



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind raportarea evenimentelor de aviație civilă, de modificare a
Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și de abrogare a Directivei nr. 2003/42/CE, a
Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și a Regulamentului (CE) nr. 1330/2007
al Comisiei**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Contextul general al propunerii

În Uniunea Europeană, rata medie anuală a accidentelor mortale în operațiunile regulate de transport de pasageri a fost relativ stabilă în ultimii ani. Conform previziunilor privind intensificarea traficului aerian pentru următoarele decenii, numărul de zboruri va deveni aproape dublu până în 2030. Prin urmare, în condițiile unei rate stabile a accidentelor mortale, numărul de accidente va crește probabil, ca efect secundar al unui trafic aflat în creștere constantă.

Actualul sistem de siguranță a aviației este un sistem cu precădere reactiv care se bazează pe progresul tehnologic, pe o legislație solidă susținută de un sistem eficace de supraveghere reglementară și pe investigații detaliate ale accidentelor, din care rezultă recomandări pentru îmbunătățirea siguranței. Cu toate acestea, deși capacitatea de a desprinde învățăminte din accidente este de importanță crucială, sistemele exclusiv reactive și-au dovedit deja limitele în ceea ce privește aducerea permanentă de îmbunătățiri. În acest context, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) încurajează tranziția către o abordare a siguranței mai proactivă și bazată pe date concrete. Eficacitatea unui astfel de sistem proactiv depinde în mare măsură de capacitatea de a analiza sistematic toate informațiile disponibile privind siguranța, inclusiv informațiile privind evenimentele survenite în aviația civilă. Existența datelor este într-adevăr esențială pentru identificarea riscurilor privind siguranța, deoarece fără informații solide, orice încercare de a identifica riscurile este doar speculație.

La nivelul Uniunii Europene, tranziția către un sistem de management al siguranței aviației mai proactiv și bazat pe date concrete a început deja cu adoptarea Directivei 2003/42/CE¹, care prevede ca fiecare stat membru să instituie un sistem de raportare obligatorie a evenimentelor. Conform acestui act legislativ, statele membre trebuie să colecteze, să stocheze, să protejeze și să schimbe reciproc informații referitoare la anumite incidente din aviația civilă, iar personalul aeronautic are obligația de a raporta evenimentele survenite în activitatea operațională zilnică. În 2007, această legislație a fost completată cu două regulamente de punere în aplicare². Primul dintre acestea a instituit Fișierul european centralizat (ECR – *European Central Repository*) care reunește toate evenimentele din aviația civilă colectate de statele membre, iar cel de-al doilea a stabilit norme privind diseminarea informațiilor conținute în ECR. În prezent există aproximativ 600 000 de evenimente stocate în ECR, numărul lor crescând zilnic.

¹ Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă, JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

² Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă, JO L 294, 13.11.2007, p. 3 și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei din 24 septembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare pentru diseminarea către părțile interesate a informațiilor referitoare la evenimentele din aviația civilă, JO L 295, 14.11.2007, p. 7.

1.2. Motivele care stau la baza propunerii

Directiva 2003/42/CE a pus bazele unui sistem de management al siguranței aviației proactiv și bazat pe date concrete în cadrul Uniunii Europene, impunând obligativitatea raportării evenimentelor. Cu toate acestea, în prezent, Uniunea Europeană și statele sale membre nu au capacitate suficientă de a folosi feedback-ul din diferitele experiențe pentru a preveni accidentele, iar legislația actuală este insuficientă pentru a preveni creșterea numărului de accidente și decese ca urmare a creșterii anticipate a traficului.

Această situație poate fi explicată printr-o serie de motive legate de actuala legislație europeană.

În primul rând, se pare că nu se cunosc suficient toate evenimentele survenite care afectează siguranța, iar existența datelor este esențială pentru identificarea riscurilor privind siguranța. Această situație este parțial generată de discrepanțele dintre statele membre în ceea ce privește tipurile de evenimente cu raportare obligatorie. O altă cauză este faptul că unele persoane se tem să raporteze evenimentele (aspecte legate de conceptul de cultură justă – *just culture*). Pentru a atinge obiectivul raportării complete, angajații trebuie, într-adevăr, să aibă încredere deplină în sistem, deoarece ei trebuie să-și raporteze în special propriile greșeli sau greșeli la care au contribuit. Cu toate acestea, angajații nu beneficiază de același grad de protecție în toate statele membre și se tem să nu fie sancționați de superiorii ierarhici sau trimiși în judecată. În plus, alte cauze ale gradului insuficient de colectare a evenimentelor sunt lipsa obligației la nivelul UE de a institui un mecanism de raportare voluntară care să completeze mecanismele de raportare obligatorie și insuficienta claritate a obligațiilor de raportare a evenimentelor și a fluxului de informații.

În al doilea rând, integrarea datelor privind evenimentele survenite nu este armonizată și structurată, ceea ce duce la existența unor informații incomplete și de slabă calitate. Această situație afectează coerența și utilitatea informațiilor și limitează folosirea acestora în scopuri de siguranță.

În al treilea rând, există obstacole de natură legală și organizațională în asigurarea accesului corespunzător la informațiile aflate în Fișierul european centralizat (ECR). Într-adevăr, legislația europeană impune obligația de a elimina datele de identificare ale sursei anumitor informații. Deși scopul acestor dispoziții este de a proteja informațiile sensibile care privesc siguranța, consecința lor în practică este că anumite elemente importante pentru siguranță, cum ar fi descrierea efectivă a evenimentului, nu sunt accesibile autorităților.

În fine, legislația actuală nu conține dispoziții legate de modul în care statele membre trebuie să utilizeze datele colectate. Totuși, de la adoptarea directivei, s-au convenit la nivel internațional anumite principii pentru analiza informațiilor colectate prin sistemele de raportare a evenimentelor și pentru măsurile subsecvente, dar acestea nu au fost încă transpuse în legislația europeană. Acest fapt a dus existența unor abordări destul de diferite și divergente între statele membre.

1.3. Obiectivele propunerii

Obiectivul principal al inițiativei este de a contribui la reducerea numărului de accidente în care sunt implicate aeronave și a numărului de decese în astfel de

accidente prin îmbunătățirea sistemelor existente atât la nivel național, cât și la nivel european, utilizând experiența evenimentelor din aviația civilă pentru a corecta deficiențele de siguranță și pentru a preveni repetarea acestora.

Obiectivele specifice sunt următoarele:

- (1) Să se asigure că toate evenimentele care periclitează sau ar putea periclita siguranța aviației sunt colectate și că ele oferă o imagine completă și clară a riscurilor în materie de siguranță din Uniunea Europeană și din statele membre ale acesteia;
- (2) Să se garanteze integralitatea și calitatea ridicată a datelor care rezultă din evenimentele raportate și care sunt stocate în bazele de date naționale și în ECR;
- (3) Să se asigure că toate informațiile privind siguranța stocate în ECR sunt accesate în mod adecvat de către autoritățile competente și utilizate exclusiv în scopuri legate de îmbunătățirea siguranței;
- (4) Să se asigure că evenimentele raportate sunt analizate în mod eficient, că riscurile privind siguranța sunt identificate și abordate atunci când este cazul și că se monitorizează eficacitatea măsurilor din punctul de vedere al siguranței.

1.4. Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Propunerea se referă la adoptarea unui regulament privind raportarea evenimentelor în aviația civilă. Scopul noului regulament este de a înlocui și abroga actuala Directivă 2003/42/CE, normele de aplicare ale acesteia, Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei și de a modifica Regulamentul (UE) nr. 996/2010³. Stabilirea unui cadru general pentru raportarea evenimentelor în Uniunea Europeană nu este reglementată în mod direct prin alte dispoziții.

1.5. Coerența cu politicile și obiectivele Uniunii Europene

Prezenta inițiativă este una dintre acțiunile necesare în vederea unui spațiu european unic al transporturilor, astfel cum este descris în Cartea albă a Comisiei din 2011 intitulată *„Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”*⁴. Această acțiune a fost, de asemenea, subliniată ca necesară în Comunicarea Comisiei privind *„Instituirea unui sistem de management al siguranței aviației pentru Europa”*⁵.

³ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

⁴ COM/2011/0144 final.

⁵ COM/2011/0670 final.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

2.1. Consultarea părților interesate și utilizarea expertizei

În cursul etapei pregătitoare, au avut loc consultări ample cu respectarea principiilor generale și a standardelor minime pentru consultarea părților interesate de către Comisie.

Comisia a consultat toate cele 27 de state membre prin intermediul unui chestionar transmis la data de 7 aprilie 2011. S-au primit răspunsuri de la toate statele membre, cu excepția unuia. Comisia a efectuat, de asemenea, câteva vizite în statele membre.

Consultarea publică a părților interesate și a publicului larg a fost derulată de Comisie între 24 iunie 2011 și 15 septembrie 2011, prin intermediul site-ului internet „Vocea ta în Europa”. În total, au fost transmise 61 de răspunsuri⁶.

În conformitate cu Decizia Comisiei 98/500/CE⁷, Comitetul de dialog social pentru aviația civilă a fost invitat să prezinte o poziție oficială cu privire la analiză atunci când a fost necesar. În plus, s-a solicitat avizul Rețelei europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (ENCASIA), în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

Toate părțile interesate și autoritățile au fost invitate la un seminar de lucru organizat de Comisie la 19 aprilie 2012⁸, care s-a concentrat asupra conceptului de „cultură justă”.

Comisia a solicitat, de asemenea, avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor. În fine, s-a efectuat un studiu privind o clasificare comună a evenimentelor din aviația civilă în funcție de risc.

Comisia a utilizat toate aceste contribuții pentru a elabora evaluarea impactului și propunerea.

2.2. Evaluarea impactului

Evaluarea impactului oferă o imagine de ansamblu a diferitelor opțiuni examinate. În afara opțiunii de a nu introduce nicio modificare față de situația actuală, au fost luate în considerare alte trei pachete de politici pentru a analiza modurile în care poate fi revizuită Directiva 2003/42/CE.

Pachetul de politici 1 vizează îmbunătățirea sistemului actual prin definirea elementelor de bază ale unui sistem complet de raportare a evenimentelor și stabilirea contribuției acestuia la îmbunătățirea siguranței aviației; pachetul implică numai minimul necesar de modificări aduse legislației și adoptarea de recomandări și

⁶ Rezumatul consultării este disponibil pe următoarea pagină de internet: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

⁷ Decizia Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european, JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

⁸ Rezumatul seminarului și concluziile adoptate pot fi consultate pe următoarea pagină de internet: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

orientări acolo unde este posibil. Dintre măsurile de politică identificate, acest pachet le conține numai pe cele mai puțin intense.

Pachetul de politici 2 este un pachet mai ambițios de măsuri, care implică o revizuire substanțială a legislației UE referitoare la raportarea evenimentelor. Scopul pachetului este de a îmbunătăți sistemul actual prin stabilirea cerințelor legislative necesare pentru a asigura un sistem eficient de raportare a evenimentelor la toate nivelurile și de a contribui la reducerea numărului de accidente în care sunt implicate aeronave prin instituirea unor proceduri pentru analizarea datelor colectate, adoptarea unor măsuri adecvate și monitorizarea eficienței sistemului din punctul de vedere al îmbunătățirii siguranței.

Pachetul de politici 3 vizează îmbunătățirea sistemului actual prin transferarea competențelor în materie de raportare a evenimentelor de la nivelul statelor membre la nivelul UE și, similar pachetului de politici 2, prin stabilirea unor cerințe referitoare la analizarea evenimentelor alături de adoptarea măsurilor necesare de siguranță și monitorizarea îmbunătățirilor astfel realizate. În cadrul acestui pachet, responsabilitatea de a institui și de a gestiona mecanismele de raportare a evenimentelor este transferată Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA).

Ținând cont de evaluarea diferitelor pachete de politici pe baza criteriilor de eficiență, eficacitate și coerență, se recomandă implementarea celui de-al doilea pachet deoarece beneficiile pe care acesta le-ar aduce ar fi mult mai mari decât costurile implicate. După cum s-a demonstrat în evaluarea impactului, aceasta este singura opțiune care îndeplinește integral obiectivele identificate. Așadar, acest pachet de politici constituie baza prezentei propuneri.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul propunerii

3.1.1. *O mai bună colectare a informațiilor privind evenimentele*

Propunerea definește mediul adecvat pentru a garanta raportarea tuturor evenimentelor care periclitează sau ar putea periclita siguranța aviației.

În primul rând, propunerea menține obligația de a institui sisteme de raportare obligatorie a evenimentelor (MORS – *mandatory occurrence reporting systems*) și stabilește lista persoanelor obligate să raporteze, precum și a evenimentelor care trebuie raportate prin MORS. Pe lângă sistemul de raportare obligatorie, propunerea impune înființarea sistemelor de raportare voluntară, al căror scop este de a colecta informații referitoare la evenimente care nu au fost înregistrate prin MORS.

Propunerea conține, de asemenea, dispoziții prin care se asigură un mediu adecvat care să încurajeze membrii personalului aeronautic să raporteze informații legate de siguranță, asigurându-le protecția împotriva sancțiunilor, cu excepția cazurilor de neglijență gravă.

3.1.2. *Clarificarea fluxului de informații*

Directiva actuală obligă persoanele să raporteze evenimentele direct autorităților statelor membre, însă în realitate majoritatea rapoartelor de eveniment pe care le primesc autoritățile statelor membre provin de la organizații care le colectează de la persoane în cadrul propriilor lor procese de management al siguranței. Propunerea ține cont de această evoluție și introduce cerințe pentru organizații. Organizațiile și statele membre sunt obligate să instituie sisteme de raportare a evenimentelor care să permită identificarea riscurilor privind siguranța. Informațiile cu privire la evenimente colectate de organizații trebuie transmise autorităților competente din statele membre sau Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA), dacă este cazul. Toate informațiile cu privire la evenimente pe care le colectează statele membre, organizațiile și AESA sunt agregate și introduse în Fișierul european centralizat.

3.1.3. *Îmbunătățirea calității și integralității datelor*

Propunerea include o serie de dispoziții al căror scop este îmbunătățirea calității și integralității rapoartelor de eveniment, permițând astfel o mai bună identificare a principalelor domenii de risc și a măsurilor necesare.

Rapoartele de eveniment vor trebui să conțină un set minim de informații prin completarea câmpurilor de date obligatorii, precum data evenimentului, categoria evenimentului sau descrierea acestuia. Propunerea include, de asemenea, obligația de a clasifica evenimentele din punctul de vedere al riscului, în conformitate cu un sistem comun european de clasificare în funcție de risc. În plus, trebuie implementate proceduri de verificare a calității datelor, în special pentru a asigura concordanța între raportul de eveniment și informațiile inițiale colectate de la raportor. În fine, Comisia va ajuta statele membre să atingă standarde mai ridicate de calitate și integralitate a datelor susținând elaborarea unor materiale de orientare și utilizarea seminariilor de lucru. Scopul acestora trebuie să fie integrarea consecventă și uniformă a datelor în bazele de date.

3.1.4. *Îmbunătățirea schimbului de informații*

Propunerea vine în întâmpinarea necesității unui schimb de informații îmbunătățit prin consolidarea normelor existente.

Din această perspectivă, accesul statelor membre și AESA la Fișierul european centralizat, care conține toate evenimentele ale căror date au fost colectate de statele membre și de AESA, este extins la toate datele și informațiile cuprinse în baza de date. Aceste dispoziții noi permit îndeosebi accesul statelor membre la date de siguranță referitoare la evenimentele care au survenit în spațiul lor aerian, dar care au fost raportate și evaluate de autoritățile unui alt stat membru.

În plus, dacă atunci când evaluează date colectate prin intermediul sistemelor de raportare a evenimentelor, o autoritate identifică probleme de siguranță considerate a fi de interes pentru o altă autoritate, ea trebuie să transmită informațiile respective în timp util.

În fine, pentru a facilita schimbul de date și informații, textul conține dispoziții conform cărora toate rapoartele de eveniment trebuie să fie compatibile cu

software-ul ECCAIRS (acest software este utilizat de toate statele membre și de Fișierul european centralizat) și cu taxonomia ADREP (taxonomia OACI folosită, de asemenea, în software-ul ECCAIRS).

3.1.5. O mai bună protecție împotriva utilizării necorespunzătoare a informațiilor privind siguranța

Consecința firească a accesului lărgit la datele și informațiile privind siguranța din Fișierul european centralizat este necesitatea de a garanta că acestea sunt utilizate în scopuri legitime.

În acest sens, propunerea consolidează normele prin care se asigură că, pe lângă obligația de a garanta confidențialitatea datelor colectate, datele respective pot fi puse la dispoziție și utilizate exclusiv în scopul menținerii și îmbunătățirii siguranței aviației.

Textul încearcă, de asemenea, să diminueze efectul negativ pe care îl poate avea asupra siguranței aviației utilizarea acestor date de către autoritățile judiciare, prin stabilirea obligației de a adopta în prealabil acorduri cu dispoziții prin care să găsească unui echilibru adecvat între cele două interese publice vizate (justiția și siguranța aviației).

3.1.6. O mai bună protecție a raportorilor pentru a asigura disponibilitatea permanentă a informațiilor

Propunerea întărește normele referitoare la protecția celor care raportează evenimentele pentru ca angajații să aibă încredere în sistem și pentru a asigura raportarea informațiilor corespunzătoare privind siguranța.

Din această perspectivă, textul reafirmă obligația de a păstra anonimatul surselor care raportează evenimente și prevede că accesul la date integrale care conțin elementele de identificare ale sursei este limitat la anumite persoane. În plus, li se cere statelor membre să evite introducerea unor acțiuni în justiție în alte cazuri decât cele de neglijență gravă.

Este de asemenea întărită regula conform căreia angajații nu trebuie să sufere prejudicii din partea angajatorilor din cauza informațiilor raportate conform normelor prevăzute de prezentul regulament, cu excepția cazurilor de neglijență gravă. Totodată, li se cere organizațiilor să adopte o politică în care să descrie modul de garantare a protecției angajaților.

În fine, se înființează organisme naționale cărora angajații li se pot adresa pentru a raporta încălcări ale normelor care le garantează protecția și, acolo unde este cazul, trebuie adoptate sancțiuni.

3.1.7. Introducerea unor cerințe privind analiza informațiilor și adoptarea unor măsuri subsecvente la nivel național

Propunerea aduce progrese în tranziția către un sistem european de siguranță mai proactiv și bazat pe date concrete, ea impunând cerințe noi care transpun în legislația UE normele convenite la nivel internațional referitoare la analiza evenimentelor despre care se colectează date și la acțiunile subsecvente.

Organizațiile și statele membre trebuie să analizeze informațiile colectate prin sistemele de raportare a evenimentelor pentru a identifica riscurile privind siguranța și pentru a lua măsuri de remediere a oricăror deficiențe identificate în materie de siguranță. Trebuie monitorizată eficacitatea măsurilor din punctul de vedere al îmbunătățirii siguranței și se iau măsuri suplimentare dacă este necesar.

3.1.8. O analiză mai riguroasă la nivelul UE

Articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 a stabilit deja principiul conform căruia informațiile cuprinse în Fișierul european centralizat trebuie analizate de către AESA și statele membre. Propunerea consolidează acest principiu și oficializează colaborarea actuală în cadrul unei rețele de analiști în domeniul siguranței aviației, conduse de AESA.

Analiza efectuată la nivelul UE va completa analizele realizate la nivel național, în special prin identificarea eventualelor probleme de siguranță și a principalelor domenii de risc la nivel european. Sistemul comun al UE de clasificare în funcție de risc va fi de ajutor în realizarea acestei sarcini, oferind o clasificare armonizată a evenimentelor despre care statele membre colectează date.

Atât Programul european de siguranță a aviației, cât și Planul european de siguranță a aviației vor beneficia de analizele și activitățile derulate de Rețeaua de analiști în domeniul siguranței aviației.

3.1.9. Îmbunătățirea transparenței față de publicul larg

Propunerea aduce mai multă transparență față de publicul larg în ceea ce privește siguranța aviației, respectând totodată confidențialitatea necesară a anumitor informații, prin publicarea unor rapoarte anuale privind siguranța, care conțin informații despre măsurile luate pentru aplicarea prezentului regulament, tendințe și date agregate.

3.2. Temei juridic

Propunerea se bazează pe articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

3.3. Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră sub incidența competenței exclusive a Uniunii Europene. Obiectivele propunerii nu pot fi realizate în măsură suficientă de către statele membre acționând individual. Acțiunea la nivelul UE este mai în măsură să atingă obiectivele propunerii.

Obiectivele propunerii pot fi mai bine atinse printr-o acțiune la nivel european, din următoarele motive: în primul rând, este necesară armonizarea raportării evenimentelor și a normelor referitoare la utilizarea și protecția informațiilor și la protecția raportorului; în al doilea rând, în scopul siguranței, este necesar să se consolideze sistemul de schimb de informații între statele membre și să se asigure că informațiile sunt analizate și că se întreprind acțiuni subsecvente în toate statele membre. În plus, obiective precum accesul la datele din ECR și instituirea unor proceduri și instrumente pentru analizarea datelor din ECR nu pot fi realizate la nivel național deoarece ele implică o bază de date europeană, pentru care trebuie luate

măsurile la nivelul UE. Luarea de măsuri la nivel național este absolut necesară, dar nu este suficientă pentru a asigura o bună funcționare a sistemului în ansamblu și pentru a contribui astfel la îmbunătățirea siguranței aeriene. Într-adevăr, obiectivul creșterii siguranței aeriene nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător la nivelul statelor membre pentru că sistemele de raportare operate de statele membre în mod izolat sunt mai puțin eficiente decât o rețea coordonată de schimb de informații care permite identificarea eventualelor probleme de siguranță și a principalelor domenii de risc la nivel european.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității. Sarcinile suplimentare pentru industrie și autoritățile naționale sunt limitate la cele necesare pentru a spori eficiența și calitatea sistemului per ansamblu. Propunerea implică costuri pentru aplicarea dispozițiilor referitoare la analiza evenimentelor și luarea de măsuri subsecvente, însă se preconizează că beneficiile economice obținute prin reducerea numărului de accidente și decese vor compensa aceste costuri.

3.5. Alegerea instrumentului juridic

Este necesar ca instrumentul juridic să aibă aplicabilitate generală. Instrumentul propus este un regulament.

Alte instrumente nu ar fi adecvate, principalele motive fiind următoarele:

- propunerea stabilește drepturi și obligații pentru Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, ceea ce nu permite recurgerea la o directivă;
- multe dintre deficiențele și aspectele problematice identificate în actualul cadru juridic sunt legate de aplicarea neomogenă în statele membre; varietatea practicilor care rezultă din directiva actuală arată în mod clar că o directivă nu este instrumentul adecvat pentru a obține o aplicare unanimă și armonizată a legislației într-un domeniu în care acest lucru se impune din motive de siguranță.

Prin urmare, instrumentul juridic cel mai adecvat este un regulament, deoarece opțiunile alternative nu ar fi suficiente pentru a atinge obiectivele propuse.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Implicațiile bugetare ale dezvoltării unui sistem comun al UE de clasificare în funcție de risc și extinderea bugetului alocat pentru dezvoltarea ECCAIRS și administrarea Fișierului european centralizat sunt deja incluse în cadrul financiar multianual.

Implicațiile bugetare ale prezentei propuneri sunt legate de necesarul de resurse umane suplimentare pentru Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (generat de rețeaua de analiști) și de bugetul suplimentar pentru misiuni și activități de comunicare.

Ambele posturi suplimentare (2 posturi cu un cost estimat la 300 000 EUR pe an), precum și bugetul suplimentar (misiuni și activități de comunicare cu un cost estimat la 65 000 EUR pe an) vor fi acoperite integral prin realocări ale resurselor existente în cadrul agenției, impactul asupra bugetului UE fiind, prin urmare, neutru.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

5.1. Simplificare

Propunerea oferă o simplificare a legislației, deoarece înlocuiește o directivă și două regulamente ale Comisiei cu un singur act legislativ, și anume un regulament al Parlamentului European și al Consiliului, și nu implică măsuri naționale de punere în aplicare.

5.2. Abrogarea legislației în vigoare

Prin adoptarea propunerii, Directiva 2003/42/CE, Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei vor fi abrogate, iar Regulamentul (UE) nr. 996/2010 va fi modificat.

5.3. Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și trebuie, prin urmare, extins la acesta.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind raportarea evenimentelor de aviație civilă, de modificare a
Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și de abrogare a Directivei nr. 2003/42/CE, a
Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și a Regulamentului (CE) nr. 1330/2007
al Comisiei**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁰,

după consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor¹¹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În Uniunea Europeană, trebuie să se asigure un nivel general ridicat și uniform de siguranță în aviația civilă și trebuie să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente pentru a asigura încrederea publicului în transportul aerian.
- (2) În general, rata accidentelor fatale din aviația civilă s-a menținut relativ constantă în ultimul deceniu; cu toate acestea, există îngrijorarea că intensificarea traficului aerian estimată pentru următoarele decenii ar putea aduce cu sine creșterea numărului de accidente.
- (3) Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

survenite în aviația civilă¹² vizează prevenirea accidentelor facilitând desfășurarea unor investigații prompte, eficiente și de calitate în domeniul siguranței. Prezentul regulament nu trebuie să interfereze cu procesele de investigare a accidentelor și incidentelor derulate de autoritățile naționale responsabile de investigațiile privind siguranța definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

- (4) Experiența a demonstrat că, adesea, înainte de producerea unui accident, o serie de incidente și numeroase alte deficiențe indică existența unor riscuri pentru siguranță. În plus, deși capacitatea de a desprinde învățăminte din accidente este de importanță crucială, sistemele exclusiv reactive și-au dovedit deja limitele în ceea ce privește aducerea permanentă de îmbunătățiri. Uniunea și statele sale membre trebuie să facă tranziția către proceduri de siguranță mai proactive și bazate pe date concrete, care să se concentreze asupra prevenirii accidentelor prin analizarea tuturor informațiilor disponibile privind siguranța, inclusiv a informațiilor referitoare la evenimente de aviație civilă.
- (5) Îmbunătățirea siguranței aviației civile presupune raportarea, colectarea, stocarea, protejarea, schimbul, diseminarea și analizarea informațiilor relevante privind siguranța aviației civile, precum și luarea măsurilor adecvate de siguranță pe baza informațiilor colectate. Această abordare proactivă și bazată pe date concrete trebuie utilizată de autoritățile competente în domeniul siguranței aeriene din statele membre, de organizații, ca parte a sistemului lor de management al siguranței, precum și de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA).
- (6) Trebuie să se instituie sisteme de raportare obligatorie și voluntară care să permită oricărei persoane să raporteze detalii referitoare la evenimentele survenite, iar informațiile colectate trebuie transferate autorității responsabile cu luarea de măsuri pentru sporirea siguranței aviației civile pe baza datelor colectate cu privire la evenimente.
- (7) Diferitele categorii de personal care lucrează în aviația civilă observă evenimente de interes pentru prevenirea accidentelor și, prin urmare, trebuie să le raporteze.
- (8) În afara sistemelor prevăzute de prezentul act legislativ, trebuie încurajată elaborarea altor mecanisme de colectare a informațiilor privind siguranța, pentru a înregistra toate informațiile care ar putea contribui la îmbunătățirea siguranței aviației.
- (9) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța trebuie să beneficieze de acces deplin la detaliile colectate referitoare la evenimente sau la rapoartele de eveniment stocate de propriile state membre pentru a identifica acele incidente care necesită eventual o investigație privind siguranța și din care se pot desprinde învățăminte în interesul siguranței aviației.
- (10) Existența unor date complete și de bună calitate este esențială, deoarece analizele și previziunile bazate pe date inexacte pot duce la rezultate eronate și la concentrarea eforturilor acolo unde luarea de măsuri nu este oportună. Mai mult, inexactitatea datelor poate duce la pierderea încrederii în informațiile care provin din sistemele de raportare a evenimentelor. Pentru a asigura calitatea și integralitatea rapoartelor de eveniment, acestea trebuie să conțină un set minim de informații, care pot varia în funcție de categoria în care se înscrie evenimentul. În plus, trebuie implementate

¹² JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

proceduri de verificare a calității informațiilor și de asigurare a concordanței între raportul de eveniment și detaliile inițiale colectate. Totodată, este necesară elaborarea unor materiale de orientare adecvate, cu sprijinul Comisiei, în special pentru a asigura calitatea și integralitatea datelor, precum și integrarea consecventă și uniformă a datelor în bazele de date. De asemenea, trebuie organizate, în special de către Comisie, seminarii de lucru care să furnizeze asistența necesară.

- (11) Pentru a facilita identificarea măsurilor care trebuie luate rapid în cazul unor evenimente concrete și cu risc ridicat pentru siguranță, este necesară elaborarea unui sistem comun european de clasificare în funcție de risc. El ar permite, de asemenea, identificarea principalelor domenii de risc atunci când se analizează informații agregate. Un astfel de sistem ar oferi statelor membre sprijin pentru evaluarea evenimentelor și pentru identificarea acelor domenii în care este cel mai potrivit să își concentreze eforturile. Totodată, în procesul de analizare a unor informații agregate din perspectivă europeană, sistemul ar permite identificarea principalelor domenii de risc din Uniune și ar veni în sprijinul activităților desfășurate în cadrul Programului european de siguranță a aviației și al Planului european de siguranță a aviației. Trebuie acordat un sprijin adecvat pentru a asigura o clasificare în funcție de risc coerentă și uniformă în toate statele membre.
- (12) Rapoartele de eveniment trebuie stocate într-un sistem de baze de date compatibil cu ECCAIRS (software-ul utilizat de toate statele membre și de Fișierul european centralizat pentru stocarea rapoartelor de eveniment) și cu taxonomia ADREP (taxonomia OACI folosită, de asemenea, în software-ul ECCAIRS) pentru a facilita schimbul de informații.
- (13) Orice eveniment în care este implicată o aeronavă înmatriculată într-un stat membru sau operată de o organizație stabilită într-un stat membru trebuie raportat chiar dacă a avut loc în afara teritoriilor statelor membre.
- (14) În cadrul Uniunii, trebuie să existe un schimb de informații privind evenimentele. Astfel s-ar realiza în special o îmbunătățire considerabilă a detectării pericolelor reale sau potențiale. În plus, acest lucru ar permite statelor membre să primească toate informațiile necesare referitoare la evenimente care se produc pe teritoriul lor, dar care sunt raportate unui alt stat membru.
- (15) Schimbul de informații privind evenimentele trebuie să aibă în vedere obiectivul prevenirii accidentelor și incidentelor de aviație, fără a avea drept consecințe atribuirea culpei sau a răspunderii ori analiza comparativă a performanțelor din punctul de vedere al siguranței.
- (16) Modul cel mai eficient de a asigura schimbul unui volum mare de informații între toate statele membre, Comisie și AESA este Fișierul european centralizat.
- (17) Toate informațiile legate de siguranță care rezultă din rapoartele de eveniment colectate în Uniune trebuie transferate, cu promptitudine, către Fișierul european centralizat. Acestea trebuie să includă informațiile colectate cu privire la incidente, dar și informații care rezultă din accidente și incidente grave investigate conform Regulamentului (UE) nr. 996/2010.
- (18) Informațiile privind evenimentele naționale, stocate în bazele de date naționale, trebuie să facă obiectul prezentului regulament.

- (19) Informațiile privind siguranța cuprinse în Fișierul european centralizat trebuie să fie pe deplin disponibile entităților cu atribuții de reglementare în domeniul siguranței aviației civile, inclusiv AESA, și autorităților responsabile cu investigarea accidentelor și incidentelor în cadrul Uniunii.
- (20) Părțile interesate pot solicita accesul la anumite informații cuprinse în Fișierul european centralizat.
- (21) Având în vedere că punctele naționale de contact dețin cele mai bune informații în ceea ce privește părțile interesate stabilite în propriul stat membru, fiecare punct național de contact trebuie să se ocupe de solicitările care provin de la părți interesate stabilite pe teritoriul respectivului stat membru, iar solicitările care provin de la părți interesate din țări terțe sau de la organizații internaționale trebuie tratate de către Comisie.
- (22) Trebuie analizate informațiile cuprinse în rapoartele de eveniment și trebuie identificate riscurile din punctul de vedere al siguranței. Pe această bază, trebuie stabilite și puse în practică în manieră promptă măsuri adecvate pentru îmbunătățirea siguranței aviației. Informațiile referitoare la analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente trebuie diseminate în cadrul organizațiilor și al autorităților statelor membre, deoarece existența feedback-ului în urma evenimentelor raportate este o bună modalitate de a încuraja raportarea.
- (23) Eficacitatea măsurilor adoptate în materie de siguranță trebuie monitorizată și, dacă este necesar, trebuie luate măsuri suplimentare pentru a se asigura că deficiențele în domeniul siguranței sunt abordate în mod corect. Informațiile cuprinse în rapoartele de eveniment trebuie, de asemenea, utilizate sub formă de date agregate pentru a detecta tendințe.
- (24) La stabilirea acțiunilor ce urmează a fi incluse în programul național de siguranță și pentru a se asigura că măsurile sunt bazate pe date concrete, statele membre trebuie să utilizeze informațiile care rezultă din rapoartele de eveniment colectate și din analizarea acestora.
- (25) Având în vedere că obiectivul îmbunătățirii siguranței aeriene nu poate fi realizat în măsură suficientă de către statele membre, deoarece sistemele de raportare operate de statele membre în mod izolat sunt mai puțin eficiente decât o rețea coordonată în care se realizează un schimb de informații care permite identificarea eventualelor probleme de siguranță și a principalelor domenii de risc la nivelul Uniunii, analiza la nivel național trebuie completată de analiză și acțiuni subsecvente la nivelul Uniunii pentru o mai bună prevenție a accidentelor și incidentelor aviatice. La nivelul Uniunii, această sarcină trebuie îndeplinită de o rețea de analiști în domeniul siguranței aviației.
- (26) Programul european de siguranță a aviației și Planul european de siguranță a aviației trebuie să beneficieze în mod special de activitatea Rețelei de analiști în domeniul siguranței aviației pentru a stabili, prin aplicarea abordării bazate pe date concrete, măsurile care trebuie puse în practică la nivelul Uniunii.
- (27) Publicului larg trebuie să i se ofere informații agregate generale cu privire la nivelul de siguranță al aviației în statele membre și în Uniune. Aceste informații trebuie să includă în special tendințele și analizele rezultate din punerea în aplicare a prezentului

regulament de către statele membre, precum și informații agregate referitoare la conținutul Fișierului european centralizat.

- (28) Sistemul de siguranță a aviației civile se bazează pe feedback-ul și învățămintele care decurg din accidente și incidente. Raportarea evenimentelor și utilizarea informațiilor aferente în beneficiul siguranței depind de existența unei relații de încredere între raportorul evenimentului și entitatea responsabilă cu colectarea și evaluarea informațiilor respective, ceea ce presupune aplicarea strictă a regulilor de confidențialitate. Protecția informațiilor privind siguranța împotriva utilizării necorespunzătoare și acordarea accesului la Fișierul european centralizat exclusiv părților interesate care contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației civile au scopul de a garanta că se pun în permanență la dispoziție informații relevante pentru siguranță, astfel încât să se poată lua măsuri preventive adecvate și prompte și să se poată îmbunătăți siguranța aviației. În acest context, informațiile sensibile care privesc siguranța trebuie protejate într-o manieră corespunzătoare, iar colectarea lor trebuie asigurată prin garantarea confidențialității și a protecției sursei și prin câștigarea încrederii personalului din aviația civilă. Trebuie instituite măsuri adecvate care să permită păstrarea confidențialității informațiilor colectate prin intermediul sistemelor de raportare a evenimentelor și trebuie restricționat accesul la Fișierul european centralizat. Actele legislative naționale privind dreptul la informare trebuie să țină cont de confidențialitatea necesară în cazul acestor informații. Informațiile colectate trebuie protejate în mod corespunzător împotriva utilizării sau divulgării neautorizate. Ele trebuie utilizate exclusiv în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței aviației, și nu pentru atribuirea culpei sau a răspunderii.
- (29) Persoanele care raportează evenimente în aplicarea prezentului regulament trebuie să beneficieze de protecție corespunzătoare. În acest context, trebuie păstrat anonimatul sursei în cazul rapoartelor de eveniment, iar detaliile referitoare la raportor nu trebuie înregistrate în bazele de date.
- (30) În plus, sistemul aviației civile trebuie să promoveze un mediu nepunitiv care să încurajeze raportarea de bună voie a evenimentelor, susținând astfel principiul „culturii juste”. Existența unui mediu nepunitiv nu trebuie să împiedice luarea măsurilor necesare pentru menținerea sau îmbunătățirea nivelului de siguranță a aviației.
- (31) Un mediu al „culturii juste” trebuie să încurajeze persoanele să raporteze informații legate de siguranță, însă nu trebuie să le scutească de responsabilitățile ce le revin în mod normal. Astfel, angajații nu trebuie sancționați pe baza informațiilor pe care le furnizează în aplicarea prezentului regulament, cu excepția cazurilor de neglijență gravă.
- (32) Este important să se traseze în mod clar limita de protecție a raportorului împotriva prejudiciilor sau a trimiterii în judecată, prin furnizarea unei interpretări uniforme a conceptului de neglijență gravă.
- (33) De evenimentele raportate trebuie să se ocupe persoane desemnate care lucrează independent de alte departamente, pentru a contribui la instituirea „culturii juste” și pentru a spori încrederea în sistem.

- (34) Angajații trebuie să aibă posibilitatea de a raporta încălcări ale principiilor care stau la baza protecției de care aceștia beneficiază conform prezentului act legislativ. Statele membre trebuie să definească consecințele pe care trebuie să le suporte cei care încalcă principiile de protecție a raportorului și trebuie să prevadă sancțiuni atunci când este cazul.
- (35) Teama de autoincriminare și de posibilele consecințe legate de urmărirea în justiție poate descuraja raportarea evenimentelor. Prin urmare, statele membre nu trebuie să inițieze acțiuni legale împotriva unui raportor pe baza raportului său, cu excepția cazurilor de neglijență gravă. De asemenea, trebuie consolidată și oficializată cooperarea între autoritățile judiciare și cele competente în domeniul siguranței prin intermediul unor acorduri prelabile care să respecte un echilibru între diferitele interese publice în cauză și care să reglementeze în special accesul la rapoartele de eveniment din bazele de date naționale și utilizarea acestor informații.
- (36) Pentru a asigura un grad adecvat de flexibilitate și actualizare a informațiilor cuprinse în anexele la prezentul regulament, precum și pentru definirea sistemului comun european de clasificare în funcție de risc, actualizarea măsurilor privind integrarea în Fișierul european centralizat și extinderea sau restricționarea diseminării informațiilor cuprinse în acesta, Comisiei trebuie să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și redactează actele delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (37) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare în ceea ce privește implementarea sistemului comun european de clasificare în funcție de risc și administrarea Fișierului european centralizat. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹³.
- (38) În aplicarea prezentului regulament, trebuie respectate pe deplin normele privind prelucrarea datelor și protecția persoanelor prevăzute de Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date¹⁴ și de Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organismele comunitare și privind libera circulație a acestor date¹⁵. În aplicarea prezentului regulament, trebuie respectate pe deplin normele privind accesul la date prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei¹⁶, exceptând în ceea ce privește diseminarea datelor și

¹³ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

¹⁴ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

¹⁵ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

¹⁶ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

informațiilor cuprinse în Fișierul european centralizat care sunt protejate conform unor norme de acces mai stricte prevăzute de prezentul regulament.

- (39) Sancțiunile trebuie mai ales să permită pedepsirea oricărei persoane care, prin încălcarea prezentului regulament, face abuz de informațiile protejate de prezentul regulament, cauzează prejudicii persoanei care raportează un eveniment, cu excepția cazurilor de neglijență gravă, nu creează un mediu propice pentru a permite colectarea detaliilor privind evenimentele, nu analizează informațiile colectate și nu acționează în sensul rezolvării deficiențelor de siguranță reale sau potențiale constatate sau nu împărtășește informațiile colectate prin aplicarea prezentului regulament.
- (40) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume instituirea unor norme comune în domeniul raportării evenimentelor din aviația civilă, nu poate fi realizat în măsură suficientă de către statele membre și, prin urmare, ținând cont de amploarea și efectele sale la scară europeană, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este menționat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului avut în vedere.
- (41) Regulamentul (UE) nr. 996/2010 trebuie modificat.
- (42) Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă¹⁷, Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă¹⁸ și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei din 24 septembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare pentru diseminarea către părțile interesate a informațiilor referitoare la evenimentele din aviația civilă¹⁹ trebuie abrogate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament are ca obiectiv îmbunătățirea siguranței aviației civile asigurând raportarea, colectarea, stocarea, protecția, schimbul, diseminarea și analizarea informațiilor relevante privind siguranța aviației civile, precum și luarea unor măsuri de siguranță pe baza informațiilor colectate, atunci când acest lucru se impune. Regulamentul stabilește, de asemenea, norme privind integrarea informațiilor colectate în Fișierul european centralizat și diseminarea lor către părțile interesate, astfel încât acestea să dispună de informațiile de care au nevoie pentru a îmbunătăți siguranța aviației civile.
2. Unicul obiectiv al raportării evenimentelor este prevenirea accidentelor și incidentelor, și nu stabilirea culpei sau a răspunderii.

¹⁷ JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

¹⁸ JO L 294, 13.11.2007, p. 3.

¹⁹ JO L 295, 14.11.2007, p. 7.

Articolul 2

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „eliminarea datelor de identificare ale sursei” înseamnă înlăturarea din rapoartele de eveniment a tuturor datelor personale referitoare la raportor, precum și a tuturor detaliilor tehnice care permit, pe baza informațiilor, identificarea raportorului sau a unor terți;
- (2) „Programul european de siguranță a aviației” înseamnă setul integrat de norme la nivelul Uniunii, împreună cu activitățile și procedurile utilizate pentru managementul comun al siguranței la nivel european;
- (3) „Planul european de siguranță a aviației” înseamnă analiza aspectelor legate de siguranță și planul de acțiune aferent la nivel european;
- (4) „neglijență gravă” înseamnă încălcarea flagrantă și deliberată a obligației de diligență care are drept consecință directă provocarea de daune previzibile unei persoane sau unor bunuri sau care afectează grav nivelul de siguranță al aviației;
- (5) „incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave, care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării;
- (6) „parte interesată” înseamnă orice persoană fizică, persoană juridică sau organism oficial, cu sau fără personalitate juridică, care, având acces la informațiile privind evenimentele pe care statele membre și le comunică reciproc, este în măsură să contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației civile și care este inclusă în una dintre categoriile de părți interesate stabilite de prezentul regulament;
- (7) „cultură justă” înseamnă un regim în care operatorii din prima linie sau alte categorii de personal nu sunt sancționați pentru acte, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate;
- (8) „eveniment” înseamnă orice eveniment care este sau ar putea fi semnificativ din punctul de vedere al siguranței aviației și include în special accidentele și incidentele grave, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctele 1 și 16 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, precum și incidentele;
- (9) „organizație” înseamnă orice organizație care furnizează produse și/sau servicii în domeniul aviației, în special operatorii de aeronave, organizațiile de întreținere autorizate, organizațiile responsabile cu proiectarea de tip și/sau fabricarea de aeronave, furnizorii de servicii de navigație aeriană și aerodromurile certificate;
- (10) „punct de contact” înseamnă autoritatea competentă desemnată de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 6 alineatul (2), în cazul în care informațiile sunt solicitate de către o parte interesată stabilită într-un stat membru, sau Comisia, în cazul în care informațiile sunt solicitate de către o parte interesată din afara Uniunii;

- (11) „autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța” înseamnă autoritatea națională permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile care efectuează sau supraveghează investigațiile în domeniul siguranței, astfel cum este definită la articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010;
- (12) „sistem de management al siguranței (SMS)” înseamnă o abordare sistematică a managementului siguranței, inclusiv structurile organizatorice, responsabilitățile, politicile și procedurile aferente;
- (13) „Programul național de siguranță (PNS)” înseamnă un pachet integrat de dispoziții legislative și activități elaborat de un stat membru pentru a gestiona siguranța în aviația civilă.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

Prezentul regulament se aplică evenimentelor care pun în pericol sau care, dacă nu sunt corectate, pot pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană. O listă detaliată a incidentelor care trebuie raportate este prezentată în anexa I.

Articolul 4

Raportare obligatorie

- 1. Fiecare organizație stabilită într-un stat membru instituie un sistem de raportare obligatorie pentru a facilita colectarea de informații detaliate privind evenimentele.
- 2. Fiecare stat membru instituie un sistem de raportare obligatorie pentru a facilita colectarea de informații detaliate privind evenimentele, inclusiv colectarea informațiilor detaliate obținute de organizații în aplicarea alineatului (1).
- 3. Persoanele enumerate în continuare raportează evenimentele utilizând sistemele instituite, în conformitate cu alineatul (1), de organizațiile din care fac parte ca angajați sau sistemele instituite de statele membre în conformitate cu alineatului (2):
 - (a) pilotul comandant al unei aeronave înmatriculate într-un stat membru sau al unei aeronave înmatriculate în afara Uniunii, dar utilizate de un operator ale cărui operațiuni fac obiectul supravegherii de către un stat membru sau de un operator stabilit în Uniune;
 - (b) orice persoană care se ocupă de proiectarea, fabricarea, întreținerea sau modificarea unei aeronave cu turbină sau a unei aeronave de transport public sau a oricărui echipament sau parte a acesteia, sub supravegherea unui stat membru sau sub supravegherea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA);
 - (c) orice persoană care semnează un certificat de întreținere sau un certificat de autorizare a dării în exploatare pentru o aeronavă cu turbină sau o aeronavă de transport public sau pentru orice echipament sau parte a acesteia, sub supravegherea unui stat membru sau sub supravegherea AESA;

- (d) orice persoană care îndeplinește o funcție pentru care are nevoie, din partea unui stat membru, de autorizație de controlor de trafic aerian sau de dispecer de informare pentru zbor;
 - (e) administratorul unui aeroport care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰;
 - (f) orice persoană care îndeplinește o funcție legată de instalarea, modificarea, întreținerea, repararea, revizia, verificarea în zbor sau inspecția instalațiilor de navigație aeriană aflate în responsabilitatea unui stat membru;
 - (g) orice persoană care îndeplinește o funcție legată de handlingul la sol al aeronavelor, inclusiv alimentarea cu combustibil, servicii, întocmirea fișelor de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea într-un aeroport care intră sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 2008/1008.
- 4. Persoanele enumerate la alineatul (3) raportează evenimentele respectând termenele și cerințele prevăzute în anexa II punctul 1.
 - 5. Fiecare organizație certificată sau aprobată de un stat membru raportează autorității competente a statului membru respectiv, menționată la articolul 6 alineatul (2), informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform alineatului (1).
 - 6. Fiecare organizație certificată sau aprobată de AESA raportează AESA informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform alineatului (1).

Articolul 5

Raportare voluntară

- 1. Fiecare organizație stabilește într-un stat membru instituie un sistem de raportare voluntară pentru a facilita colectarea informațiilor detaliate privind evenimentele care pot să nu fie captate prin sistemul de raportare obligatorie, dar care sunt percepute de raportor ca fiind un pericol real sau potențial.
- 2. Fiecare stat membru instituie un sistem de raportare voluntară pentru a facilita colectarea informațiilor detaliate privind evenimentele care pot să nu fie captate prin sistemul de raportare obligatorie, dar care sunt percepute de raportor ca fiind un pericol real sau potențial, inclusiv a informațiilor detaliate obținute de organizații în aplicarea alineatului (1).
- 3. Sistemele de raportare voluntară trebuie să permită colectarea informațiilor detaliate privind evenimentele a căror raportare nu este obligatorie conform anexei I și raportarea evenimentelor de către persoane neincluse în lista de la articolul 4 alineatul (3).

²⁰ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

4. Fiecare organizație certificată sau aprobată de un stat membru raportează autorității competente a statului membru respectiv, menționată la articolul 6 alineatul (2), informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform alineatului (1).
5. Fiecare organizație certificată sau aprobată de AESA raportează AESA informațiile detaliate privind evenimentele colectate conform alineatului (1).
6. Statele membre și organizațiile pot să înființeze alte sisteme de colectare și prelucrare a informațiilor privind siguranța pentru a colecta detalii cu privire la evenimentele care pot să nu fie captate prin sistemele de raportare menționate la articolul 4 și la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. Astfel de sisteme pot include raportarea către alte entități decât cele descrise la articolul 6 alineatul (2) și pot implica participarea activă a sectorului industrial.

Articolul 6

Colectarea și stocarea informațiilor

1. Fiecare organizație stabilită într-un stat membru desemnează una sau mai multe persoane care să se ocupe de colectarea, evaluarea, prelucrarea, analiza și stocarea informațiilor detaliate privind evenimentele raportate în conformitate cu articolele 4 și 5. Aceste persoane desemnate trebuie să lucreze separat și independent de celelalte departamente ale organizației.
2. Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe autorități competente care să înființeze un mecanism de colectare, evaluare, prelucrare, analiză și stocare a informațiilor detaliate privind evenimentele raportate în conformitate cu articolele 4 și 5. Autoritățile competente desemnate trebuie să funcționeze separat și independent de alte departamente atunci când gestionează informațiile raportate.

Autoritățile cărora li se poate încredința această responsabilitate, împreună sau separat, sunt următoarele:

- (a) autoritatea națională pentru aviația civilă; și/sau
- (b) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța; și/sau
- (c) orice alt organism independent sau entitate independentă căreia i s-a încredințat această funcție.

În cazul în care un stat membru desemnează mai mult de un organism sau de o entitate, el trebuie să desemneze pe unul dintre acestea ca punct de contact pentru transferul informațiilor menționat la articolul 8 alineatul (2).

3. Organizațiile stochează într-o bază de date rapoartele de eveniment întocmite pe baza detaliilor privind evenimentele colectate în conformitate cu articolele 4 și 5.
4. Autoritățile competente menționate la alineatul (2) stochează într-o bază de date națională rapoartele de eveniment întocmite pe baza detaliilor privind evenimentele colectate în conformitate cu articolele 4 și 5.

5. Accidentele și incidentele grave se stochează, de asemenea, în respectiva bază de date națională.
6. Autoritățile din statele membre care sunt responsabile de implementarea Programului național de siguranță trebuie să aibă acces deplin la baza de date națională menționată la alineatul (4) pentru a avea un sprijin în îndeplinirea sarcinilor ce le revin în domeniul siguranței.
7. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța trebuie să aibă acces deplin la baza de date națională menționată la alineatul (4) pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

Articolul 7

Calitatea și integralitatea rapoartelor de eveniment

1. Rapoartele de eveniment menționate la articolul 6 trebuie să conțină cel puțin informațiile enumerate în anexa II punctul 2.
2. Rapoartele de eveniment menționate la articolul 6 alineatul (4) trebuie să conțină clasificarea evenimentului raportat în funcție de riscul pentru siguranță. Clasificarea se stabilește conform sistemului comun european de clasificare în funcție de risc prevăzut la alineatul (5).
3. Organizațiile și statele membre instituie proceduri de verificare a calității datelor, în special pentru a asigura concordanța între diferitele date cuprinse în raportul de eveniment și informațiile detaliate comunicate inițial de raportor.
4. Bazele de date menționate la articolul 6 alineatele (3) și (4) trebuie să utilizeze formate standardizate pentru a facilita schimbul de informații și trebuie să constituie sisteme compatibile cu ECCAIRS și ADREP.
5. Comisia elaborează un sistem comun european de clasificare în funcție de risc pentru clasificarea evenimentelor din punctul de vedere al riscului pentru siguranță. În acest scop, Comisia ține cont de necesitatea ca acest sistem să fie compatibil cu sistemele existente pentru clasificarea în funcție de risc.
6. Comisia este împuternicită să adopte, atunci când este necesar, acte delegate în conformitate cu articolul 18 pentru definirea sistemului comun european de clasificare în funcție de risc.
7. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, procedurile de implementare a sistemului comun european de clasificare în funcție de risc. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).
8. Comisia acordă sprijin autorităților competente din statele membre pentru îndeplinirea atribuțiilor privind integrarea datelor, în special, dar nu exclusiv, pentru integrarea setului minim de informații menționat la alineatul (1), clasificarea în funcție de risc a evenimentelor conform alineatului (2) și instituirea procedurilor de verificare a calității datelor conform alineatului (3). Acest sprijin din partea Comisiei,

acordat în special sub formă de materiale de orientare și prin organizarea unor seminarii de lucru, contribuie la armonizarea procedurilor de introducere a datelor din statele membre.

Articolul 8

Fișierul european centralizat

1. Comisia administrează un fișier european centralizat pentru stocarea tuturor rapoartelor de eveniment colectate în Uniune.
2. Fiecare stat membru stabilește de comun acord cu Comisia protocoalele tehnice pentru actualizarea Fișierului european centralizat prin transferarea tuturor informațiilor referitoare la siguranță cuprinse în bazele de date naționale menționate la articolul 6 alineatul (4).
3. AESA stabilește de comun acord cu Comisia protocoalele tehnice pentru transferarea către Fișierul european centralizat a tuturor rapoartelor de eveniment colectate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²¹ și cu normele sale de aplicare, precum și a informațiilor colectate în aplicarea articolului 4 alineatul (6) și a articolului 5 alineatul (5).
4. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, procedurile pentru administrarea Fișierului european centralizat menționat la alineatul (1). Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).
5. Comisia este împuternicită să adopte, atunci când este necesar, acte delegate în conformitate cu articolul 18 pentru actualizarea măsurilor privind integrarea în Fișierul european centralizat, astfel cum se menționează la alineatele (2) și (3).

Articolul 9

Schimbul de informații

1. Statele membre și AESA participă la un schimb de informații punând la dispoziția autorităților competente din celelalte state membre, a AESA și a Comisiei, prin intermediul Fișierului european centralizat, toate informațiile privind siguranța stocate în bazele lor de date de raportare. Rapoartele de eveniment se transferă Fișierului european centralizat în termen de 30 de zile de la colectarea inițială a informațiilor detaliate privind evenimentul. Rapoartele de eveniment se actualizează cu informații suplimentare legate de siguranță, ori de câte ori este necesar.
2. Informațiile referitoare la accidente și incidente grave se transferă, de asemenea, către Fișierul european centralizat. În timpul desfășurării unei investigații privind un accident sau un incident grav, se transferă informațiile factice de bază cu privire la

²¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

acesta. La terminarea investigației, se adăugă toate informațiile, inclusiv un rezumat în limba engleză al raportului final de investigație, atunci când este disponibil.

3. Dacă, atunci când colectează informații detaliate cu privire la evenimente sau când stochează rapoarte de eveniment, un stat membru sau AESA identifică probleme de siguranță considerate a fi de interes pentru alte state membre sau pentru AESA și care necesită eventual luarea unor măsuri de siguranță, statul membru respectiv sau AESA transmite, în cel mai scurt timp, toate informațiile relevante legate de siguranță către autoritățile competente din statele membre vizate sau către AESA.

Articolul 10

Diseminarea informațiilor

1. Orice entitate din Uniune cu atribuții de reglementare în domeniul siguranței aviației civile sau de investigare a accidentelor și incidentelor din aviația civilă trebuie să aibă acces online la informațiile privind evenimentele cuprinse în Fișierul european centralizat.
2. Părțile interesate enumerate în anexa III pot solicita accesul la anumite informații cuprinse în Fișierul european centralizat. Părțile interesate stabilite în Uniune adresează solicitările de informații punctului de contact al statului membru în care sunt stabilite. Părțile interesate care nu sunt stabilite în Uniune își adresează solicitările Comisiei.
3. Din motive de securitate, nu se acordă părților interesate acces direct la Fișierul european centralizat.

Articolul 11

Prelucrarea solicitărilor și deciziile

1. Solicitățile se transmit utilizând formularele aprobate de punctul de contact. Aceste formulare conțin cel puțin elementele prevăzute în anexa IV.
2. Punctul de contact care primește o solicitare verifică dacă ea provine de la o parte interesată și dacă respectivul punct de contact deține competența de a trata această solicitare.
3. Punctul de contact care primește o solicitare evaluează, în fiecare caz în parte, dacă solicitarea este justificată și realizabilă. Punctele de contact pot furniza informații către părțile interesate pe hârtie sau utilizând mijloace de comunicare electronice sigure.
4. În cazul în care se acceptă solicitarea, punctul de contact stabilește cantitatea și nivelul de informații care vor fi furnizate. Informațiile trebuie să se limiteze la ceea ce este strict necesar scopului solicitării, fără a aduce atingere articolelor 15 și 16. Informațiile care nu privesc domeniul de activitate, echipamentele sau operațiunile părții interesate se furnizează numai în formă agregată sau fără datele de identificare

ale sursei. Se pot furniza informații în formă neagregată dacă partea interesată solicitantă prezintă o justificare detaliată.

5. Părților interesate enumerate în anexa III litera (b) li se pot furniza doar informații referitoare la domeniul de activitate, echipamentele sau operațiunile proprii.
6. Punctul de contact care primește o solicitare de la o parte interesată care figurează în lista din anexa III litera (a) poate lua o decizie generală pentru furnizarea de informații în mod regulat către partea interesată respectivă. Informațiile solicitate trebuie să fie legate de domeniul de activitate, echipamentele sau operațiunile proprii ale părții interesate. Decizia generală nu poate acorda acces la întregul conținut al bazei de date și trebuie să acopere numai accesul la informații care nu conțin date de identificare ale sursei.
7. Partea interesată utilizează informațiile primite exclusiv în scopul specificat în formularul de solicitare, care trebuie să fie compatibil cu obiectivul prezentului regulament, enunțat la articolul 1. Partea interesată nu dezvăluie informațiile primite fără consimțământul scris al persoanei care le-a furnizat și ia măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea necesară a informațiilor primite.
8. Decizia de a disemina informații în temeiul prezentului articol se limitează la ceea ce este strict necesar pentru a servi scopului utilizatorului lor.
9. Comisia este împuternicită să adopte, atunci când este necesar, acte delegate în conformitate cu articolul 18 pentru actualizarea măsurilor privind diseminarea informațiilor cuprinse în Fișierul european centralizat în vederea extinderii sau restricționării acestei diseminări.

Articolul 12

Înregistrarea solicitărilor și schimbul de informații

1. Punctele de contact înregistrează fiecare solicitare primită și acțiunea întreprinsă. Informațiile respective se transmit Comisiei ori de câte ori se primește o solicitare și/sau se întreprinde o acțiune.
2. Comisia pune la dispoziția tuturor punctelor de contact o listă actualizată a solicitărilor primite și a acțiunilor întreprinse de către diversele puncte de contact și de către Comisie.

Articolul 13

Analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente la nivel național

1. Fiecare organizație stabilită într-un stat membru elaborează o procedură pentru analizarea informațiilor detaliate privind evenimentele colectate în conformitate cu articolele 4 și 5, pentru a identifica riscurile în materie de siguranță pe care le implică evenimentele semnalate. Pe baza acestei analize, organizația stabilește măsurile corective sau preventive necesare pentru îmbunătățirea nivelului de siguranță.

2. După identificarea măsurilor necesare pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță reale sau potențiale, fiecare organizație stabilită într-un stat membru pune în practică aceste măsuri în mod prompt și stabilește o procedură de monitorizare a punerii în practică și a eficacității lor.
3. În termen de 30 de zile, fiecare organizație certificată sau aprobată de un stat membru raportează, după caz, autorității competente a statului membru respectiv, menționată la articolul 6 alineatul (2), rezultatul analizei efectuate conform alineatului (1) și măsurile necesare conform alineatului (2).
4. Fiecare stat membru elaborează o procedură pentru analizarea informațiilor detaliate privind evenimentele colectate în conformitate cu articolele 4 și 5, pentru a identifica riscurile în materie de siguranță pe care le implică evenimentele semnalate. Pe baza acestei analize, statul membru stabilește măsurile corective sau preventive necesare pentru îmbunătățirea nivelului de siguranță.
5. După identificarea măsurilor necesare pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță reale sau potențiale, fiecare stat membru pune în practică aceste măsuri în mod prompt și stabilește o procedură de monitorizare a punerii în practică și a eficacității lor.
6. Fiecare stat membru monitorizează, de asemenea, punerea în practică și eficacitatea măsurilor luate de organizații în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care un stat membru estimează că măsurile sunt inadecvate pentru rezolvarea deficiențelor de siguranță reale sau potențiale, el se asigură că organizația în cauză adoptă și pune în practică măsuri suplimentare corespunzătoare.
7. Informațiile referitoare la analiza fiecărui eveniment și la acțiunile subsecvente întreprinse conform prezentului articol se stochează în Fișierul european centralizat în mod prompt și cel târziu la două luni de la introducerea lor în baza de date națională.
8. Statele membre utilizează informațiile obținute în urma analizării rapoartelor de eveniment pentru a stabili măsurile de remediere ce trebuie luate în cadrul Programului național de siguranță.
9. Statele membre publică, cel puțin o dată pe an, un raport privind siguranța care trebuie să conțină informații privind tipul de evenimente semnalate prin intermediul sistemelor lor de raportare obligatorie și voluntară, pentru a informa publicul cu privire la nivelul de siguranță din aviația civilă și la măsurile luate în acest context pentru a remedia orice problemă de siguranță.
10. Statele membre pot publica, de asemenea, rapoarte de eveniment fără datele de identificare ale sursei.

Articolul 14

Analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente la nivelul Uniunii Europene

1. Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre colaborează și participă periodic la schimbul și analiza informațiilor cuprinse în Fișierul european centralizat.
2. Colaborarea se face în cadrul unei rețele de analiști în domeniul siguranței aviației.
3. AESA sprijină activitățile Rețelei de analiști în domeniul siguranței aviației, în special, dar nu exclusiv, prin acordarea de asistență pentru pregătirea și organizarea reuniunilor sale.
4. Rețeaua de analiști în domeniul siguranței aviației contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației în Uniune în special prin derularea unor activități de analiză a siguranței în sprijinul Programului european de siguranță a aviației și al Planului european de siguranță a aviației.
5. AESA include în raportul anual privind siguranța prevăzut la articolul 15 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 informații despre rezultatele analizei informațiilor menționate la alineatul (1).

Articolul 15

Protecția și utilizarea corespunzătoare a informațiilor

1. Statele membre și organizațiile iau măsurile necesare pentru a garanta un nivel adecvat de confidențialitate pentru informațiile detaliate privind evenimentele pe care acestea le primesc conform articolelor 4, 5 și 10.
2. Informațiile detaliate privind evenimentele sunt utilizate exclusiv în scopul pentru care au fost colectate. Statele membre și organizațiile pun la dispoziție și utilizează informațiile numai în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței aviației. Informațiile nu pot fi utilizate în scopul atribuirii culpei sau a răspunderii.
3. La îndeplinirea obligațiilor prevăzute la articolul 14, Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre asigură confidențialitatea informațiilor cuprinse în Fișierul european centralizat și limitează utilizarea acestora la ceea ce este strict necesar pentru a-și îndeplini obligațiile în domeniul siguranței. În acest sens, informațiile respective sunt folosite în special pentru analiza tendințelor în domeniul siguranței care poate constitui baza unor recomandări anonime privind siguranța sau navigabilitatea fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea.
4. Statele membre se asigură că autoritățile lor competente menționate la articolul 6 alineatul (2) și autoritățile lor judiciare cooperează pe baza unor acorduri prealabile. Aceste acorduri prealabile trebuie să aibă în vedere asigurarea unui echilibru corect între necesitatea unei bune administrări a justiției, pe de o parte, și nevoia de a avea întotdeauna la dispoziție informații privind siguranța, pe de altă parte.

Articolul 16

Protecția surselor de informații

1. Fiecare organizație stabilită într-un stat membru se asigură că toate datele cu caracter personal, precum numele sau adresele persoanelor, pot fi accesate numai de persoanele menționate la articolul 6 alineatul (1). În cadrul organizației, se diseminează, după caz, informații care nu conțin datele de identificare ale sursei. Organizațiile stabilite în statele membre prelucrează date cu caracter personal numai în măsura în care acest lucru este necesar în scopul prezentului regulament și fără a aduce atingere legislațiilor naționale de implementare a Directivei 95/46/CE.
2. Fiecare stat membru se asigură că datele cu caracter personal, precum numele sau adresele persoanelor, nu sunt niciodată înregistrate în baza de date națională menționată la articolul 6 alineatul (4). Părților relevante li se pun la dispoziție informații care nu conțin datele de identificare ale sursei, în special pentru a le permite acestora să își îndeplinească obligațiile în materie de îmbunătățire a siguranței aeriene. Statele membre prelucrează date cu caracter personal numai în măsura în care acest lucru este necesar în scopul prezentului regulament și fără a aduce atingere legislațiilor naționale de implementare a Directivei 95/46/CE.
3. Statele membre evită introducerea unor acțiuni în justiție pentru încălcări nepremeditate sau involuntare ale legislației de care iau cunoștință numai datorită raportării acestora în aplicarea articolelor 4 și 5. Această regulă nu se aplică în cazurile de neglijență gravă.
4. Angajații care raportează incidente în conformitate cu articolele 4 și 5 nu trebuie să sufere prejudicii din partea angajatorilor lor din cauza informațiilor raportate, cu excepția cazurilor de neglijență gravă.
5. Fiecare organizație stabilită într-un stat membru adoptă norme interne prin care se descrie modul în care se garantează și se aplică în cadrul organizației principiile culturii juste, în special principiul menționat la alineatul (4).
6. Fiecare stat membru desemnează un organism responsabil cu punerea în aplicare a prezentului articol. Angajații pot raporta acestui organism orice încălcare a normelor prevăzute la prezentul articol. Atunci când este cazul, organismul desemnat propune statului său membru adoptarea unor sancțiuni împotriva angajatorului, astfel cum se menționează la articolul 21.

Articolul 17

Actualizarea anexelor

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 18 cu privire la anexele la prezentul regulament pentru a le adapta la progresele tehnicii și a le alinia la taxonomia ADREP, convenită la nivel internațional, la alte dispoziții legislative adoptate de Uniune și la acordurile internaționale, pentru a actualiza lista părților interesate și formularul de solicitare de informații de la Fișierul european centralizat, precum și pentru a se asigura că lista incidentelor care trebuie raportate prin sistemul de raportare obligatorie rămâne adecvată.

Articolul 18

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (6), la articolul 8 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (9) și la articolul 17 este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 7 alineatul (6), la articolul 8 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (9) și la articolul 17 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în cuprinsul său. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 7 alineatul (6), al articolului 8 alineatul (5), al articolului 11 alineatul (9) sau al articolului 17 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au exprimat obiecții în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestei perioade, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor prezenta obiecții. Perioada menționată se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 19

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 20

Accesul la documente și protecția datelor cu caracter personal

1. Cu excepția articolelor 10 și 11, care stabilesc norme mai stricte pentru accesul la datele și informațiile cuprinse în Fișierul european centralizat, prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1049/2001.
2. Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere legislațiilor naționale de implementare a Directivei 95/46/CE și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

Articolul 21

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia cu privire la adoptarea unor sancțiuni în aplicarea prezentului articol.

Articolul 22

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010

Articolul 19 se elimină.

Articolul 23

Abrogări

Directiva 2003/42/CE, Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei se abrogă.

Articolul 24

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I: LISTA INCIDENTELOR CARE TREBUIE RAPORTATE PRIN SISTEMUL DE RAPORTARE OBLIGATORIE A EVENIMENTELOR

Partea A: Lista incidentelor cu raportare obligatorie legate de operarea, întreținerea, repararea și fabricarea aeronavelor

Nota 1: Cu toate că în prezenta parte se enumeră majoritatea incidentelor care trebuie raportate, lista nu poate fi exhaustivă. Trebuie raportate, de asemenea, orice alte incidente care, după opinia celor implicați, îndeplinesc criteriile de raportare obligatorie.

Nota 2: Prezenta parte nu include accidentele și incidentele grave astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010. În afara celorlalte cerințe referitoare la notificarea accidentelor și incidentelor grave, astfel cum sunt specificate în Regulamentul (UE) nr. 996/2010, accidentele și incidentele grave trebuie, de asemenea, raportate prin sistemele de raportare obligatorie a evenimentelor.

Nota 3: Prezenta parte conține exemple de cerințe de raportare legate de operarea, întreținerea, repararea și fabricarea aeronavelor.

Nota 4: Evenimentele care trebuie raportate sunt cele în care siguranța operării a fost sau ar fi putut fi pusă în pericol sau care ar fi putut crea o situație nesigură. Trebuie raportat orice incident care, după opinia raportorului, nu a pus în pericol siguranța operării, însă ar genera un pericol dacă s-ar repeta în circumstanțe diferite dar posibile. Raportarea unui eveniment poate fi considerată ca necesară pentru o categorie de produse, repere sau dispozitive și poate să nu fie necesară pentru o altă categorie, iar absența sau prezența unui anumit factor, uman sau tehnic, poate transforma un incident în accident sau incident grav.

Nota 5: Evenimentele care trebuie raportate pot implica aeronave cu echipaj, precum și sisteme aeriene comandate de la distanță.

CUPRINS

1: OPERAȚIUNI DE ZBOR ALE AERONAVEI

2: ELEMENTE TEHNICE ALE AERONAVEI

3: ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA AERONAVELOR

4: SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, INSTALAȚII ȘI SERVICII LA SOL

1. OPERAȚIUNI DE ZBOR ALE AERONAVEI

1.1. Operarea aeronavei

(a) manevre de evitare:

- risc de coliziune cu altă aeronavă, teren ori alt obiect sau o situație nesigură care ar fi necesitat o acțiune de evitare;
- o manevră de evitare necesară pentru a evita coliziunea cu o altă aeronavă, teren sau alt obiect;

- o manevră de evitare pentru a evita orice alte situații nesigure.
- (b) Incidente la decolare sau aterizare, inclusiv aterizările din precauție sau forțate. Incidente precum contactul cu solul înaintea pragului pistei, depășirea limitelor pistei sau ieșirea laterală de pe pistă. Decolări, decolări întrerupte, aterizări sau încercări de aterizare pe o pistă închisă, ocupată sau incorectă. Pătrunderi neautorizate pe pistă.
- (c) Imposibilitatea de a atinge parametrii prevăzuți în timpul decolării sau urcării inițiale.
- (d) Cantitate de combustibil critic de scăzută sau imposibilitatea de a transfera combustibil sau de a utiliza cantitatea totală utilizabilă.
- (e) Pierderea controlului aeronavei (inclusiv pierderea parțială sau temporară), indiferent de cauză.
- (f) Incidente produse aproape de viteza de decizie (V1) sau la viteze superioare care sunt cauzate de o situație periculoasă sau potențial periculoasă sau care pot cauza o astfel de situație (de exemplu, decolare întreruptă, lovirea ampenajului, pierderea puterii motorului etc.).
- (g) Manevră „go-around” care dă naștere la o situație periculoasă sau potențial periculoasă.
- (h) Abatere semnificativă neintenționată de la viteza de zbor, de la traiectoria sau altitudinea dorită (cu mai mult de 300 picioare), indiferent de cauză.
- (i) Coborârea sub înălțimea/altitudinea de decizie sau sub înălțimea/altitudinea minimă de coborâre fără referința vizuală necesară.
- (j) Pierderea reperelor de poziție față de poziția reală sau față de o altă aeronavă.
- (k) Întreruperea comunicației între membrii echipajului de zbor (CRM) sau între membrii echipajului de zbor și alte părți (echipajul de cabină, controlul traficului aerian, personal tehnic).
- (l) Aterizare dură – o aterizare în urma căreia se consideră necesară o „verificare după aterizare dură”.
- (m) Depășirea limitelor de dezechilibru în repartizarea combustibilului.
- (n) Setarea incorectă a unui cod SSR sau a unei scale secundare a altimetrului.
- (o) Programarea incorectă a echipamentului utilizat pentru navigație sau calcule de performanță, introduceri eronate de date în acest echipament sau utilizarea unor date incorecte.
- (p) Recepționarea sau interpretarea incorectă a mesajelor de radiotelefonie.
- (q) Funcționări necorespunzătoare sau defecțiuni ale sistemului de combustibil care au afectat alimentarea cu combustibil și/sau distribuția combustibilului.

- (r) Ieșirea neintenționată a aeronavei de pe suprafața pavată.
- (s) Coliziunea dintre o aeronavă și orice altă aeronavă, vehicul sau alt obiect aflat la sol.
- (t) Acționarea incorectă și/sau involuntară a oricărei comenzi.
- (u) Imposibilitatea de a realiza configurația dorită a aeronavei pentru oricare dintre fazele zborului (de exemplu, trenul de aterizare și trapele aferente, flapsurile, stabilizatoarele, voleții etc.).
- (v) Un pericol sau potențial pericol care apare ca o consecință a unei simulări deliberate a unei situații de avarie în scopul verificării sistemelor sau în scop de antrenament.
- (w) Vibrații anormale.
- (x) Declanșarea oricărui sistem de avertizare primară asociat cu manevrarea aeronavei, de exemplu avertizarea de configurație, avertizare de depășire a unghiului de atac critic (vibrarea manșei), avertizarea de depășire a vitezei etc., în afara următoarelor situații:
 - (1) echipajul a stabilit cu certitudine că indicația a fost falsă, cu condiția ca reacția echipajului la avertizarea falsă să nu fi generat o situație dificilă sau periculoasă; sau
 - (2) sistemul de avertizare a fost acționat în scop de antrenament sau testare.
- (y) „Avertizare” GPWS/TAWS în următoarele situații:
 - (1) aeronava se apropie de sol mai mult decât a fost planificat sau anticipat; sau
 - (2) avertizarea este dată în condiții meteorologice de zbor instrumental sau în condiții de noapte și se stabilește că a fost declanșată de o viteză ridicată de coborâre (modul 1); sau
 - (3) avertizarea este declanșată ca urmare a neselectării trenului de aterizare sau a poziției de aterizare a flapsurilor la momentul corespunzător pe panta de apropiere (modul 4); sau
 - (4) orice dificultate sau pericol care apare sau ar fi putut apărea ca urmare a reacției echipajului la „avertizare”, de exemplu o posibilă reducere a distanței față de alte aeronave. Această situație poate include orice tip sau mod de avertizare, adică semnal real, prin interferență sau fals.
- (z) „Alertă” GPWS/TAWS în cazul oricărei dificultăți sau situații periculoase care apare sau ar fi putut apărea ca urmare a reacției echipajului la „alertă”.
- (aa) Rezoluții ACAS.
- (bb) Incidente provocate de jetul de reacție sau suflul elicei și care produc avarii majore sau răniri grave.

1.2. Situații de urgență

- (a) Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice sau nocive, mirosuri anormale, chiar dacă incendiul a fost stins.
- (b) Utilizarea oricărei proceduri nestandard de către echipajul de zbor sau de cabină pentru a controla o situație de urgență, când:
 - (1) procedura există dar nu este utilizată;
 - (2) procedura nu există;
 - (3) procedura există dar este incompletă sau necorespunzătoare;
 - (4) procedura este incorectă;
 - (5) se utilizează o procedură incorectă.
- (c) Procedurile pentru situații de urgență sunt necorespunzătoare, inclusiv atunci când sunt utilizate în scopuri de întreținere, antrenament sau testare.
- (d) Un eveniment care determină o evacuare de urgență.
- (e) Depresurizare.
- (f) Utilizarea unui echipament de urgență sau a unei proceduri de urgență prescrise pentru a rezolva o anumită situație.
- (g) Un eveniment care conduce la declararea stării de urgență („Mayday” sau „avarie”).
- (h) Funcționarea nesatisfăcătoare a oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv a ieșirilor și a sistemelor de iluminat, chiar și în situațiile în care acestea sunt folosite în scopuri de întreținere, antrenament sau testare.
- (i) Evenimente care necesită utilizarea oxigenului pentru situații de urgență de către orice membru al echipajului.

1.3. Incapacitatea echipajului

- (a) Incapacitatea oricărui membru al echipajului, inclusiv cea care survine înaintea plecării dacă se consideră că ea ar fi putut duce la incapacitate după decolare.
- (b) Incapacitatea oricărui membru al echipajului de cabină care face ca echipajul să fie inapt de îndeplinirea sarcinilor esențiale în situații de urgență.

1.4. Răniri

- (a) Incidente care au cauzat sau ar fi putut cauza rănirea semnificativă a pasagerilor sau a membrilor echipajului, dar care nu sunt considerate incidente ce trebuie raportate.
- (b) Probleme grave de sănătate care afectează membri ai echipajului sau pasageri.

1.5. Meteorologie

- (a) O descărcare electrică atmosferică care a provocat avarierea aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem esențial.
- (b) Grindină care a provocat avarierea aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem esențial.
- (c) Turbulențe puternice care provoacă rănirea ocupanților aeronavei sau în urma cărora se consideră necesară o „verificare după situații de turbulență” a aeronavei.
- (d) Vânt de forfecare.
- (e) Givraj care provoacă dificultăți de manevrare, avarierea aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem esențial.

1.6. Securitate

- (a) Intervenții ilicite asupra aeronavei, inclusiv amenințare cu bombă sau deturnare.
- (b) Dificultăți în a ține sub control pasageri aflați sub influența băuturilor alcoolice ori a drogurilor, violenți sau nedisciplinați.
- (c) Descoperirea unui pasager clandestin.

1.7. Alte incidente

- (a) Apariția repetată a unui anumit tip de incident a cărui raportare nu s-ar considera obligatorie în cazuri izolate, dar care constituie un potențial pericol din cauza frecvenței cu care survine.
- (b) Coliziunea cu o pasăre care a provocat avarierea aeronavei sau pierderea ori funcționarea necorespunzătoare a oricărui sistem esențial.
- (c) Turbulențe de siaj.
- (d) Oboseala echipajului, atunci când se consideră că aceasta a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau persoanele de la bordul său ori persoane de la sol.
- (e) Orice alt incident, de orice tip, despre care se consideră că a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol aeronava sau persoanele de la bordul său ori persoane de la sol.

2. ELEMENTE TEHNICE ALE AERONAVEI

2.1. Structură

Nu toate defectele structurale trebuie să fie raportate. Este necesară o analiză tehnică pentru a stabili dacă gravitatea defectului impune raportarea acestuia. Se pot lua în considerare următoarele exemple:

- (a) avarierea unui element de structură principal (PSE) care nu a fost declarat cu toleranță la avariere (element cu durată de viață limitată). Elementele de structură principale sunt cele care contribuie semnificativ la preluarea sarcinilor care apar în zbor, la sol sau care sunt determinate de presurizare și a căror cedare poate duce la o defecțiune catastrofală a aeronavei;
- (b) defectarea sau avarierea peste limitele de avariere admisibile pentru un PSE care a fost declarat cu toleranță la avariere;
- (c) avarierea sau defectarea dincolo de toleranțele admisibile a unui element de structură a cărui cedare poate reduce rigiditatea structurală într-o asemenea măsură încât să nu se mai atingă condițiile necesare pentru evitarea oscilațiilor (flutter) sau a unor comenzi inverse sau necontrolate;
- (d) avarierea sau defectarea unui element de structură care poate duce la desprinderea unor mase care pot răni ocupanții aeronavei;
- (e) avarierea sau defectarea unui element de structură care poate compromite funcționarea corespunzătoare a sistemelor. A se vedea punctul 2 de mai jos;
- (f) desprinderea în zbor a oricărui element de structură al aeronavei.

2.2. Sisteme

Se propun următoarele criterii generale, aplicabile tuturor sistemelor:

- (a) pierderea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a oricărui sistem, subsistem sau ansamblu de echipamente care împiedică derularea în mod satisfăcător a procedurilor standard de operare, a manevrelor etc.;
- (b) imposibilitatea echipajului de a controla sistemul, de exemplu:
 - (1) acțiuni necomandate,
 - (2) reacție incorectă și/sau incompletă, inclusiv limitarea mișcărilor sau rigiditate,
 - (3) pierderea controlului,
 - (4) pierderea conexiunii mecanice sau defecțiuni mecanice.
- (c) defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a funcției (funcțiilor) exclusive a(le) sistemului (un sistem poate îndeplini mai multe funcții);

- (d) interferență în cadrul sistemului sau între sisteme;
- (e) defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a dispozitivului de protecție sau a sistemului de urgență asociat sistemului;
- (f) pierderea redundanței sistemului;
- (g) orice incident care rezultă ca urmare a unui comportament neprevăzut al unui sistem;
- (h) pentru tipurile de aeronave cu sisteme principale, subsisteme sau ansambluri de echipamente unice: pierderea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a oricărui sistem principal, subsistem sau ansamblu de echipamente;
- (i) pentru tipurile de aeronave cu sisteme principale, subsisteme sau ansambluri de echipamente independente multiple: pierderea, funcționarea necorespunzătoare sau defectarea semnificativă a mai mult de un sistem principal, subsistem sau ansamblu de echipamente;
- (j) declanșarea oricărui sistem de avertizare primară asociat sistemelor sau echipamentelor aeronavei, cu excepția cazului în care echipajul stabilește cu certitudine că indicația a fost falsă, cu condiția ca reacția echipajului la avertizarea falsă să nu fi generat o situație dificilă sau periculoasă;
- (k) scurgere de lichid hidraulic, combustibil, ulei sau alte fluide, care a dus la apariția unui pericol de incendiu ori la o eventuală contaminare periculoasă a structurii, sistemelor sau echipamentelor aeronavei sau a generat un risc pentru ocupanți;
- (l) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărui sistem de indicare, dacă acest lucru poate avea ca rezultat apariția unor indicații care pot induce în eroare echipajul;
- (m) orice nefuncționare, funcționare necorespunzătoare sau defect, dacă apare într-o fază critică a zborului și dacă este relevantă pentru funcționarea sistemului;
- (n) reducerea semnificativă a performanțelor reale comparativ cu performanțele aprobate, care a dus la o situație periculoasă (ținând cont de precizia metodei de calcul al performanțelor), inclusiv în ceea ce privește funcționarea frânelor, consumul de combustibil etc.;
- (o) asimetria comenzilor de zbor: de exemplu, flapsurile, voleții, spoilerile etc.

Apendicele la prezenta anexă prezintă o listă de exemple de incidente care trebuie raportate, ce rezultă în urma aplicării acestor criterii generale la anumite sisteme.

2.3. Propulsie (inclusiv motoare, elice și sisteme de rotor) și grupuri de putere auxiliare (APU)

- (a) Întreruperea arderii, oprirea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui motor.
- (b) Supraturarea sau imposibilitatea de a controla turația oricărei componente de turație mare (de exemplu: APU, starterul cu aer, sistemul de climatizare, motorul cu turbină cu aer, elicea sau rotorul).
- (c) Defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărei componente a motorului sau a grupului motopropulsor, care are drept consecință una sau mai multe dintre situațiile următoare:
 - (1) nereținerea de componente/fragmente;
 - (2) incendiu intern sau extern necontrolat sau scăpări de gaze fierbinți;
 - (3) tracțiune într-o direcție diferită de cea comandată de pilot;
 - (4) nefuncționarea sau funcționarea accidentală a reversoarelor de jet;
 - (5) imposibilitatea de a controla puterea, tracțiunea sau turația;
 - (6) avariarea structurii de fixare a motorului;
 - (7) pierderea parțială sau totală a unei părți importante a grupului motopropulsor;
 - (8) emanații vizibile dense sau concentrații de produse toxice în cantitate suficientă pentru a determina incapacitatea echipajului sau a pasagerilor;
 - (9) imposibilitatea de a opri un motor prin folosirea procedurilor normale;
 - (10) imposibilitatea de a reporni un motor funcțional.
- (d) O pierdere, modificare sau oscilație necomandată de tracțiune/putere, clasificată ca pierdere a controlului tracțiunii sau puterii (LOTIC):
 - (1) pentru o aeronavă cu un singur motor; sau
 - (2) când se consideră excesivă pentru aplicația dată; sau
 - (3) când ar putea afecta mai mult de un motor al unei aeronave multimotor, în special în cazul unui bimotor; sau
 - (4) pentru o aeronavă multimotor, când același tip de motor sau unul similar se folosește într-o aplicație pentru care evenimentul ar fi considerat riscant sau critic.
- (e) Orice defecțiune a unei piese cu durată de viață limitată care duce la înlocuirea acesteia înainte de expirarea duratei sale de viață.

- (f) Defecțiuni comune care pot produce o rată atât de ridicată a opririlor de motor în zbor, încât există posibilitatea ca mai mult de un motor să se oprească în timpul aceluiași zbor.
- (g) Un limitator sau un dispozitiv de control al motorului care nu funcționează când primește comandă sau care funcționează accidental.
- (h) Depășirea limitelor parametrilor motorului.
- (i) Avarieri produse de obiecte străine (FOD).

Elice și transmisie

- (j) Defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărei componente de elice sau grup motopropulsor, care are drept consecință una sau mai multe dintre situațiile următoare:
 - (1) supraturarea elicei;
 - (2) dezvoltarea unei rezistențe aerodinamice excesive;
 - (3) tracțiune într-o direcție diferită de cea comandată de pilot;
 - (4) desprinderea elicei sau a oricărei părți majore din elice;
 - (5) un defect care duce la un dezechilibru excesiv;
 - (6) mișcarea neintenționată a palelor elicei sub poziția de pas minim în zbor stabilit;
 - (7) imposibilitatea de a pune elicea în pas drapel;
 - (8) imposibilitatea de a schimba pasul elicei;
 - (9) o schimbare necomandată a pasului elicei;
 - (10) o fluctuație necontrolabilă a cuplului sau a turației;
 - (11) desprinderea unor componente cu mișcare lentă.

Rotoare și transmisie

- (k) Avariarea sau defectarea cutiei de transmisie a rotorului principal sau a prinderii acestuia, care poate duce la desprinderea în zbor a ansamblului rotorului și/sau la funcționarea necorespunzătoare a comenzii rotorului.
- (l) Avariarea rotorului elicei anticuplu, a transmisiei și a sistemelor echivalente.

Sisteme APU

- (m) Oprirea sau defectarea APU atunci când cerințele operaționale impun ca acesta să fie disponibil, de exemplu ETOPS, MEL.

- (n) Imposibilitatea de a opri APU.
- (o) Supraturare.
- (p) Imposibilitatea de a porni APU când acest lucru este necesar din rațiuni operaționale.

2.4. Factori umani

Orice incident în care orice caracteristică sau deficiență de proiectare a aeronavei ar fi putut antrena o eroare de utilizare cu efecte periculoase sau catastrofale.

2.5. Alte incidente

- (a) Orice incident în care orice caracteristică sau deficiență de proiectare a aeronavei ar fi putut antrena o eroare de utilizare cu efecte periculoase sau catastrofale.
- (b) Orice incident a cărui raportare nu se consideră, în mod normal, obligatorie (de exemplu, legat de mobilierul sau echipamentul de cabină, circuitele de apă), dar care a dus la circumstanțe care au pus în pericol aeronava sau ocupanții săi.
- (c) Incendiu, explozie, fum sau emanații toxice sau nocive.
- (d) Orice alt eveniment care poate pune în pericol aeronava sau care poate afecta siguranța ocupanților aeronavei sau siguranța persoanelor ori a bunurilor aflate în vecinătatea aeronavei sau la sol.
- (e) Nefuncționarea sau defectarea sistemului de adresare către pasageri, care duce la pierderea transmisiei sau la emiterea unui semnal ce nu poate fi auzit.
- (f) Defectarea sistemului de reglaj al scaunului pilotului în timpul zborului.

3. ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA AERONAVELOR

- (a) Asamblarea incorectă a reperelor sau componentelor aeronavei, depistată în cursul unei inspecții sau proceduri de încercare care nu este destinată special acestui scop.
- (b) Scurgere de aer fierbinte, care provoacă avarii structurale.
- (c) Orice defecțiune a unei piese cu durată de viață limitată, care duce la înlocuirea acesteia înainte de expirarea duratei sale de viață.
- (d) Orice avariere sau deteriorare (de exemplu, rupturi, fisuri, coroziune, exfoliere, dezlipire etc.), indiferent de cauza care a produs-o (de exemplu, flutter, pierderea rigidității sau avarie structurală), care apare la:
 - (1) o structură primară sau un PSE (conform manualului de reparații elaborat de producător), atunci când o astfel de avarie sau deteriorare depășește limitele admisibile specificate în manualul de reparații și necesită reparație ori înlocuire parțială sau totală;

- (2) o structură secundară care, ca urmare a avarierii sau deteriorării, a periclitat sau ar fi putut periclita aeronava;
 - (3) motorul, elicea sau sistemul rotor.
- (e) Orice nefuncționare, funcționare necorespunzătoare sau defect al oricărui sistem ori echipament sau avarierea ori deteriorarea acestuia depistată ca urmare a verificării conformității cu o directivă privind navigabilitatea sau cu o altă instrucțiune obligatorie emisă de o autoritate de reglementare, în cazul în care:
- (1) este detectată pentru prima dată de către organizația care verifică conformitatea;
 - (2) la orice verificare ulterioară a conformității, se depășesc limitele admisibile menționate în instrucțiuni și/sau nu sunt disponibile proceduri de reparare/rectificare publicate.
- (f) Funcționarea nesatisfăcătoare a oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv a ieșirilor și a sistemelor de iluminat, chiar și în situațiile în care acestea sunt folosite în scopuri de întreținere sau testare.
- (g) Nerespectarea procedurilor de întreținere impuse sau erori semnificative în aplicarea acestora.
- (h) Produse, repere, dispozitive și materiale de origine necunoscută sau suspectă.
- (i) Date sau proceduri de întreținere care induc în eroare, incorecte sau insuficiente, care pot provoca erori de întreținere.
- (j) Orice nefuncționare, funcționare necorespunzătoare sau defectare a echipamentului de la sol utilizat pentru încercarea sau verificarea sistemelor și echipamentelor aeronavei, dacă procedurile de inspecție și încercare de rutină nu au identificat clar problema și aceasta produce o situație periculoasă.

4. SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, INSTALAȚII ȘI SERVICII LA SOL

4.1. Servicii de navigație aeriană (ANS)

A se vedea anexa IB, lista incidentelor care trebuie raportate legate de serviciile de navigație aeriană (ANS).

4.2. Aerodrom și instalații de aerodrom

- (a) Pierderea comunicației radio între personalul de la sol și serviciul de trafic aerian.
- (b) Defectarea sistemului de alarmă al postului de incendiu.
- (c) Nu sunt disponibile servicii de salvare și de stingere a incendiilor conform cerințelor.

- (d) O schimbare semnificativă a condițiilor de operare ale aerodromului care ar putea conduce la situații periculoase și care nu este raportată serviciului de trafic aerian.

4.3. Handling de pasageri, bagaje și mărfuri

- (a) Contaminarea semnificativă a structurii, sistemelor și echipamentelor aeronavei care urmare a manipulării bagajelor sau mărfurilor.
- (b) Îmbarcarea incorectă a pasagerilor ori încărcarea incorectă a bagajelor sau a mărfurilor care poate avea un efect semnificativ asupra masei și/sau echilibrului aeronavei.
- (c) Stivuirea incorectă a bagajelor sau a mărfurilor (inclusiv a bagajelor de mână) care poate periclita, în orice mod, aeronava, echipamentele aeronavei sau ocupanții săi sau care poate să împiedice evacuarea de urgență.
- (d) Stivuirea necorespunzătoare a containerelor cargo sau a altor mărfuri masive.
- (e) Transportarea sau tentativa de transportare a unor mărfuri periculoase încălcând regulamentele aplicabile, inclusiv etichetarea și ambalarea incorectă a mărfurilor periculoase.

4.4. Handling și deservire la sol a aeronavei

- (a) Scurgere semnificativă în timpul operațiunilor de alimentare cu combustibil.
- (b) Alimentarea cu cantități incorecte de combustibil, care poate avea un efect semnificativ asupra anduranței, performanței, echilibrului sau rezistenței structurale a aeronavei.
- (c) Orice nefuncționare, funcționare necorespunzătoare sau defectare a echipamentului de la sol utilizat pentru încercarea sau verificarea sistemelor și echipamentelor aeronavei, dacă procedurile de inspecție și încercare de rutină nu au identificat clar problema și aceasta produce o situație periculoasă.
- (d) Nerespectarea procedurilor de deservire impuse sau erori semnificative în aplicarea acestora.
- (e) Alimentarea cu combustibil sau alte fluide esențiale (inclusiv oxigen și apă potabilă) contaminate sau de tip incorect.

Apendice la anexa I partea A

Următoarele puncte prezintă exemple de incidente care trebuie raportate rezultate în urma aplicării criteriilor generale enumerate la punctul 2.2 din anexa I partea A la sisteme specifice.

1. Aer condiționat/ventilație
 - (a) pierderea completă a sistemului de răcire a aparatelor de bord
 - (b) depresurizare.
2. Pilotul automat
 - (a) incapacitatea pilotului automat de a efectua operațiile dorite atunci când este activat
 - (b) dificultăți semnificative de comandă a aeronavei raportate de echipaj, în legătură cu funcționarea pilotului automat
 - (c) defectarea oricărui dispozitiv de deconectare a pilotului automat
 - (d) schimbarea necomandată a modului de operare pe pilot automat.
3. Comunicații
 - (a) nefuncționarea sau defectarea sistemului de adresare către pasageri, care duce la pierderea transmisiei sau la emiterea unui semnal ce nu poate fi auzit
 - (b) pierderea totală a comunicației în timpul zborului.
4. Sistemul electric
 - (a) pierderea unuia dintre sistemele electrice de distribuție (c.a./c.c.)
 - (b) pierderea totală sau pierderea a mai mult de un sistem generator de electricitate
 - (c) avaria sistemului generator de electricitate de rezervă (urgență).
5. Cabina de pilotaj/cabina de pasageri/compartiment cargo
 - (a) defectarea sistemului de reglaj al scaunului pilotului în timpul zborului
 - (b) defectarea oricărui sistem sau echipament de urgență, inclusiv a sistemului de semnalizare a evacuării de urgență, a ușilor de ieșire,
 - (c) a iluminatului de urgență etc.
 - (d) pierderea capacității de fixare a încărcăturii a sistemului cargo.
6. Sistemul de protecție împotriva incendiilor
 - (a) alarme de incendiu, cu excepția celor confirmate imediat ca fiind false

- (b) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea nedetectată a sistemului de detecție/protecție împotriva incendiului/fumului, care poate duce la pierderea sau reducerea capacității de detectare/protecție împotriva incendiilor
- (c) absența sistemului de avertizare în situație reală de incendiu sau fum.

7. Comenzi de zbor

- (a) asimetrie a flapsurilor, voleților, spoilerelor etc.
- (b) limitarea capacității de mișcare, rigiditate sau reacție slabă sau întârziată în funcționarea sistemelor primare de comandă de zbor sau a sistemelor de compensare și blocare aferente
- (c) pierderea controlului suprafețelor de comandă
- (d) vibrația suprafețelor de comandă, resimțită de echipaj
- (e) deconectarea sau cedarea sistemelor mecanice de comandă
- (f) interferențe semnificative cu sistemul normal de comenzi al aeronavei sau degradarea calităților de zbor.

8. Sistemul de combustibil

- (a) funcționarea necorespunzătoare a sistemului de indicare a cantității de combustibil, care duce la pierderea totală a indicației sau la indicarea eronată a cantității de combustibil la bord
- (b) scurgeri de combustibil care au dus la pierderi majore sau au cauzat pericol de incendiu ori contaminări semnificative
- (c) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea sistemului de largare a combustibilului, care a dus la pierderea accidentală a unei cantități semnificative sau a cauzat pericol de incendiu, contaminarea periculoasă a echipamentului aeronavei sau imposibilitatea de a larga combustibil
- (d) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea sistemului de combustibil, cu efect semnificativ asupra alimentării și/sau distribuției combustibilului
- (e) imposibilitatea de a transfera sau de a folosi întreaga cantitate de combustibil utilizabil.

9. Sistemul hidraulic

- (a) pierderea unui sistem hidraulic (numai ETOPS)
- (b) defectarea sistemului de izolare
- (c) pierderea a mai mult de un circuit hidraulic
- (d) defectarea sistemului hidraulic de rezervă

- (e) extensia accidentală a turbinei cu aer dinamic.
10. Sistemul de detecție/protecție împotriva givrajului
- (a) pierderea sau reducerea nedetectată a performanțelor sistemului de antigivrare/degivrare
 - (b) pierderea a mai mult de un sistem de încălzire a senzorilor
 - (c) imposibilitatea de a realiza degivrarea simetrică a aripilor
 - (d) acumulare anormală de gheață cu efecte semnificative asupra performanțelor sau manevrabilității
 - (e) reducerea semnificativă a vizibilității pentru membrii echipajului.
11. Sistemele de indicare/avertizare/înregistrare
- (a) funcționarea necorespunzătoare sau defectarea oricărui sistem de indicare atunci când există posibilitatea unor indicații care pot induce în eroare echipajul într-o măsură semnificativă, făcându-l să acționeze necorespunzător asupra unui sistem esențial
 - (b) pierderea funcției de alertă roșie a unui sistem
 - (c) pentru cabinele de pilotaj cu afișaje digitale (glass cockpit): pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a mai mult de un ecran sau de un computer implicat în funcția de afișare/avertizare.
12. Sistemul trenului de aterizare/frâne/pneuri
- (a) incendiu la sistemul de frânare
 - (b) pierderea semnificativă a eficacității frânării
 - (c) acțiuni de frânare asimetrică ce duce la o deviere semnificativă de la traiectorie
 - (d) defectarea sistemului de coborâre prin cădere liberă a trenului de aterizare (inclusiv în timpul testelor planificate)
 - (e) coborârea/escamotarea nedorită a trenului de aterizare sau a trapelor
 - (f) explozia mai multor pneuri.
13. Sistemele de navigație (inclusiv sistemele de apropiere de precizie) și sistemele de măsurare a parametrilor aerodinamici
- (a) pierderea totală sau defecțiuni multiple ale echipamentului de navigație
 - (b) pierderea totală sau defecțiuni multiple ale echipamentelor de măsurare a parametrilor aerodinamici
 - (c) indicații eronate într-o măsură semnificativă

- (d) erori semnificative de navigație cauzate de date incorecte sau de erori de codare în baza de date
- (e) devieri neprevăzute de la traiectorie, în lateral sau pe verticală, care nu sunt cauzate de acțiunea pilotului
- (f) probleme ale sistemelor de navigație de la sol care duc la erori semnificative de navigație, neasociate tranziției de la modul de navigație inerțială la modul de radionavigație.

14. Oxigen pentru aeronave presurizate

- (a) întreruperea furnizării de oxigen în cabina de pilotaj
- (b) întreruperea furnizării de oxigen pentru un număr semnificativ de pasageri (peste 10%), inclusiv când această problemă este depistată în cursul operațiunilor de întreținere, antrenament sau testare.

15. Sistemul de captare a aerului

- (a) pierderi de aer fierbinte care generează alarme de incendiu sau avarii structurale
- (b) pierderea tuturor sistemelor de captare a aerului
- (c) nefuncționarea sistemului de detectare a pierderilor în sistemul de captare a aerului.

Partea B: Lista incidentelor cu raportare obligatorie legate de serviciile de navigație aeriană

Nota 1: Cu toate că în prezenta parte se enumeră majoritatea incidentelor care trebuie raportate, lista nu poate fi exhaustivă. Trebuie raportate, de asemenea, orice alte incidente care, după opinia celor implicați, îndeplinesc criteriile de raportare obligatorie.

Nota 2: Prezenta parte nu include accidentele și incidentele grave astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010. În afara celorlalte cerințe referitoare la notificarea accidentelor și incidentelor grave definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010, accidentele și incidentele grave trebuie, de asemenea, raportate prin sistemele de raportare obligatorie a evenimentelor.

Nota 3: Prezenta parte cuprinde incidentele legate de serviciile de navigație aeriană (ANS) care reprezintă o amenințare reală sau potențială pentru siguranța zborului sau care pot compromite furnizarea unor servicii de navigație aeriană sigure.

Nota 4: Conținutul prezentei părți nu trebuie să împiedice raportarea incidentelor, situațiilor sau condițiilor care, dacă se repetă în împrejurări diferite dar posibile sau dacă sunt lăsate să persiste fără a fi corectate, pot genera un risc pentru siguranța aeronavei.

- (1) Incidente de cvasi-coliziune (care cuprind situații specifice în care o aeronavă și o altă aeronavă/solul/un vehicul/o persoană sau obiect sunt percepute ca fiind prea apropiate una de alta):
 - (a) încălcarea eșalonării minime;
 - (b) eșalonare inadecvată;
 - (c) cvasi-coliziune cu terenul în zbor controlat (near CFIT);
 - (d) pătrundere neautorizată pe pistă cu necesitatea unei manevre de evitare.
- (2) Potențial de coliziune sau cvasi-coliziune (cuprinzând situații specifice care pot deveni accident sau cvasi-coliziune dacă o altă aeronavă se află în vecinătate):
 - (a) pătrundere neautorizată pe pistă fără necesitatea unei manevre de evitare;
 - (b) ieșirea de pe pistă;
 - (c) devierea aeronavei de la autorizarea ATC (controlul traficului aerian);
 - (d) devierea aeronavei de la regulile de management al traficului aerian (ATM) aplicabile:
 - (1) devierea aeronavei de la procedurile ATM publicate aplicabile;
 - (2) pătrunderea neautorizată în spațiul aerian;
 - (3) nerespectarea cerințelor de echipare la bord și de operare cu echipamente specifice ATM, astfel cum se prevede în regulamentul (regulamentele) aplicabil(e).

- (3) Incidente specifice managementului traficului aerian (care cuprind acele situații în care este afectată capacitatea de a furniza servicii ATM sigure, inclusiv situațiile în care numai șansa a făcut ca funcționarea în siguranță a aeronavei să nu fie periclitată):

Acestea includ următoarele incidente:

- (a) incapacitatea de a furniza servicii ATM:
 - (1) incapacitatea de a furniza servicii de trafic aerian;
 - (2) incapacitatea de a furniza servicii de management al spațiului aerian;
 - (3) incapacitatea de a furniza servicii de management al fluxului de trafic aerian;
- (b) defecțiuni ale funcțiilor de comunicații;
- (c) defecțiuni ale funcțiilor de supraveghere;
- (d) defecțiuni ale funcțiilor de procesare și distribuție a datelor;
- (e) defecțiuni ale funcțiilor de navigație;
- (f) securitatea sistemului ATM.

Apendice la anexa I partea B

Următoarele puncte prezintă exemple de incidente legate de ATM care trebuie raportate rezultate în urma aplicării criteriilor generale enumerate la punctul 3 din anexa I partea B la operațiunile aeronavelor.

1. Furnizarea de informații preponderent incorecte, inadecvate sau care induc în eroare de către orice sursă aflată la sol, de exemplu serviciile de trafic aerian (ATS), serviciul de informare automată pentru zona terminală (ATIS), serviciile meteorologice, bazele de date de navigație, hărți, diagrame, serviciile de informare aeronautică (AIS), manuale etc.
2. Autorizarea pentru zbor la o înălțime mai mică decât normele prescrise.
3. Furnizarea unor date de referință incorecte referitoare la presiune (setările altimetrului).
4. Transmisie, recepționare sau interpretare incorectă a mesajelor importante, atunci când acest lucru are ca rezultat o situație periculoasă.
5. Încălcarea eșalonării minime.
6. Pătrunderea neautorizată în spațiul aerian.
7. Intervenție ilicită în comunicațiile radio.
8. Nefuncționarea instalațiilor de servicii de navigație aeriană (ANS) la sol sau prin satelit.
9. Avarie majoră a sistemelor de control/management al traficului aerian sau deteriorarea semnificativă a infrastructurii aerodromului.
10. Zonele de manevră ale aerodromului și/sau echipamentele de asistență pentru navigație sunt obstrucționate de aeronave, vehicule, animale, persoane sau obiecte străine, ceea ce duce la apariția unei situații periculoase sau potențial periculoase.
11. Erori de marcarea sau marcarea necorespunzătoare a obstacolelor sau a pericolelor în zonele de manevră ale aerodromului, care duc la apariția unei situații periculoase.
12. Defectarea, funcționarea necorespunzătoare sau indisponibilitatea sistemului de iluminare a aerodromului.

ANEXA II: LISTA TERMENELOR ȘI CERINȚELOR APLICABILE ÎN CADRUL SISTEMULUI DE RAPORTARE OBLIGATORIE A EVENIMENTELOR

1. TERMENUL PENTRU RAPORTARE

1.1. Regulă generală

Termenul maxim pentru raportarea unui eveniment în conformitate cu articolul 4 este de 72 de ore.

1.2. Cazuri specifice

- (a) Raportul se întocmește fără întârziere în cazuri de „premisă de coliziune cu orice alt dispozitiv de zbor; proceduri de trafic aerian incorecte sau nerespectarea procedurilor aplicabile de către serviciile de trafic aerian sau de către echipaj; cedarea facilităților ATS”, conform Regulamentului (CE) nr. 859/2008 (UE-OPS)²² 1.420 punctul (d) 1.
- (b) În cazul unui potențial pericol de coliziune cu păsările, conform Regulamentului nr. 859/2008 (UE-OPS) 1.420 punctul (d) 3, raportul se întocmește fără întârziere.
- (c) În cazul unei coliziuni cu păsări care implică o deteriorare semnificativă a avionului sau pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial, conform Regulamentului nr. 859/2008 (UE-OPS) 1.420 punctul (d) 3, raportul se întocmește după aterizare.
- (d) În cazul unui act de intervenție ilicită la bordul unui avion, conform Regulamentului nr. 859/2008 (UE-OPS) 1.420 punctul (d) 5, raportul se întocmește îndată ce este posibil.
- (e) În cazul în care în timpul zborului se întâlnesc condiții potențial periculoase, cum ar fi neregularități în funcționarea unei instalații de navigație sau a unei instalații de la sol, un fenomen meteorologic sau un nor de cenușă vulcanică, conform Regulamentului nr. 859/2008 (UE-OPS) 1.420 punctul (d) 6, raportul se întocmește îndată ce este posibil.

2. CÂMPURI DE DATE OBLIGATORII

2.1. Câmpuri de date comune

Rapoartele de eveniment colectate în aplicarea articolelor 4 și 5 trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

(1) Titlu

- Titlu

²²

Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial, JO L 254, 20.9.2008, p. 1.

- (2) Informații pentru clasare
- Entitatea responsabilă
 - Numărul dosarului
 - Statutul evenimentului

- (3) Când
- Data locală
 - Ora locală
 - Data UTC
 - Ora UTC

(Dacă se precizează o singură oră/dată, aceasta trebuie să fie cea corespunzătoare UTC)

- (4) Unde
- Statul/Zona în care survine evenimentul
 - Locul în care survine evenimentul

- (5) Clasificare
- Clasa evenimentului
 - Categoria evenimentului

- (6) Gravitate
- Daunele cele mai severe
 - Nivelului rănilor
 - Daune cauzate terților – (câmp recomandat - nu este întotdeauna relevant)
 - Daune cauzate aerodromului – (câmp recomandat - nu este întotdeauna relevant)

- (7) Legătura cu ATM (dacă este relevant)
- Contribuția ATM

- (8) Condițiile meteo (dacă sunt relevante)
- Condiții meteorologice sunt relevante

Dacă da

- Condițiile meteo
- Luminozitate
- Viteza vântului
- Vizibilitate
- Temperatura aerului

(9) Relatarea evenimentului

- Limba relatării
- Relatarea

(10) Evenimente

- Tipul evenimentului
- Faza evenimentului

(11) Clasificarea în funcție de risc

2.2. Câmpuri de date specifice

Dacă o aeronavă este implicată în eveniment, se specifică următoarele informații:

(1) Identificarea aeronavei

- Statul de înmatriculare
- Marcă/model/serie
- Numărul de serie al aeronavei
- Numărul de înmatriculare al aeronavei

(2) Operarea aeronavei

- Operator
- Tipul operatorului

(3) Descrierea aeronavei

- Categoria aeronavei
- Tipul de propulsie
- Numărul de motoare

- Grupa de masă

(4) Jurnal de zbor

- Ultimul punct de plecare
- Destinația planificată
- Faza de zbor
- Eveniment produs la sol
- Tip de aterizare (câmp recomandat - nu este întotdeauna relevant)
- Locul aterizării – (câmp recomandat - nu este întotdeauna relevant)

(5) ATS

- Reguli de zbor aplicabile
- Tipul de trafic actual

ANEXA III: LISTA PĂRȚILOR INTERESATE

(a) Lista părților interesate care pot primi informații pe baza unei decizii adoptate de la caz la caz în conformitate cu articolul 11 alineatul (4) sau pe baza unei decizii generale în conformitate cu articolul 11 alineatul (6)

1. *Producători*: proiectanți și producători de aeronave, motoare, elice și repere și dispozitive pentru aeronave; proiectanți și producători de sisteme pentru managementul traficului aerian (ATM) și de componente pentru acestea; proiectanți și producători de sisteme și componente pentru servicii de navigație aeriană (ANS); proiectanți și producători de sisteme și echipamente utilizate în zona de operațiuni aeriene a aerodromurilor.
2. *Întreținere*: organizații implicate în activități de întreținere sau revizie a aeronavelor, motoarelor, elicelor și reperelor și dispozitivelor pentru aeronave, în activități de montaj, modificare, întreținere, reparații, revizie, verificare în zbor sau inspecție a instalațiilor de navigație aeriană sau în activități de întreținere sau revizie a sistemelor, componentelor și echipamentelor din zonele de operațiuni aeriene ale aerodromurilor.
3. *Operatori*: companii aeriene și operatori de aeronave, precum și asociații de companii aeriene și operatori; operatori de aerodromuri și asociații de operatori de aerodromuri.
4. Furnizori de servicii de navigație aeriană și furnizori de funcții specifice ATM
5. *Furnizori de servicii aeroportuare*: organizații responsabile de handlingul la sol al aeronavelor, inclusiv alimentarea cu combustibil, servicii, întocmirea fișelor de încărcare, încărcarea, degivrarea și tractarea pe aerodrom, precum și de salvare și stingerea incendiilor sau de alte servicii pentru situații de urgență.
6. Organizații de pregătire a piloților
7. *Organizații din țări terțe*: autorități guvernamentale pentru aviație civilă și autorități responsabile de investigarea accidentelor din țări terțe.
8. Organizații internaționale de aviație civilă
9. *Cercetare*: laboratoare, centre sau entități de cercetare publice sau private sau universități care realizează studii sau cercetări privind siguranța în aviația civilă.

(b) Lista părților interesate care pot primi informații pe baza unei decizii adoptate de la caz la caz în conformitate cu articolul 11 alineatele (4) și (5)

1. *Piloți* (cu titlu personal)
2. *Controlori de trafic aerian* (cu titlu personal) și alte categorii de personal ATM/ANS cu atribuții legate de siguranță
3. Ingineri/tehnicieni/personal responsabil de dispozitivele electronice de siguranță a traficului aerian/Administratori în domeniul aviației (sau de aeroport) (cu titlu personal)

4. Organisme de reprezentare profesională a personalului care desfășoară activități legate de siguranță

**ANEXA IV: SOLICITARE DE INFORMAȚII DE LA FIȘIERUL EUROPEAN
CENTRALIZAT**

1. Nume:

Funcție/poziție

Societate:

Adresă:

Tel:

E-mail:

Data:

Tipul de activitate:

Categoria de parte interesată în care vă încadrați (a se vedea anexa III la Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea evenimentelor de aviație civilă):

2. **Informațiile solicitate** (vă rugăm să furnizați detalii cât mai concrete privind solicitarea dumneavoastră, specificând data/perioada care vă interesează):

--

3. Motivul solicitării:

--

4. Explicați scopul în care vor fi folosite informațiile:

--

5. Data până la care se solicită furnizarea informațiilor:

6. Formularul completat se transmite prin e-mail către: (punctul de contact)

7. Accesul la informații

Punctul de contact nu are obligația de a pune la dispoziție informațiile solicitate. El poate face acest lucru numai dacă are convingerea că solicitarea este conformă cu Regulamentul (UE) nr. .../... al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea evenimentelor de aviație civilă. Solicitantul se angajează ca atât el, cât și organizația din care face parte să limiteze utilizarea informațiilor la scopul pe care l-a descris la punctul 4. De asemenea, se reamintește că informațiile furnizate pe baza prezentei solicitări sunt puse la dispoziție numai în scopul siguranței zborului, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. .../..., și nu în scopul stabilirii culpei sau a răspunderii ori în scopuri comerciale.

Solicitantul nu are dreptul de a dezvălui informațiile primite fără consimțământul scris al persoanei care le-a furnizat.

Nerespectarea cerințelor menționate mai sus poate conduce la refuzul accesului la alte informații din Fișierul european centralizat și la sancțiuni, dacă este cazul.

8. Data, locul și semnătura:

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea evenimentelor de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și de abrogare a Directivei nr. 2003/42/CE, a Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei și a Regulamentului (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB²³

0602 : Transport intern, aerian și maritim

1.3. Tipul propunerii

- ☐ Propunere/inițiativă care se referă la **o acțiune nouă**
- ☐ Propunere/inițiativă care se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**²⁴
- ☒ Propunere/inițiativă care se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- ☐ Propunere/inițiativă care se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiective

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

„Promovarea condițiilor de siguranță și securitate în transporturi” (Obiectivul specific 2 pentru transportul intern, aerian și maritim din planul de gestionare pe 2012 al DG MOVE).

Politicile DG MOVE urmăresc să ofere cetățenilor și întreprinderilor din Europa servicii de transport competitive, sustenabile și în condiții de siguranță și securitate. Sectorul transporturilor este o componentă esențială a strategiei Comisiei pentru perioada de până în 2020.

În conformitate cu obiectivul general de a oferi cetățenilor și întreprinderilor din Europa servicii de transport competitive ca factor de creștere economică și de creare de locuri de muncă, propunerea de regulament privind raportarea evenimentelor de aviație civilă făcută în cadrul activității ABB „Transport intern, aerian și maritim” contribuie în mod direct la atingerea obiectivului specific de a promova condițiile de siguranță și securitate în transporturi.

²³ ABM (Activity Based Management): gestiune pe activități – ABB (Activity Based Budgeting): stabilirea bugetului pe activități.

²⁴ Astfel cum sunt menționate la articolul 49 alineatul (6) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză*

Obiectiv specific

Să consolideze și să oficializeze luarea de măsuri la nivelul Uniunii în ceea ce privește raportarea evenimentelor și, mai concret, analiza informațiilor privind siguranța cuprinse în Fișierul european centralizat, în special pentru a determina principalele domenii de risc din Uniune.

Activitățile vor fi coordonate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației.

Activitatea ABM/ABB în cauză

Capitolul 0602: Transport intern, aerian și maritim

1.4.3. *Rezultatele preconizate și impactul*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Analiza datelor cuprinse în Fișierul european centralizat la nivelul Uniunii și oficializarea rețelei de analiști ar genera următoarele beneficii:

- Identificarea eventualelor probleme de siguranță a aviației și a principalelor domenii de risc la nivelul Uniunii;
- Uniunea Europeană ar putea să își concentreze eforturile bazându-se pe date concrete;
- Sprijin pentru Programul european de siguranță a aviației (EASP) și pentru Planul european de siguranță a aviației (EASp);
- Sprijin pentru statele membre în vederea îndeplinirii obligațiilor ce le revin, în special prin faptul că acestora li se acordă acces la seturi extinse de date.

1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

N/A

1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei

1.5.1. *Cerințe de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Contribuția la atingerea unui nivel ridicat de siguranță în aviația civilă.

1.5.2. *Valoarea adăugată a implicării UE*

Acțiunea la nivelul UE coordonează și completează acțiunea la nivelul statelor membre.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

N/A

1.5.4. *Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante*

N/A

1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia

☐ Propunere/inițiativă pe **durată limitată**

– ☐ Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

– ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

☒ Propunere/inițiativă pe **durată nelimitată**

– Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2014 până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)²⁵

☐ **Gestiune centralizată directă** de către Comisie

☒ **Gestiune centralizată indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție:

– ☐ agențiilor executive

– ☒ organismelor instituite de Comunități²⁶ (Agenția Europeană de Siguranță a Aviației)

– ☐ organismelor publice naționale/organismelor cu misiune de serviciu public

– ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, identificate în actul de bază relevant în sensul articolului 49 din Regulamentul financiar

☐ **Gestiune partajată** cu state membre

☐ **Gestiune descentralizată** împreună cu țări terțe

☐ **Gestiune în comun** cu organizații internaționale (*a se preciza*)

Dacă se indică mai multe moduri de gestionare, se furnizează detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

²⁵ Explicațiile privind modurile de gestionare, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁶ Astfel cum sunt menționate la articolul 185 din Regulamentul financiar.

Realizarea obiectivului specific nr. 1 va necesita în special resurse umane suplimentare pentru Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, estimate la două persoane (300 000 EUR pe an, incluzând 2 x 130 000 EUR la linia bugetară „*cheltuieli cu personalul*” și 2 x 20 000 EUR la linia bugetară „*cheltuieli de infrastructură și cheltuieli operaționale*”). Se va utiliza un buget suplimentar pentru misiuni, în valoare de 40 000 EUR, pentru a sprijini acțiunile statelor membre la fața locului, iar pentru a sprijini unele activități de comunicare, precum ateliere și seminarii organizate în întreaga Europă, se va utiliza suma de 25 000 EUR.

Prin urmare, costurile bugetare totale estimate pentru AESA se vor ridica la 365 000 EUR și vor fi acoperite integral prin realocări ale resurselor existente în cadrul agenției.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

În fiecare an, activitatea AESA este monitorizată și evaluată în cadrul raportului general anual (pentru anul anterior) și al programului de lucru (pentru anul următor). Aceste două documente sunt adoptate de Consiliul de administrație al agenției și trimise Parlamentului European, Consiliului, Comisiei, Curții de Conturi și statelor membre.

Odată la cinci ani se efectuează o evaluare externă, independentă, pentru a se vedea măsura în care AESA și-a îndeplinit sarcinile și pentru a se evalua impactul regulilor comune și al activității agenției asupra nivelului general al siguranței aviației.

2.2. Sistemul de gestiune și control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

N/A

2.2.2. Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)

În fiecare an, activitatea AESA este monitorizată și evaluată în cadrul raportului general anual (pentru anul anterior) și al programului de lucru (pentru anul următor). Aceste două documente sunt adoptate de Consiliul de administrație al agenției și trimise Parlamentului European, Consiliului, Comisiei, Curții de Conturi și statelor membre.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Directorul executiv execută bugetul agenției. Anual, acesta prezintă bilanțul detaliat pentru anul precedent arătând Comisiei, Curții de Conturi și Consiliului de administrație al agenției veniturile și cheltuielile acesteia. În plus, serviciul intern de audit al Comisiei are același mandat privind AESA ca și cel privind departamentele Comisiei, iar agenția are un sistem de audit intern similar cu cel al Comisiei.

Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Lupta Antifraudă (OLAF)²⁷ și Acordul interinstituțional din 25 mai 1999 privind anchetele interne efectuate de OLAF se aplică Agenției Europene de Siguranță a Aviației fără restricții.

²⁷ JO L 136, 31.5.1999, p. 1.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate) – noul cadru financiar multianual 2014-2020

- Linii bugetare de cheltuieli existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare (2014-2020).

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Numărul [Descriere.....]	Dif./ Nedif. ⁽²⁸⁾	Țări AELS ²⁹	Țări candidate ³⁰	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
1	(Nouă) Subvenții AESA 06.02.02	Dif./ Nedif.	DA	NU ³¹	NU	NU

²⁸ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

²⁹ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³⁰ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

³¹ Participarea din partea țărilor terțe europene asociate Agenției (Elveția, Norvegia și Islanda).

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor³²

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:	1	Creștere inteligentă și favorabilă incluziunii
---	----------	--

DG: MOVE			Anul N ³³	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	Anul N + 4 și următorii (durată nedeterminată)	TOTAL
• Credite operaționale								
Linie bugetară: nouă 06.02.02	Angajamente	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Plăți	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe ³⁴								
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Plăți	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Plăți	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe			(6)					
TOTAL credite	Angajamente	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Aceste sume vor fi acoperite prin realocări.

³³ Presupunând că anul N este 2014, anul posibilei adoptări.

³⁴ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Plăți	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------	--

Rubrica din cadrul financiar multianual:	5	„Cheltuieli administrative” ³⁵
---	----------	---

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Resurse umane									
• Alte cheltuieli administrative									
TOTAL DG <.....>	Credite								
TOTAL credite la RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul N ³⁶	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
TOTAL credite la RUBRICILE 1 - 5 din cadrul financiar multianual	Angajamente								
	Plăți								

³⁵ Nu există cheltuieli administrative pentru DG MOVE.

³⁶ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

Obiective și realizări			Anul N ³⁷		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		Anul N + 4 și următorii (durată nedeterminată)		TOTAL	
	REALIZĂRI													
	↓	Tipul realizărilor ³⁸	Costul mediu al realizărilor	Numărul de realizări	Costuri	Numărul de realizări	Costuri	Numărul de realizări	Costuri	Numărul de realizări	Costuri	Numărul de realizări	Costuri	Numărul total de realizări
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ³⁹ ...														
- Realizare	A se	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
COSTURI TOTALE				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Realizarea nu este cuantificabilă și este definită drept „contribuție la îmbunătățirea siguranței aviației”.

³⁷ Presupunând că anul N este 2014, anul posibilei adoptări.

³⁸ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construiți etc.).

³⁹ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sinteză

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite administrative, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N ⁴⁰	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	-------

RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 5⁴¹ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

⁴¹

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane pentru DG MOVE
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimarea trebuie exprimată în valoare întreagă (sau cel mult cu o zecimală)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (posturi de funcționari și de agenți temporari)							
XX 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)							
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI) ⁴²							
XX 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL și END în delegații)							
XX 01 04 yy ⁴³	la sediu ⁴⁴						
	în delegații						
XX 01 05 02 (AC, INT, END în cadrul cercetării indirecte)							
10 01 05 02 (AC, INT, END în cadrul cercetării directe)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, dacă este necesar, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
---------------------------------	--

⁴² AC= agent contractual; INT= personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară („Intérimaire”); JED= „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat.

⁴³ Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

⁴⁴ În special pentru fonduri structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

Personal extern	
-----------------	--

3.2.4. Compatibilitatea cu viitorul cadru financiar multianual

- ☒ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu viitorul cadru financiar multianual (2014-2020)⁴⁵.
- ☐ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din viitorul cadru financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

- ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual⁴⁶.

A se explica acțiunea necesară, precizându-se rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.5. Participarea terților la finanțare

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁴⁵ Discuțiile asupra cadrului financiar multianual (2014-2020) sunt încă în curs de desfășurare.

⁴⁶ A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁴⁷						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de coloane necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

--

⁴⁷

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizațiile pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea a 25 % pentru costuri de colectare.