняване на данни за събития, докладвани в съответствие с членове 4 и 5. Определените компетентни органи работят отделно и независимо от другите отдели при боравенето с докладваната информация.

Органите, които заедно или поотделно могат да бъдат натоварени с тази отговорност, са следните:

- а) националният орган за гражданско въздухоплаване; и/или
- б) органът за разследване във връзка с безопасността; и/или
- в) всеки друг независим орган или организация, натоварени с тази функция.

Ако държава членка определи повече от един орган или организация, тя определя един от тях за звено за контакт за предаването на информацията, посочена в член 8, параграф 2.

3. Организациите съхраняват в база данни доклади за събитията, изготвени въз основа на събраните в съответствие с членове 4 и 5 данни за събитията.
4. Компетентните органи, посочени в параграф 2, съхраняват в национална база данни докладите за събитията, изготвени въз основа на събраните в съответствие с членове 4 и 5 данни за събитията.
5. Данните за произшествията и сериозните инциденти също се съхраняват в тази национална база данни.
6. Органите на държавите членки, отговарящи за изпълнението на държавната програма за безопасност, имат пълен достъп до националната база данни,

посочена в параграф 4, за да се подпомогне изпълнението на техните отговорности във връзка с безопасността.

7. Органите за разследване във връзка с безопасността имат пълен достъп до националната база данни, посочена в параграф 4, за да изпълняват задълженията си, посочени в член 5, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 996/2010.

Член 7

Качество и пълнота на докладите за събития

1. Докладите за събития, посочени в член 6, съдържат най-малко информацията, посочена в приложение II, точка 2.
2. Всеки доклад за събития, посочен в член 6, параграф 4, съдържа класификацията на риска на докладваното събитие по отношение на безопасността. Класификацията се определя в съответствие с общоевропейската схема за класификация на риска, посочена в параграф 5.
3. Организациите и държавите членки определят процедури за проверка на качеството на данните, по-специално с цел да се осигури съгласуваност между различните данни, които се съдържат в доклада за дадено събитие, и първоначалните данни, съобщени от докладващия.
4. Базите данни, посочени в член 6, параграфи 3 и 4, използват стандартизирани формати с цел улесняване на обмена на информация и представляват системи, съвместими с ECCAIRS и със системата за докладване на авиационни събития ADREP.
5. Комисията разработва общоевропейска схема за класификация на риска, за да класифицира събитията по отношение на техния риск за безопасността. По този начин Комисията взема предвид необходимостта от съвместимост със съществуващите схеми за класификация на риска.
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 18 за определяне на общоевропейската схема за класификация на риска.
7. Посредством актове за изпълнение Комисията приема разпоредби за прилагането на общоевропейската схема за класификация на риска. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.
8. Комисията предоставя подкрепа на компетентните органи на държавите членки във връзка със задачата им за въвеждане на данните, по-специално, но не само, във връзка с въвеждането на минимума от информация, посочен в параграф 1, класификацията на събитията в зависимост от техния риск, посочена в параграф 2, и определянето на процедури за проверка на качеството на данните, посочено в параграф 3. Тази подкрепа от Комисията, предоставена по-специално под формата на упътвания и работни срещи, допринася за

хармонизирането на процеса на въвеждане на данните във всички държави членки.

Член 8

Европейски централен регистър

1. Комисията управлява Европейски централен регистър за съхранение на всички доклади за събития, събрани в рамките на Съюза.
2. Всяка държава членка договаря с Комисията техническите протоколи за актуализирането на Европейския централен регистър чрез прехвърляне на цялата информация, свързана с безопасността, която се съдържа в националните бази данни, посочени в член 6, параграф 4.
3. ЕААБ договаря с Комисията техническите протоколи за прехвърлянето в Европейския централен регистър на всички доклади за събития, събрани съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета²¹ и правилата за прилагането му, както и информацията, събрана при прилагането на член 4, параграф 6 и член 5, параграф 5.
4. Посредством актове за изпълнение Комисията приема разпоредби за управлението на Европейския централен регистър, както е посочено в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема, когато е необходимо, делегирани актове в съответствие с член 18 за актуализирането на мерките относно въвеждането на информация в Европейския централен регистър, посочени в параграфи 2 и 3.

Член 9

Обмен на информация

1. Държавите членки и ЕААБ участват в обмен на информация, като посредством Европейския централен регистър предоставят на разположение на компетентните органи на другите държави членки, на ЕААБ и на Комисията цялата информация, свързана с безопасността, съхранявана в съответните им бази от докладвани данни. Докладите за събития се прехвърлят в Европейския централен регистър в рамките на 30 дни след първоначалното събиране на данни за събитието. При необходимост докладите за събитията се актуализират с допълнителна информация, свързана с безопасността.

²¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (текст от значение за ЕИП), *ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.*

2. Информацията относно произшествия и сериозни инциденти също се прехвърля в Европейския централен регистър. Основната фактическа информация относно произшествия и сериозни инциденти се прехвърля в регистъра, докато се провежда разследването по тях. След приключване на разследването се добавя цялата информация, включително, когато е налично, обобщение на окончателния доклад по разследването на английски език.
3. Ако при събирането на данни за събития или съхраняването на доклади за събития дадена държава членка или ЕААБ установи наличието на въпроси, свързани с безопасността, за които се счита, че са от интерес и за други държави членки или за ЕААБ и че евентуално изискват предприемането на действия във връзка с безопасността, тази държава членка или ЕААБ изпраща във възможно най-кратък срок цялата съответна информация, свързана с безопасността, на органите на съответните държави членки или на ЕААБ.

Член 10

Разпространение на информация

1. Всяка организация, отговаряща за регулирането на безопасността на гражданското въздухоплаване или за разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване в рамките на Съюза, разполага с онлайн достъп до информацията за събития, съхранявана в Европейския централен регистър.
2. Заинтересованите страни, посочени в приложение III, могат да поискат достъп до определена информация, съдържаща се в Европейския централен регистър. Заинтересованите страни, установени в рамките на Съюза, отправят исканията си за информация до звеното за контакт в държавата членка, в която са установени. Заинтересованите страни, които не са установени в Съюза, адресират исканията си до Комисията.
3. От съображения за сигурност на заинтересованите страни не се предоставя пряк достъп до Европейския централен регистър.

Член 11

Обработване на искания и решения

1. Исканията се подават чрез формуляри, одобрени от звената за контакт. Тези формуляри съдържат най-малко данните, посочени в приложение IV.
2. Звеното за контакт, което получава дадено искане, проверява дали е компетентно да разгледа това искане и дали искането е отправено от заинтересована страна.
3. Звеното за контакт, което получава дадено искане, оценява дали искането е оправдано и изпълнимо за всеки конкретен случай. Звената за контакт могат да предоставят информация на заинтересованите страни на хартиен носител или чрез сигурни електронни средства за комуникация.

4. Ако искането бъде прието, звеното за контакт определя обема и нивото на информация, която да бъде предоставена. Информацията се ограничава до строго необходимото за целите на искането, без да се засягат разпоредбите на членове 15 и 16. Информация, несвързана със собственото оборудване, операции или поле на дейност на заинтересованата страна, се предоставя само в обобщена или анонимизирана форма. Информация в необобщена форма може да бъде предоставена на заинтересованата страна, ако тя предостави подробна обосновка.
5. Заинтересованите страни, посочени в приложение III, буква б), могат да получават само информация, свързана с тяхното собствено оборудване, операции или поле на дейност.
6. Звеното за контакт, което получава искане от заинтересована страна, посочена в приложение III, буква а), може да вземе решение от общ характер да предоставя редовно информация на тази заинтересована страна. Поисканата информация следва да е свързана със собственото оборудване, операции или поле на дейност на заинтересованата страна. С решението от общ характер не може да се предоставя достъп до цялото съдържание на базата данни, като то се отнася единствено за достъпа до анонимизирана информация.
7. Заинтересованата страна използва получената информация само за целта, посочена във формуляра за искането, която следва да е съвместима с целта, формулирана в член 1 от настоящия регламент. Заинтересованата страна не разкрива получената информация без писменото съгласие на нейния доставчик и взема необходимите мерки, за да гарантира подходяща поверителност на получената информация.
8. Решението за разпространение на информацията съгласно настоящия член се ограничава до строго необходимото за целите на нейния ползвател.
9. На Комисията се предоставя правомощието да приема, когато е необходимо, делегирани актове в съответствие с член 18 за актуализиране на правилата относно разпространението на информация, съдържаща се в Европейския централен регистър, за да разшири или ограничи нейното разпространение.

Член 12

Регистриране на искания и обмен на информация

1. Всяко звено за контакт регистрира всяко получено искане, както и предприетото по него действие. Тази информация се предоставя на Комисията, когато бъде получено съответно искане и/или бъде предприето действие.
2. Комисията предоставя на всички звена за контакт актуализирания списък на получените искания и на действията, предприети от различните звена за контакт и от самата Комисия.

Анализ на събития и последващи действия на национално равнище

1. Всяка организация, установена в държава членка, разработва процедура за анализиране на данните за събития, събирани в съответствие с членове 4 и 5, с цел да се идентифицират рисковете за безопасността, свързани с установени събития. Въз основа на този анализ се определят всички подходящи коригиращи или превантивни действия, необходими за повишаване на безопасността.
2. След като определи действията, необходими за отстраняване на действителни или потенциални слабости по отношение на безопасността, всяка организация, установена в държава членка, изпълнява тези действия своевременно и установява процедура за наблюдение на изпълнението и ефективността на ответните действия.
3. При необходимост всяка организация, сертифицирана или одобрена от държава членка, докладва в рамките на 30 дни на компетентния орган на тази държава членка, посочен в член 6, параграф 2, за резултатите от анализа, извършен в съответствие с параграф 1, и действията, изисквани в съответствие с параграф 2.
4. Всяка държава членка разработва процедура за анализиране на данните за събития, събирани в съответствие с членове 4 и 5, с цел да се идентифицират рисковете за безопасността, свързани с установени събития. Въз основа на този анализ се определят всички подходящи коригиращи или превантивни действия, необходими за повишаване на безопасността.
5. След като определи действията, необходими за отстраняване на действителни или потенциални слабости по отношение на безопасността, всяка държава членка изпълнява тези действия своевременно и установява процедура за наблюдение на изпълнението и ефективността на ответните действия.
6. Всяка държава членка наблюдава също изпълнението и ефективността на ответните действия на организации в съответствие с параграф 2. Когато дадена държава членка прецени, че ответните действия са неподходящи за отстраняване на действителни или потенциални слабости по отношение на безопасността, тя гарантира предприемането и прилагането на допълнителни подходящи действия от страна на съответната организация.
7. Информацията относно анализа на отделни събития и свързаните с тях последващи действия, посочени в настоящия член, се въвежда за съхранение в Европейския централен регистър своевременно и не по-късно от два месеца след въвеждането ѝ в националната база данни.
8. Информацията, получена в резултат от анализа на доклади за събития, се използва от държавите членки с цел определяне на коригиращите действия, предприемани в рамките на държавната програма за безопасността.
9. Най-малко веднъж годишно държавите членки публикуват преглед на безопасността с информация за типовете събития, събрана чрез техните

национални системи за задължително и доброволно докладване, за да информират широката общественост за равнището на безопасност в гражданското въздухоплаване и за съответните действия, които са предприели за решаването на всички проблеми, свързани с безопасността.

10. Наред с това държавите членки могат да публикуват анонимизирани доклади за събития.

Член 14

Анализ на събития и последващи действия на равнището на Европейския съюз

1. Комисията, ЕААБ и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и участват редовно в обмена и анализа на информацията, съдържаща се в Европейския централен регистър.
2. Сътрудничеството се осъществява чрез Мрежата от анализатори на безопасността на полетите.
3. ЕААБ подпомага дейностите на Мрежата от анализатори на безопасността на полетите, включително, но не само, по отношение на подготовката и организацията на нейните заседания.
4. Мрежата от анализатори на безопасността на полетите допринася за подобряването на безопасността на полетите в Съюза, по-специално като извършва дейности по анализ на безопасността, подпомагащи изпълнението на Европейската програма за безопасност на полетите и Европейския план за безопасност на полетите.
5. В годишния си преглед на безопасността, посочен в член 15, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 216/2008, ЕААБ включва информация относно резултата от анализа на данните, упоменат в параграф 1.

Член 15

Защита и подходящо използване на информацията

1. Държавите членки и организациите вземат необходимите мерки, за да гарантират подходяща поверителност на данните за събития, получени от тях съгласно членове 4, 5 и 10.
2. Данните за събитията се използват само за целта, за която са били събрани. Държавите членки и организациите не предоставят и не използват тази информация за друга цел освен за поддържането или подобряването на безопасността на полетите. Информацията не се използва за приписването на вина или отговорност.
3. При изпълнение на задълженията си, посочени в член 14, Комисията, ЕААБ и компетентните органи на държавите членки гарантират поверителността на информацията, съдържаща се в Европейския централен регистър, и

ограничават използването ѝ до строго необходимото за изпълнение на своите задължения, свързани с безопасността. Във връзка с това посочената информация се използва по-специално за анализ на тенденциите в областта на безопасността, които могат да служат като основа за анонимни препоръки за безопасност или указания за летателна годност, без да се приписва вина или отговорност.

4. Държавите членки гарантират, че техните компетентни органи, посочени в член 6, параграф 2, и техните компетентни правораздавателни органи си сътрудничат чрез предварителни договорености. Тези предварителни договорености имат за цел да осигурят подходящ баланс между необходимостта от добро правораздаване и от непрекъснато наличие на информация за безопасността.

Член 16

Защита на източника на информация

1. Всяка организация, установена в държава членка, гарантира, че всички лични данни, като например имената или адресите на физически лица, се предоставят само на лицата, посочени в член 6, параграф 1. Анонимизираната информация се разпространява в рамките на организацията, както е уместно. Всяка организация, установена в държава членка, обработва личните данни само до степента, необходима за целите на настоящия регламент, и без да се засягат националните правни актове за прилагане на Директива 95/46/ЕО.
2. Всяка държава членка гарантира, че всички лични данни, като например имената или адресите на физически лица, никога не се записват в националната база данни, посочена в член 6, параграф 4. Анонимизираната информация се предоставя на разположение на всички съответни страни, по-специално за да им се даде възможност да изпълняват своите задължения във връзка с подобряването на безопасността на полетите. Всяка държава членка обработва личните данни само до степента, необходима за целите на настоящия регламент, и без да се засягат националните правни актове за прилагане на Директива 95/46/ЕО.
3. Държавите членки се въздържат от откриване на процедури по отношение на непредумишлени или несъзнателни нарушения на закона, които са попаднали в обсега на тяхното внимание само поради това, че са били докладвани съгласно членове 4 и 5. Това правило не се прилага в случаи на груба небрежност.
4. Работодателят на служителите, които докладват инциденти в съответствие с членове 4 и 5, не предприема действия в тяхна вреда въз основа на докладваната от тях информация освен в случаите на груба небрежност.
5. Всяка организация, установен в държава членка, приема вътрешни правила, които описват как принципът на „културата на справедливост“ и по-специално принципът, посочен в параграф 4, се гарантират и прилагат в рамките на тяхната организация.

6. Всяка държава членка създава орган, отговорен за прилагането на настоящия член. Служителите могат да докладват на този орган за нарушения на установените в настоящия член правила. Когато е целесъобразно, определеният орган предлага на своята държава членка да приеме санкции спрямо даден работодател, както е посочено в член 21.

Член 17

Актуализиране на приложенията

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 18 по отношение на приложенията към настоящия регламент с цел адаптиране на приложенията към техническия прогрес, привеждането им в съответствие с международно признатата таксономия ADREP, с други законодателни актове, приети от Съюза, и с международни споразумения, както и с цел да се актуализира списъкът на заинтересованите страни и формулярът за искане на информация от Европейския централен регистър, и да се гарантира, че обхватът на инцидентите, подлежащи на докладване по схемата за задължително докладване, продължава да бъде целесъобразен.

Член 18

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 7, параграф 6, член 8, параграф 5, член 11, параграф 9 и член 17, се предоставя на Комисията за неограничен период.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 7, параграф 6, член 8, параграф 5, член 11, параграф 9 и член 17, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията го нотифицира едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 7, параграф 6, член 8, параграф 5, член 11, параграф 9 и член 17, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден по силата на член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008. Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 20

Достъп до документи и защита на личните данни

1. С изключение на членове 10 и 11, които установяват по-строги правила за достъп до данните и информацията, съдържащи се в Европейския централен регистър, настоящият регламент се прилага, без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1049/2001.
2. Настоящият регламент се прилага, без да се засягат националните правни актове за прилагане на Директива 95/46/ЕО и в съответствие с Регламент (ЕО) № 45/2001.

Член 21

Санкции

Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на настоящия регламент. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи. При приемането на санкции в изпълнение на настоящия член държавите членки уведомяват Комисията за това.

Член 22

Изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010

Член 19 се заличава.

Член 23

Отмяна

Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията се отменят.

Член 24

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I: СПИСЪК НА ИНЦИДЕНТИТЕ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ДОКЛАДВАНЕ СЪГЛАСНО СХЕМАТА ЗА ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ДОКЛАДВАНЕ НА СЪБИТИЯ

Част А: Списък на инцидентите, свързани с експлоатацията, обслужването, ремонта и производството на въздухоплавателни средства, които подлежат на докладване

Забележка 1: Въпреки че в настоящата част са изброени повечето от подлежащите на докладване инциденти, тя не може да бъде напълно изчерпателна. Всички други инциденти, за които участващите в тях считат, че отговарят на критериите, също следва да се докладват.

Забележка 2: В настоящата част не са включени произшествията и сериозните инциденти, определени в Регламент (ЕС) № 996/2010. В допълнение към другите изисквания, отнасящи се до уведомяването за произшествия и сериозни инциденти, определени в Регламент (ЕС) № 996/2010, произшествията и сериозните инциденти също се докладват чрез системи за задължително докладване на събития.

Забележка 3: В настоящата част се съдържат примери на изисквания за докладване, отнасящи се до експлоатацията, обслужването, ремонта и производството на въздухоплавателни средства.

Забележка 4: Подлежащите на докладване събития са тези, при които експлоатационната безопасност е била или би могла да бъде застрашена, или които биха могли да създадат рискови условия. Ако според докладващия инцидентът не е застрашил експлоатационната безопасност, но неговото повторение при различни, но вероятни обстоятелства, би провокирало опасност, той подлежи на докладване. Това, което се счита за подлежащо на докладване за един клас продукти, части или уреди, може да не се счита за такова за друг клас, като липсата или наличието на единичен фактор — човешки или технически, може да превърне даден инцидент в произшествие или сериозен инцидент.

Забележка 5: Подлежащите на докладване събития могат да са свързани с пилотирани въздухоплавателни средства, както и с дистанционно управляеми безпилотни въздухоплавателни системи.

СЪДЪРЖАНИЕ

- 1: ПОЛЕТНИ ОПЕРАЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА
- 2: ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА — ТЕХНИЧЕСКИ СЪБИТИЯ
- 3: ПОДДРЪЖКА И РЕМОНТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА
- 4: СРЕДСТВА И СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ И НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

1. ПОЛЕТНИ ОПЕРАЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА

1.1. Експлоатация на въздухоплавателното средство

- а) Маневри за избягване на сблъсък:

- риск от сблъсък с друго въздухоплавателно средство, терен или друг обект или опасна ситуация, когато би било подходящо действие за избягване на сблъсък;
 - маневра за избягване на сблъсък, за да се избегне сблъсък с друго въздухоплавателно средство, терен или друг обект;
 - маневра за избягване на сблъсък, за да се избегнат други опасни ситуации.
- б) Инциденти при излитане или кацане, включително предпазни или принудителни приземявания; инциденти като недостигане до писта за излитане и кацане, кацане след пистата или излизане встрани от нея; излитания, прекратяване на излитания, кацания или опити за кацане на затворена, заета или погрешна писта; нахлувания на писта.
 - в) Невъзможност да се постигнат предвидените експлоатационни характеристики по време на излитане или първоначално набиране на височина.
 - г) Критично ниско количество на горивото или невъзможност да се прехвърли гориво или да се употреби цялото количество използваемо гориво.
 - д) Загуба на управление (включително частична или временна), независимо от причината.
 - е) Инциденти, близки до V1 или надвишаващи V1, възникнали в резултат на опасна или потенциално опасна ситуация или създаващи такава ситуация (например прекратяване на излитане, удар на опашната част, загуба на мощност на двигателя и т.н.).
 - ж) Минаване на втори кръг, създаващо опасна или потенциално опасна ситуация.
 - з) Неумишлено значително отклонение от въздушната скорост, от планирания курс или абсолютната височина (повече от 300 ft), независимо от причината.
 - и) Снижение под абсолютната/относителната височина за вземане на решения или снижение под минимална относителна/абсолютна височина за снижение без необходимия визуален ориентир.
 - й) Загуба на пространствена ориентировка, свързана с актуалното положение, или спрямо друго въздухоплавателно средство.
 - к) Загуба на комуникация между членовете на летателния екипаж (CRM) или между екипажа и други страни (кабинен състав, УВД, технически персонал).
 - л) Грубо кацане — кацане, за което се предвижда „проверка за грубо кацане“.
 - м) Превишаване на ограниченията за дисбаланс на горивото.
 - н) Неправилно задаване на кода на транспондера (SSR кода) или подskalата на висотомера.
 - о) Неправилно програмиране или погрешни въвеждания в оборудването, използвано за изчисляване на навигацията или характеристиките, или използване на неверни данни.

- п) Неправилно получаване или неправилна интерпретация на радиотелефонни съобщения.
- р) Неизправно функциониране или дефекти на горивната система, които оказват влияние върху подаването и/или разпределението на горивото.
- с) Неумишлено излизане на въздухоплавателното средство от повърхност с изкуствено покритие.
- т) Сблъсък между въздухоплавателно средство и друго въздухоплавателно средство, превозно средство или друг обект на земята.
- у) Непреднамерена и/или неправилна манипулация на който и да е уред за управление.
- ф) Невъзможност за достигане на определената конфигурация на въздухоплавателното средство за която и да е полетна фаза (например колесник и створки на нишата на колесника, задкрилки, стабилизатори, предкрилки и т.н.).
- х) Опасност или потенциална опасност, която възниква вследствие на умишлена симулация на условия на повреда с цел обучение, проверки на системите или за тренировъчни цели.
- ц) Анормално вибриране.
- ч) Сработване на основна сигнализация за предупреждение, свързано с маневрирането на въздухоплавателното средство, например предупреждение за конфигурация, предупреждение за срыв (стик шейкър), предупреждение за превишаване на скоростта и т.н., освен ако:
 - (1) екипажът безусловно е установил, че индикацията е била грешна и при условие че погрешната сигнализация не е довела до затруднение или опасност, възникнали в резултат на действия от страна на екипажа на предупреждението; или
 - (2) се извършва с учебна цел или за провеждане на изпитания.
- ш) Задействане на „предупреждение“ на GPWS/TAWS, когато:
 - (1) е налице сближаване на въздухоплавателното средство с терена на разстояние, по-малко от предварително планираното или разчетеното; или
 - (2) предупреждението е възникнало при метеорологични условия за полети по прибори или през нощта и е установено, че се е задействало поради висока вертикална скорост (режим 1); или
 - (3) предупреждението е в резултат на неправилна конфигурация за кацане (колесник, задкрилки) на определена точка от захода (режим 4); или
 - (4) възникнат или биха могли да възникнат затруднения или опасности в резултат на действия от страна на екипажа на сигнал за предупреждение, например възможно намалено разделяне от останалия трафик. Това може да включва предупреждение от който и да е режим или тип — действителен, по грешка или недействителен;

- щ) Задействан „сигнал за тревога“ на GPWS/TAWS, когато възникне или би могла да възникне някаква трудност или опасност в резултат на действия от страна на екипажа на сигнала за тревога.
- аа) ACAS RA (бордна система за избягване на сблъскване във въздуха).
- бб) Инциденти, предизвикани от реактивната струя или от струята на въздушното витло, които водят до значителни повреди или сериозни наранявания.

1.2. Аварийни ситуации

- а) Пожар, експлозия, дим или токсични или вредни газове, необичайна миризма, дори когато пожарите са потушени.
- б) Използване на нестандартна процедура от летателния или кабинния състав за справяне с аварийна ситуация, когато:
 - (1) процедурата съществува, но не се прилага;
 - (2) процедурата не съществува;
 - (3) процедурата съществува, но е непълна или неподходяща;
 - (4) процедурата е неправилна;
 - (5) използва се неправилната процедура.
- в) Неадекватност на процедури, предназначени за използване при аварийна ситуация, включително когато се използват за целите на поддръжката, обучението или за изпитание.
- г) Събитие, водещо до аварийна евакуация.
- д) Разхерметизиране.
- е) Използване на което и да е аварийно оборудване или предписани аварийни процедури за справяне с положението.
- ж) Събитие, водещо до обявяване на аварийна ситуация („Mayday“ или „panne“).
- з) Отказ на която и да е аварийна система или оборудване, включващо всички изходни врати и осветление, в това число когато се използват за целите на поддръжка, обучение или за изпитания.
- и) Събития, изискващи използване на аварийен кислород от член на екипажа.

1.3. Загуба на работоспособност на екипажа

- а) Загуба на работоспособност на член на летателния екипаж, включително преди излитане, ако се счита, че това би довело до отсъствие на работоспособност след излитане.
- б) Загуба на работоспособност на който и да е член на кабинния състав, което го прави неспособен да изпълнява основни задължения при аварийна ситуация.

1.4. Нараняване

- а) Инциденти, които са довели или биха могли да доведат до значително нараняване на пътниците или екипажа, но които не се считат за подлежащи на докладване като произшествия.
- б) Събитие със сериозни последици за здравето, засягащо член на екипажа или пътниците.

1.5. Метеорология

- а) Удар от мълния, водещ до повреда на въздухоплавателното средство или до загуба на работоспособност или неизправно функциониране на основна система.
- б) Попадане в градушка, водещо до повреда на въздухоплавателното средство или до загуба на работоспособност или неизправно функциониране на основна система.
- в) Попадане в силна турбулентност, водещо до нараняване на лица на борда на въздухоплавателното средство, или изискващо проверка на въздухоплавателното средство след полет в условия на турбулентност.
- г) Попадане в срез на вятъра.
- д) Попадане в условия на обледеняване, водещо до затруднения в управлението, до повреда на въздухоплавателното средство или до загуба на работоспособност или неизправно функциониране на основна система.

1.6. Сигурност

- а) Незаконна намеса на борда на въздухоплавателното средство, включително бомбена заплаха или отвличане.
- б) Затруднения при контролирането на интоксикирани, опасни или буйстващи пътници.
- в) Откриване на пътник без билет.

1.7. Други инциденти

- а) Повтарящи се случаи на специфичен тип инцидент, който сам по себе си не се счита за „подлежащ на докладване“, но който — поради честотата на възникване — представлява потенциална опасност.
- б) Сблъскване с птица, което води до повреда на въздухоплавателното средство или до загуба на работоспособност или неизправно функциониране на основна система.
- в) Попадане в спътна следа.
- г) Умора на екипажа, за която се счита, че е застрашила или че би могла да застраши въздухоплавателното средство и лицата на борда или на земята.
- д) Всеки друг инцидент от какъвто и да е вид, за който се счита, че е застрашил или че би могъл да застраши въздухоплавателното средство и лицата на борда или на земята.

2. ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА — ТЕХНИЧЕСКИ СЪБИТИЯ

2.1. Конструкция

Не е необходимо да се докладват всички неизправности по конструктивните елементи. Изисква се инженерна преценка, за да се реши дали неизправността е достатъчно сериозна, за да бъде докладвано за нея. Могат да бъдат взети под внимание следните примери:

- а) Повреда на основен конструктивен елемент (ОКЕ), който не е проектиран с интервал на допустима повреда (ресурсен елемент). ОКЕ са тези, които поемат основна част от полетните, земните и херметизационните натоварвания и чиято неизправност може да доведе до повреда с катастрофални последици за въздухоплавателното средство.
- б) Дефект или повреда, превишаващи допустимите повреди на ОКЕ, който е бил проектиран с интервал на допустима повреда.
- в) Повреда или дефект, превишаващи разрешените допуски на даден конструктивен елемент, чиято повреда може да намали конструктивната устойчивост до такава степен, че да не могат да се достигнат изискваните граници на флатер, дивергенция или реверс на управлението.
- г) Повреда или дефект на конструктивен елемент, който биха могли да доведат до освобождаването на компоненти или маси, които могат да наранят лица на борда на въздухоплавателното средство.
- д) Повреда или дефект на конструктивен елемент, който биха могли да застрашат правилното функциониране на системите — вж. точка 2 по-долу.
- е) Загуба на елемент от конструкцията на въздухоплавателното средство по време на полет.

2.2. Системи

Предлагат се следните общи критерии, приложими за всички системи:

- а) Загуба на работоспособност, неправилно функциониране или дефект на система, подсистема или набор от оборудване, когато стандартните експлоатационни процедури, тренировки и т.н. не могат да се извършат задоволително.
- б) Невъзможност на екипажа да управлява системата, например:
 - (1) задействане, без да е подадена команда;
 - (2) неправилна и/или непълна реакция, включително ограничаване на движение или невъзможност за движение;
 - (3) самопроизволно отклонение;
 - (4) механично прекъсване или повреда.
- в) Отказ или неправилно функциониране на основната функция(и) на системата (една система може да обединява няколко функции).
- г) Интерференция в системата или между системи.

- д) Отказ или неправилно функциониране на защитно устройство или аварийна система, свързани със системата.
- е) Загуба на резервираност на системата.
- ж) Всеки инцидент, възникващ в резултат на непредвидено поведение на система.
- з) За видовете въздухоплавателни средства с единични основни системи, подсистеми или набор от оборудване: загуба на работоспособност, значителна неизправност или дефект в основна система, подсистема или набор от оборудване.
- и) За видове въздухоплавателни средства с многобройни независими основни системи, подсистеми или набори от оборудване: загуба на работоспособност, значителна неизправност или дефект на повече от една основна система, подсистема или набор от оборудване.
- й) Сработване на основна предупредителна система, свързана със системите или оборудването на въздухоплавателното средство, освен ако екипажът категорично е установил, че показанието е фалшиво, при условие че фалшивото предупреждение не води до затруднение или опасност вследствие реакцията на екипажа.
- к) Теч на хидравлични флуиди, гориво, масло или други флуиди, който води до опасност от пожар или възможно опасно отлагане върху конструкцията на въздухоплавателното средство, неговите системи или оборудване, или до риск за лицата на борда.
- л) Неправилно функциониране или дефект на индикираща система, когато поради това възниква възможност екипажът да получи подвеждащи индикации.
- м) Всяка повреда, неизправност или дефект, ако възникват в критична фаза на полета и са свързани с функционирането на системата.
- н) Значително влошаване на действителните работни характеристики в сравнение с одобрените, което води до опасна ситуация (като се отчита точността на метода за изчисление на работните характеристики), включително действие на спирачките, разход на гориво и т.н.
- о) Асиметрия на управление на полета: например задкрилки, предкрилки, интерцептори и т.н.

В допълнението към настоящото приложение е представен списък с примери за инциденти, които подлежат на докладване, в резултат на прилагането на посочените общи критерии към специфични системи.

2.3. Задвижване (включително двигатели, витла и роторни системи) и спомагателни енергийни агрегати (СЕА)

- а) Изгасване, спиране или неправилно функциониране на двигател.
- б) Превишена скорост или невъзможност да се контролира скоростта на високооборотен въртящ се компонент (например СЕА, въздушен стартер, машина с въздушен цикъл, въздушен турбинен двигател, витло или ротор).

- в) Отказ или неправилно функциониране на елемент от двигател или силова установка, които водят до едно или повече от следните събития:
- (1) разлитане на компоненти/отломки;
 - (2) неконтролиран вътрешен или външен пожар или изтичане на горещи газове;
 - (3) теглителна сила в посока, различна от желаната от пилота;
 - (4) системата за реверс на теглителната сила не функционира или функционира неправилно;
 - (5) невъзможност да се управлява мощността, теглителната сила или честотата на въртене;
 - (6) повреда на структурата на моторната рама;
 - (7) частична или пълна загуба на основна част на силовата установка;
 - (8) гъсти видими пари или концентрация на токсични продукти, достатъчни, за да доведат екипажа или пътниците до безпомощно състояние;
 - (9) неспособност да се спре двигател чрез използване на нормални процедури;
 - (10) неспособност за повторно стартиране на годен за експлоатация двигател.
- г) Загуба на теглителна сила/мощност без подаване на команда за това, промяна или колебание, които се класифицират като загуба на управление върху теглителната сила или мощността:
- (1) при въздухоплавателни средства с един двигател; или
 - (2) когато се счита, че е излишен за приложението; или
 - (3) когато това може да окаже въздействие върху повече от един двигател на въздухоплавателно средство с няколко двигателя, по-специално при въздухоплавателно средство с два двигателя; или
 - (4) при въздухоплавателни средства с много двигатели, когато същият или подобен тип двигател се използва в ситуация, в която събитието би се считало за опасно или критично.
- д) Всеки дефект в ресурсна част, който предизвиква нейното отстраняване преди изтичането на целия срок на годност.
- е) Дефекти от общ характер, които биха причинили толкова висока степен на изключване на двигатели в полет, че да възникне възможност повече от един двигател да бъде спрял по време на същия полет.
- ж) Ограничител на двигателя или управляващо устройство, което не функционира, когато се задейства, или функционира неправилно.
- з) Превिшаване на параметрите на двигателя.
- и) Отказ или дефект, водещи до повреда.

Витла и трансмисия

- й) Повреда или неизправност на елемент от витло или силовата установка, водещи до настъпване на едно или повече от следните събития:
- (1) превишена честота на въртене на витлото;
 - (2) увеличено съпротивление;
 - (3) теглителна сила в посока, обратна на зададената от пилота;
 - (4) отделяне на витлото или на голяма част от него;
 - (5) повреда, която води до прекомерен дисбаланс;
 - (6) самопроизволно преместване на лопатите на витлото под установената минимална полетна стъпка;
 - (7) невъзможност да се флюгира витлото;
 - (8) невъзможност да се промени стъпката на витлото;
 - (9) промяна на стъпката на витлото, без да е подадена команда за това;
 - (10) неконтролируема промяна на въртящия момент или на честотата на въртене;
 - (11) разрушаване на нискоенергийни части.

Ротори и трансмисия

- к) Повреда или дефект на предавателната кутия/прикрепването на основния двигател, които могат да доведат до отделянето на ротора и/или неправилно функциониране на управляващите устройства на ротора по време на полет.
- л) Повреда на опашния винт, трансмисията и еквивалентни системи.

Спомагателни енергийни агрегати (СЕА)

- м) Изключване или отказ, когато по експлоатационни изисквания (например ETOPS, MEL) се налага СЕА да бъде в наличност.
- н) Невъзможност да се изключи СЕА.
- о) Превышаване на честотата на въртене над максимално допустимата.
- п) Невъзможност да се стартира СЕА, когато това е необходимо поради експлоатационни причини.

2.4. Човешки фактори

Всеки инцидент, при който характеристика или неадекватност на проекта на въздухоплавателното средство биха могли да доведат до грешка при използване, която би допринесла за възникване на опасни или катастрофални последици.

2.5. Други инциденти

- а) Всеки инцидент, при който характеристика или неадекватност на проекта на въздухоплавателното средство биха могли да доведат до грешка при използване, която би допринесла за възникване на опасни или катастрофални последици.

- б) Инцидент, който обикновено не се счита за подлежащ на докладване (например по отношение на обзавеждането и оборудването на кабината, водните системи), но който при дадени обстоятелства създава опасност за въздухоплавателното средство или лицата на борда.
- в) Пожар, експлозия, дим или токсични или вредни газове.
- г) Всяко друго събитие, което би застрашило въздухоплавателното средство или би оказало влияние върху безопасността на лицата на борда му или на лица или собственост в близост до въздухоплавателното средство, или на земята.
- д) Отказ или дефект на системата за комуникация с пътниците, което води до невъзможност да чуват съобщения.
- е) Загуба на управление върху пилотската седалка по време на полет.

3. ПОДДРЪЖКА И РЕМОНТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА

- а) Неправилен монтаж на части или компоненти на въздухоплавателното средство, открит при инспекция или изпитателна процедура, предназначени за тази специфична цел.
- б) Изтичане на горещ въздух, което води до повреда на конструкцията.
- в) Всеки дефект в ресурсна част, който предизвиква подмяната ѝ преди изтичане на целия период на годност.
- г) Всяка повреда или влошаване (например счупвания, пукнатини, корозия, разслояване, разединяване и т.н.) в резултат на всякакви причини (например вибрация, загуба на устойчивост или повреда по конструкцията) на:
 - (1) основната конструкция или ОКЕ (съгласно дефиницията в ръководството за ремонт на производителя), когато такава повреда или влошаване надвишават допустимите граници, посочени в ръководството за ремонт, и изискват ремонт или пълно или частично подменяне;
 - (2) вторична конструкция, която впоследствие е застрашила или може да застраши въздухоплавателното средство;
 - (3) двигателя, витлото или роторната система.
- д) Всеки отказ, неправилно функциониране или дефект на система или оборудване, или тяхната повреда или влошаване, открити в резултат на спазване на указание за летателна годност или друга задължителна инструкция, издадена от регулаторен орган, когато:
 - (1) това е установено за първи път от докладващата организация, която прилага спазването;
 - (2) при всяко следващо спазване се надвишават допустимите граници, посочени в инструкцията, и/или не са налични публикувани процедури за ремонт/поправка.

- е) Отказ на аварийна система или оборудване, включително всички изходни врати и осветление, да функционира задоволително, включително при използване за целите на поддръжката или за изпитание.
- ж) Неспазване или значителни грешки при спазването на изискваните процедури по поддръжката.
- з) Продукти, части, уреди и материали с неизвестен или подозрителен произход.
- и) Подвеждащи, неточни или недостатъчни данни за поддръжката или процедури, които могат да доведат до грешки при поддръжката.
- й) Отказ, неправилно функциониране или дефект на наземно оборудване, използвано за изпитания или проверка на системите и оборудването на въздухоплавателното средство, когато необходимите рутинни инспекции и изпитателни процедури не идентифицират ясно проблема и това може да доведе до опасна ситуация.

4. СРЕДСТВА И СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ И НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

4.1. Аеронавигационно обслужване (АНО)

Вж. приложение ІБ за списък на инциденти, свързани с АНО, които подлежат на докладване.

4.2. Летище и летищни съоръжения

- а) Загуба на радиовръзката между наземния персонал и обслужването на въздушното движение.
- б) Загуба на системата за пожароизвестяване.
- в) Аварийно-спасителното и противопожарното обслужване не е на разположение съгласно изискванията.
- г) Съществена промяна на експлоатационните условия на летището, която може да доведе до опасни ситуации, но не е докладвана на обслужването на въздушното движение.

4.3. Обработка на пътници, багаж и товари

- а) Значително замърсяване на конструкцията, системите и оборудването на въздухоплавателното средство, възникващо от превоза на багаж и товари.
- б) Неправилно товарене на пътници, багаж или товари, което може да окаже значително влияние върху масата и/или балансираността на въздухоплавателното средство.
- в) Неправилно разполагане на багаж или товари (включително ръчен багаж), което може по някакъв начин да застраши въздухоплавателното средство, неговото оборудване или лицата на борда или да възпрепятства аварийна евакуация.
- г) Неподходящо поддръждане на товарни контейнери и други съществени товари.

- д) Пренасяне или опит за пренасяне на опасни товари в нарушение на приложимите закони, включително неправилно етикетирание и опаковане на опасни товари.

4.4. Наземно управление и обслужване на въздухоплавателно средство

- а) Значително разливане при зареждане с гориво.
- б) Зареждане с неправилни количества гориво, за които е вероятно да окажат значителен ефект върху издръжливостта, характеристиките, балансираността или структурната сила на въздухоплавателното средство.
- в) Отказ, неизправно функциониране или дефект на наземно оборудване, използвано за изпитание или проверка на системите и оборудването на въздухоплавателно средство, когато изискваните рутинни процедури за инспекция и изпитание не са идентифицирали ясно проблема и това води до опасна ситуация.
- г) Неспазване или значителни грешки при спазването на изискваните процедури за обслужване.
- д) Зареждане със замърсено гориво или гориво от неподходящ вид, или други основни флуиди (включително кислород и питейна вода).

Допълнение към част А на ПРИЛОЖЕНИЕ I

В следващите точки са дадени примери на инциденти, които подлежат на докладване и които възникват в резултат на прилагане на общите критерии спрямо специфични системи, посочени в част А, параграф 2, точка 2 от приложение I.

1. Климатизация/вентилация
 - а) Пълна загуба на охлаждане на бордовото електронно оборудване.
 - б) Разхерметизиране.
2. Автоматична бордова система за управление
 - а) Отказ на автоматичната бордова система да постигне планираното функциониране, когато е задействана.
 - б) Значително затруднение, докладвано от екипажа, да управлява въздухоплавателното средство, свързано с функционирането на автоматичната бордова система за управление.
 - в) Отказ на устройство за изключване на автоматичната бордова система за управление.
 - г) Промяна на режима на автоматичната бордова система за управление, без да е подадена команда.
3. Комуникации
 - а) Отказ или дефект на системата за комуникации с пътниците, което води до невъзможност да чуват съобщения.
 - б) Пълна загуба на комуникация по време на полет.
4. Електрическа система
 - а) Загуба на една електроразпределителна система (AC/DC).
 - б) Пълна загуба или загуба на повече от една електрогенераторна система.
 - в) Отказ на резервната (аварийната) електрогенераторна система.
5. Пилотска кабина/пътнически салон/товарно помещение
 - а) Загуба на управление на пилотската седалка по време на полет.
 - б) Отказ на аварийна система или оборудване, включително сигналната система за аварийна евакуация, всички изходни врати.
 - в) Аварийно осветление и т.н.
 - г) Загуба на осигурителната способност на системата за товарене.
6. Противопожарна система
 - а) Предупредителни сигнали за пожар с изключение на онези, които незабавно се потвърждават като фалшиви.
 - б) Неоткрита повреда или дефект в системата за откриване/защита от пожар/дим, които могат да доведат до загуба или намаляване степента на функциониране на противопожарната система.

- в) Липса на предупредителни сигнали в случай на действителен пожар или наличие на дим.

7. Системи за управление на полета

- а) Асиметрия на задкрилки, предкрилки, интерцептори и др.
- б) Ограничение на движението, несъответстващ или забавен отговор при функциониране на основните системи за управление на въздухоплавателното средство или свързаните с тях тримерна и заключваща система.
- в) Самопроизволно отклонение на управляващи повърхности.
- г) Вибрации в системата за управление, усещани от екипажа.
- д) Механично разединяване или отказ в системата за управление на въздухоплавателното средство.
- е) Значителни смущения в нормалното управление на въздухоплавателното средство или влошаване на летателните характеристики.

8. Горивна система

- а) Неизправност в системата за индикация на количеството гориво, която води до пълна загуба на показанието или грешно показание за количеството гориво на борда.
- б) Изтичане на гориво, което води до голяма загуба, опасност от пожар, значително замърсяване.
- в) Неизправност или дефекти в системата за аварийно изхвърляне на гориво, които водят до непреднамерена загуба на значително количество, опасност от пожар, опасно замърсяване на оборудването на въздухоплавателното средство или невъзможност за аварийно изхвърляне на гориво.
- г) Неизправност или дефекти в горивната система, които оказват значително влияние върху подаването и/или разпределението на гориво.
- д) Невъзможност да се прехвърли или употреби цялото количество използваемо гориво.

9. Хидравлична система

- а) Загуба на една хидравлична система (само ETOPS).
- б) Отказ на изолационната система.
- в) Загуба на поне една хидравлична верига.
- г) Отказ на резервната хидравлична система.
- д) Непреднамерено пускане на турбина, задействана от скоростния напор.

10. Противообледенителна система

- а) Неоткрита загуба на работоспособност или влошаване работата на противообледенителната система.
- б) Загуба на повече от една от нагревателните системи.

- в) Невъзможност да се получи симетрично размразяване на крилата.
 - г) Ненормално натрупване на лед, което влияе в значителна степен върху работните характеристики или върху качеството на манипулиране.
 - д) Значително засягане на видимостта за екипажа.
11. Системи за индикация/предупреждение/запис
- а) Неизправно функциониране или дефект в системата за индикация, които създават възможност за подаване на подвеждащи индикации към екипажа и могат да доведат до неправилни действия от страна на екипажа спрямо важна система.
 - б) Загуба на червен предупредителен сигнал като функция в дадена система.
 - в) За пилотски кабинни с електронно изображение — загуба или неизправност на повече от един дисплей или компютър, включен във функцията за изобразяване/предупреждение.
12. Система на колесник/спирачки/гуми
- а) Пожар в спирачната система.
 - б) Значителна загуба на спирачно действие.
 - в) Асиметрично спирачно действие, водещо до значително отклонение от траекторията.
 - г) Отказ на системата за аварийно пускане на колесника (включително по време на планирани изпитания).
 - д) Нежелано спускане/прибиране на колесника или на створките на нишата на колесника.
 - е) Спукване на повече от една гума.
13. Навигационни системи (включително системи за точен подход) и системи за въздушни данни
- а) Пълна загуба на работоспособност или множество неизправности по навигационното оборудване.
 - б) Пълен отказ или множество неизправности в системите за въздушни данни.
 - в) Значително подвеждащи индикации.
 - г) Значителни навигационни грешки поради неправилни данни или грешки в кода на базата данни.
 - д) Неочаквани отклонения по надлъжната или вертикалната траектория, които не са предизвикани от действия на пилот.
 - е) Проблеми с наземните навигационни средства, които водят до значителни навигационни грешки, несвързани с прехода от инерционен навигационен режим към радионавигационен режим.
14. Кислород за херметизирано въздухоплавателно средство
- а) Загуба на снабдяването с кислород в пилотската кабина.

- б) Загуба на снабдяването с кислород за значителен брой пътници (повече от 10 %), включително когато това е открито по време на поддръжка, обучение или изпитания.

15. Система за отвеждане на въздух от двигателите

- а) Изтичане на горещ въздух, което води до предупредителен сигнал за пожар или повреда по конструкцията.
- б) Загуба на работоспособност на всички системи за отвеждане на въздух.
- в) Повреда в системата за откриване на изтичане в системата за отвеждане на въздух.

**Част Б: Списък на инцидентите, свързани с аеронавигационното обслужване,
които подлежат на докладване**

Забележка 1: Въпреки че в настоящата част са изброени повечето от подлежащите на докладване инциденти, тя не може да бъде напълно изчерпателна. Всички други инциденти, за които участващите в тях считат, че отговарят на критериите, също се докладват.

Забележка 2: В настоящата част не са включени произшествията и сериозните инциденти, определени в Регламент (ЕС) № 996/2010. В допълнение към другите изисквания, отнасящи се до уведомяването за произшествия и сериозни инциденти, определени в Регламент (ЕС) № 996/2010, произшествията и сериозните инциденти също се докладват чрез системи за задължително докладване на събития.

Забележка 3: В настоящата част са включени инциденти, свързани с аеронавигационното обслужване, които представляват действителна или потенциална заплаха за безопасността на полетите или могат да изложат на риск предоставянето на безопасно аеронавигационно обслужване.

Забележка 4: Съдържанието на настоящата част не изключва докладването на инцидент, ситуация или условие, които, ако се повторят в различни, но вероятни обстоятелства, или ако им бъде позволено да останат некоригирани, биха могли да създадат риск за безопасността на въздухоплавателното средство.

- (1) Инциденти с опасно сближаване (обхващащи специфични ситуации, когато се счита, че едно въздухоплавателно средство и друго въздухоплавателно средство/земята/превозно средство/лице или обект са опасно близо едно до друго):
 - а) нарушение на сепарационните минимуми;
 - б) неадекватна сепарация;
 - в) полет, близък до управляем полет към земята (граничен с CFIT);
 - г) навлизане в писта, когато е било необходимо действие за избягване на сблъсък.
- (2) Възможност за сблъсък или опасно сближаване (обхващащи специфични ситуации, при които има потенциална опасност да възникне произшествие или опасно сближаване, ако в близост се намира друго въздухоплавателно средство):
 - а) Навлизане в писта, когато не е необходимо действие за избягване на сблъсък.
 - б) Излизане извън пределите на пистата.
 - в) Отклонение на въздухоплавателното средство от диспечерското разрешение.
 - г) Отклонение на въздухоплавателното средство от приложимите правила за управление на въздушното движение (УВД):
 - (1) отклонение на въздухоплавателното средство от приложими публикувани процедури за УВД;
 - (2) неразрешено проникване във въздушно пространство;

- (3) отклонение от свързаните с УВД самолетно оборудване и операции, които са задължителни според приложимите разпоредби.
- (3) Инциденти, свързани с УВД (включващи тези ситуации, когато възможността да се осигури безопасно обслужване по УВД е нарушена, както и ситуации, при които по случайност безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство не е застрашена).

Това включва следните инциденти:

- а) Невъзможност да се осигури обслужване по УВД:
 - (1) невъзможност да се осигури обслужване на въздушното движение;
 - (2) невъзможност да се осигури организация на въздушното пространство;
 - (3) невъзможност да се осигури управление на потоците на въздушното движение.
- б) Отказ на комуникационната функция.
- в) Отказ на обзорната функция.
- г) Отказ на функцията за обработка и разпределение на данни.
- д) Отказ на навигационната функция.
- е) Сигурност на система за УВД.

Допълнение към част Б на приложение I

В следващите точки са дадени примери на инциденти, свързани с УВД, които подлежат на докладване и които възникват в резултат на прилагане на общите критерии, посочени в част Б, точка 3 от приложение I, към експлоатацията на въздухоплавателни средства:

1. Предоставяне на информация от наземни източници, която е в значителна степен некоректна, неадекватна или подвеждаща, например обслужване на въздушното движение (ОВД), автоматично информационно обслужване на летище (ATIS), метеорологично обслужване, навигационни бази данни, карти, диаграми, аеронавигационно информационно обслужване (АИО), ръководства и т.н.
2. Предоставяне на по-малка от предписаната височина на прелитане над терен.
3. Предоставяне на неправилни референтни данни за налягането (например настройка на висотомера).
4. Неправилно предаване, приемане или тълкуване на важни съобщения, когато това води до опасна ситуация.
5. Нарушение на сепарационните минимума.
6. Неразрешено проникване във въздушно пространство.
7. Незаконно предаване на радиокомуникации.
8. Отказ на наземни или спътникови аеронавигационни средства.
9. Съществена повреда на системите за КВД/УВД или значително влошаване на инфраструктурата на летището.
10. Зоните за движение по летището и/или аеронавигационните съоръжения са препречени от въздухоплавателни средства, превозни средства, животни, лица или чужди предмети, което води до опасна или потенциално опасна ситуация.
11. Грешки или несъответствия при маркирането на препятствия или опасности в зоните за движение на летището, които водят до опасна ситуация.
12. Повреда, значителна неизправност или липса на осветление на летището.

ПРИЛОЖЕНИЕ П: СПИСЪК НА КРАЙНИТЕ СРОКОВЕ И ИЗИСКВАНИЯТА,
ПРИЛОЖИМИ ЗА СХЕМАТА ЗА ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ДОКЛАДВАНЕ НА
СЪБИТИЯ

1. КРАЕН СРОК ЗА ДОКЛАДВАНЕ

1.1. Общо правило

Максималният срок за докладване на събитие при прилагането на член 4 е 72 часа.

1.2. Особени случаи

- а) В случай на „опасно сближаване с друго въздухоплавателно средство; погрешна процедура при обслужване на въздушното движение или неспазване на съответствие с приложими процедури от органите за обслужване на въздушното движение или от полетния екипаж; отказ на оборудване за обслужване на въздушното движение“, съгласно OPS 1.420, буква г), точка 1 от Регламент № 859/2008²² (EU-OPS) докладването се извършва незабавно.
- б) В случай на потенциална опасност от сблъскване с птици, съгласно OPS 1.420, буква г), точка 3 от Регламент № 859/2008 (EU-OPS) докладването се извършва незабавно.
- в) В случай на сблъскване с птица, в резултат на което е настъпила значителна повреда по въздухоплавателното средство или загуба или неправилно функциониране на основна система, съгласно OPS 1.420, буква г), точка 3 от Регламент № 859/2008 (EU-OPS) докладването се извършва след кацане.
- г) В случай на незаконна намеса на борда на въздухоплавателно средство съгласно OPS 1.420, буква г), точка 5 от Регламент № 859/2008 (EU-OPS) докладването се извършва веднага щом това е практически възможно.
- д) В случай на възникнали потенциално опасни условия по време на полет като неправилна работа на наземните и навигационните средства, метеорологично явление или облаци от вулканичен прах, съгласно OPS 1.420, буква г), точка 6 от Регламент № 859/2008 (EU-OPS) докладването се извършва веднага щом това е практически възможно.

2. ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ПОЛЕТА С ДАННИ

2.1. Полета с общи данни

Всеки доклад за събития, изготвен въз основа на данните за събития, събрани при прилагане на членове 4 и 5, следва да съдържа поне следната информация:

- (1) Заглавие
 - Заглавие
- (2) Регистрационна информация

²² Регламент (ЕО) № 859/2008 на Комисията от 20 август 2008 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административни процедури, приложими към търговските превози със самолет, *ОВ L 254, 20.9.2008 г., стр. 1.*

- Отговорна организация
- Номер на преписката
- Статус на събитието

(3) Време

- Местна дата
- Местен час
- Дата по координирано универсално време (UTC)
- Час по координирано универсално време (UTC)

(Ако е избран(а) само една(ин) дата/час — те следва да бъдат по UTC)

(4) Място

- Държава/област на настъпване на събитието
- Местоположение на събитието

(5) Класификация

- Клас на събитието
- Категория на събитието

(6) Степен на сериозност

- Най-сериозна вреда
- Степен на нараняване
- Вреда на трето лице — (Препоръчително поле — Невинаги е приложимо)
- Вреда на летището — (Препоръчително поле — Невинаги е приложимо)

(7) Връзка с УВД (когато е приложимо)

- Принос на УВД

(8) Метеорологични условия (когато е приложимо)

- Приложимост на данните за метеорологичните условия

Ако отговорът е „Да“

- Метеорологични условия
- Условия на осветеност
- Скорост на вятъра
- Видимост
- Температура на въздуха

(9) Описание

- Език на описанието
- Описание

(10) Събития

- Вид на събитието
- Фаза на събитието

(11) Класифициране на риска

2.2. Полета със специфични данни

В случай че в събитието участва въздухоплавателно средство, следва да се посочи следната информация:

(1) Идентификационни данни на въздухоплавателното средство

- Държава на регистрация
- Марка/ Модел/ Серия
- Сериен номер на въздухоплавателното средство
- Регистрация на въздухоплавателното средство

(2) Експлоатация на въздухоплавателното средство

- Оператор
- Вид на оператора

(3) Описание на въздухоплавателното средство

- Категория на въздухоплавателното средство
- Вид на задвижването
- Брой на двигателите
- Категория според масата

(4) История на полета

- Последна точка на отпътуване
- Планирано местоназначение
- Фаза на полета
- Събитие на земя
- Вид на кацането — (Препоръчително поле — Невинаги е приложимо)
- Местоположение на кацането — (Препоръчително поле — Невинаги е приложимо)

(5) ОВД

- Правила за текущия полет
- Вид на текущото движение

ПРИЛОЖЕНИЕ III: СПИСЪК НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- а) **Списък на заинтересованите страни, които могат да получават информация въз основа на решение за всеки конкретен случай в съответствие с член 11, параграф 4 или въз основа на общо решение съгласно член 11, параграф 6**
1. *Производители:* проектантите и производители на въздухоплавателни средства, двигатели, витла и самолетни части и принадлежности; проектантите и производители на системи за управление на въздушното движение (УВД) и съставни части на тези системи; проектантите и производители на системи и съставни части за аеронавигационно обслужване (АНО); проектантите и производители на системи и оборудване, използвано в стерилната зона на летищата.
 2. *Поддръжка:* организации, занимаващи се с поддръжката или основния ремонт на въздухоплавателни средства, двигатели, витла и самолетни части и принадлежности; с монтажа, модификацията, поддръжката, ремонта, основния ремонт, предполетната проверка или инспектирането на аеронавигационните съоръжения; или с поддръжката или основния ремонт на системите, съставните части и оборудването в стерилната зона на летището.
 3. *Оператори:* авиолинии и оператори на въздухоплавателни средства, асоциации на авиолинии и оператори; летищни оператори и асоциации на летищни оператори.
 4. Доставчици на аеронавигационни услуги и доставчици на специфични функции за управление на въздушното движение
 5. *Доставчици на летищни услуги:* организации, занимаващи се с наземното обработване на въздухоплавателните средства, включително зареждане с гориво, обслужване, подготовка на сборна товарителница, товарене, отстраняване на залежаванията и влакчни работи на летището, както и спасителни и противопожарни или други аварийни служби.
 6. Организации за авиационно обучение
 7. *Организации на трети държави:* правителствени въздухоплавателни органи и органи за разследване на инциденти от трети държави.
 8. Международни въздухоплавателни организации
 9. *Научно изследване:* държавни или частни изследователски лаборатории, центрове или организации или университети, участващи в проучвания за безопасност на полетите.
- б) **Списък на заинтересованите страни, които могат да получават информация въз основа на отделно решение за всеки конкретен случай в съответствие с член 11, параграфи 4 и 5**
1. Пилоти (индивидуално за всеки случай)

2. *Ръководители полети (индивидуално за всеки случай)* и друг персонал от управлението на въздушното движение и аеронавигационните системи, изпълняващ задачи, свързани с безопасността
3. Инженери/Техници/Персонал по поддръжка на електронните системи за безопасност на въздушното движение/Управители на летищата или на полетите (индивидуално за всеки случай)
4. Професионални представителни органи на персонала, изпълняващ задачи, свързани с безопасността.

**ПРИЛОЖЕНИЕ IV: ИСКАНЕ ЗА ИНФОРМАЦИЯ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ
ЦЕНТРАЛЕН РЕГИСТЪР**

1. Име:

Функция/длъжност:

Дружество:

Адрес:

Телефон:

Електронна поща:

Дата:

Вид на дейността:

Категория заинтересовани страни, в която попадате (вж. приложение III към Регламент (ЕС) № .../... на Европейския парламент и на Съвета за докладване на събития в гражданското въздухоплаване):

2. **Искана информация** (бъдете възможно най-конкретни, като посочите съответната дата/период, за които се отнася исканата информация):

--

3. Основание за искането:

--

4. Обяснете целта, за която ще бъде използвана информацията:

--

5. Дата, до която най-късно се изисква информацията:

6. Попълненият формуляр следва да бъде изпратен по електронна поща до: (звено за контакт)

7. Достъп до информация

От звеното за контакт не се изисква да предоставя каквато и да било поискана информация. То може да предостави информацията само ако е убедено, че искането е в съответствие с Регламент (ЕС) № ... / ... на Европейския парламент и на Съвета за докладване на събития в гражданското въздухоплаване. Подателят на искането поема ангажимента той и неговата организация да ограничат използването на информацията до целта, посочена от него в точка 4. Припомня се също, че информацията, предоставена въз основа на това искане, се предоставя само за целите на безопасността на полетите, както е предвидено в Регламент (ЕС) № ... / ..., а не за други цели, включително не и за приписване на вина или отговорност или за търговски цели.

На подателя на искането не се разрешава да разкрива предоставената информация на когото и да било без писменото съгласие на предоставящия информацията.

Неспазването на горепосочените изисквания може да доведе до отказ от повторно предоставяне на информация, съхранявана в Европейския централен регистър, както и до санкции, когато е приложимо.

8. Дата, място и подпис:

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията

1.2. Съответна област на политиката в структурата на УД/БД²³

0602 : Сухопътен, вътрешен воден, въздушен и морски транспорт

1.3. Естество на предложението

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност**²⁴

☒ Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата

„Насърчаване на безопасен и сигурен транспорт“ (Конкретна цел 2 за сухопътния, вътрешния воден, въздушния и морския транспорт, ГД „Мобилност и транспорт“, План за управление за 2012 г.)

Политиките на ГД „Мобилност и транспорт“ имат за цел предоставянето на конкурентоспособни, устойчиви, сигурни и безопасни транспортни услуги на европейските граждани и предприятия. Транспортният сектор е един от основните елементи на стратегията на Комисията за 2020 г.

В рамките на общата цел, свързана с предоставянето на конкурентоспособни транспортни услуги на европейските граждани и предприятия като фактор за растеж и работни места, предложението за регламент за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, обхванато от дейността във връзка с БД „Сухопътен, вътрешен воден, въздушен и морски транспорт“, допринася пряко за постигането на конкретната цел за насърчаване на безопасния и сигурен транспорт.

²³

УД — управление по дейности; БД — бюджетиране по дейности.

²⁴

Съгласно член 49, параграф 6, буква а) или б) от Финансовия регламент.

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Конкретна цел

Засилване и официално определяне на действията на равнището на Съюза, свързани с докладването на събития, и по-специално с анализа на информацията за безопасността, която се съдържа в Европейския централен регистър, с цел да се определят ключовите рискови области в Съюза.

Европейската агенция за авиационна безопасност ще координира тези дейности.

Съответна дейност във връзка с УД/БД

Глава 0602: Сухопътен, вътрешен воден, въздушен и морски транспорт

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Анализът на данните в Европейския централен регистър на равнището на Съюза и официалното създаване на мрежата от анализатори биха довели до следните ползи:

- идентифициране на възможни проблеми във връзка с безопасността и ключови рискови области на равнището на Съюза;
- даване на възможност на Европейския съюз да съсредоточи усилията си по отношение на данните;
- подкрепа на Европейската програма за безопасност на полетите и на Европейския план за безопасност на полетите;
- подпомагане на държавите членки при изпълнението на техните задължения, по-специално като им се предоставя достъп до по-голям набор от данни.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Не се прилага

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план

Да се допринесе за постигането на по-високо ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване

1.5.2. Добавена стойност от намесата на ЕС

Действието на ЕС координира и допълва действията на държавите членки.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

Не се прилага

1.5.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други актове

Не се прилага

1.6. Срок на действие и финансово отражение

- ☐ Предложение/инициатива с **ограничен срок** на действие
 - ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
 - ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ
- ☒ Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**
 - Осъществяване с период на започване на дейност от 2014 г. до ГГГГ,
 - последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Предвидени методи на управление²⁵

- ☐ Пряко централизирано управление от Комисията
- ☒ Непряко централизирано управление чрез делегиране на задачи по изпълнението на:
 - ☐ изпълнителни агенции
 - ☒ органи, създадени от Общностите²⁶ (Европейската агенция за авиационна безопасност)
 - ☐ национални органи от публичния сектор/организации, предоставящи обществени услуги
 - ☐ лица, натоварени с изпълнението на специфични дейности по силата на дял V от Договора за Европейския съюз и посочени в съответния основен акт по смисъла на член 49 от Финансовия регламент
- ☐ Споделено управление с държавите членки
- ☐ Децентрализирано управление с трети държави
- ☐ Съвместно управление с международни организации *(да се уточни)*

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

Постигането на конкретна цел № 1 ще изисква по-специално допълнителни човешки ресурси за Европейската агенция за авиационна безопасност, разходите за които са изчислени за две лица (300 000 EUR годишно, включващи 2 x 130 000 EUR за бюджетен ред „разходи за персонал“ и 2 x 20 000 EUR за бюджетен ред „инфраструктурни и оперативни разходи“). Ще бъде използван допълнителен бюджет за мисии в размер на 40 000 EUR за подкрепа на място на държавите членки, а

²⁵ Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ Посочени в член 185 от Финансовия регламент.

25 000 EUR ще бъдат използвани за подкрепа на дейности по осведомяване като организирането на работни срещи и семинари в цяла Европа.

Следователно общата прогнозна стойност на очакваните допълнителни бюджетни разходи за ЕААБ ще възлиза на 365 000 EUR, които ще бъдат изцяло покрити чрез преразпределяне в рамките на съществуващите ресурси на агенцията.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Всяка година работата на ЕААБ се наблюдава и оценява в годишния общ доклад (за предишната година) и в работната програма (за следващата година). Тези два документа се приемат от управителния съвет на агенцията и се изпращат на Европейския парламент, Съвета, Комисията, Сметната палата и държавите членки.

На всеки пет години се провежда независимо външно оценяване, за да се установи доколко ЕААБ е изпълнила добре задачите си и за да се прецени отражението на общите правила и на работата на агенцията върху общото ниво на безопасност на въздухоплаването.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Не се прилага

2.2.2. Предвидени методи на контрол

Всяка година работата на ЕААБ се наблюдава и оценява в годишния общ доклад (за предишната година) и в работната програма (за следващата година). Тези два документа се приемат от управителния съвет на агенцията и се изпращат на Европейския парламент, Съвета, Комисията, Сметната палата и държавите членки.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

Изпълнителният директор изпълнява бюджета на агенцията. Всяка година той представя на Комисията, Сметната палата и управителния съвет на агенцията подробен отчет за предишната година, в който се посочват приходите и разходите. Освен това вътрешният одитор на Комисията притежава същия мандат по отношение на ЕААБ, както спрямо службите на Комисията, а агенцията има вътрешна система за одит, подобна на тази на Комисията.

Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF)²⁷, и междуинституционалното споразумение от 25 май 1999 г. относно вътрешните разследвания, провеждани от OLAF, се прилагат без ограничения за ЕААБ.

²⁷

ОВ L 136, 31.5.1999 г., стр. 1.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове (от новата многогодишна финансова рамка за периода 2014—2020 г.)

- Съществуващи разходни бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове (2014—2020 г.).

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Вноска			
	Номер [Наименование.....]	Многогод./Едногод. ²⁸	от държави от ЕАСТ ²⁹	от държави кандидатки ³⁰	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент
1	(Нов) 06.02.02 Субсидии за ЕААБ	Многогод./Едногод.	ДА	НЕ ³¹	НЕ	НЕ

²⁸ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

²⁹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁰ Държави кандидатки и, ако е приложимо, държави потенциални кандидатки от Западните Балкани.

³¹ Участие на трети държави от Европа, асоциирани с Агенцията (Швейцария, Норвегия и Исландия).

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите³²

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка:	1	Интелигентен и приобшаващ растеж
---	----------	----------------------------------

ГД: „Мобилност и транспорт“			Година N ³³	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Година N + 4 и по-късно (неопределен период)	ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи								
Бюджетен ред: (нов) 06.02.02	Поети задължения	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Плащания	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми ³⁴								
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Плащания	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Плащания	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• ОБЩО бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми			(6)					
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Плащания	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Тези суми ще бъдат покрити чрез преразпределяне.

³³ Като се приеме, че година N е 2014 г. — годината на възможното приемане.

³⁴ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (придирни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

Функция от многогодишната финансова рамка:	5	„Административни разходи“ ³⁵
---	----------	---

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ГД: <.....>									
• Човешки ресурси									
• Други административни разходи									
ОБЩО ГД <.....>	Бюджетни кредити								
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = общо плащания)								

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N ³⁶	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—5 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения								
	Плащания								

³⁵ Няма административни разходи за ГД „Мобилност и транспорт“.

³⁶ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат цели и резултати ↓			Година N ³⁷		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Година N + 4 и по-късно (неопределен период)		ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ													
	Вид резултат ³⁸	Среден разход за резултата	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Общ брой на резултатите	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³⁹ ...														
- Резултат	Вж. *	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
ОБЩО РАЗХОДИ				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Резултатът не е количествено измерим и се определя като „принос към подобряването на безопасността на полетите“.

³⁷ Като се приеме, че година N е 2014 г. — годината на възможното приемане.

³⁸ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

³⁹ Съгласно описанието в част 1.4.2. „Конкретни цели...“.

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Обобщение

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁴⁰	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	---	------

ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 5⁴¹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰

⁴¹

Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.
Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „BA“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси за ГД „Мобилност и транспорт“
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в цели стойности (или най-много до един знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	...да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
• Должности в щатното разписание (должностни лица и временно наети лица)					
XX 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)					
XX 01 01 02 (Делегации)					
XX 01 05 01 (Непреки научни изследвания)					
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)					
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ⁴²)					
XX 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от общия финансов пакет)					
XX 01 02 02 (ДНП, ПНА, МЕД, МП и КНЕ в делегациите)					
XX 01 04 уу ⁴³	- в централата ⁴⁴				
	- в делегациите				
XX 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непреки научни изследвания)					
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
ОБЩО					

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и временно наети служители	
Външен персонал	

⁴² ДНП = договорно нает персонал; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерти в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

⁴³ Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

⁴⁴ Основно за структурните фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за рибарство (ЕФР).

3.2.4. Съвместимост с бъдещата многогодишна финансова рамка

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо(а) с бъдещата многогодишна финансова рамка (за периода 2014—2020 г.)⁴⁵.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка⁴⁶.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Участие на трети страни във финансирането

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

Бюджетни кредити в млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	... да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁴⁵ Обсъжданията на многогодишната финансова рамка (2014—2020 г.) все още са в ход.

⁴⁶ Вж. точки 19 и 24 от Междуйнституционалното споразумение.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата бюджетна година	Отражение на предложението/инициативата ⁴⁷						
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	... да се добавят толкова колони, колкото е необходимо, за да се обхване целият период на финансово отражение (вж. точка 1.6)		
Статия									

За разните целеви приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

⁴⁷

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.