



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu ter spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 in razveljavitvi Direktive št. 2003/42/ES, Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredbe Komisije (ES) št. 1330/2007

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Splošne okoliščine ukrepa

V Evropski uniji se povprečni letni delež smrtnih nesreč v rednem potniškem prometu v zadnjih letih ni bistveno spremenil. Po napovedih za porast letalskega prometa naj bi se v naslednjih desetletjih do leta 2030 število letalskih poletov skoraj podvojilo. Pri stabilnem deležu nesreč s smrtnim izidom bo to verjetno povzročilo povečanje števila nesreč kot stranski produkt nenehno naraščajočega obsega prometa.

SedANJI sistem varnosti v letalstvu je predvsem reaktiven sistem, ki temelji na tehnološkem napredku, trdni zakonodaji, ki jo podpira učinkovit regulativni nadzor, in podrobnih preiskavah nesreč, ki so podlaga za priporočila za izboljšanje varnosti. Sposobnost pridobivanja spoznanj iz nesreč je sicer ključna, vendar so se zdaj pokazale omejitve povsem reaktivnih sistemov pri uvajanju izboljšav. Zato Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) spodbuja prehod k bolj proaktivnemu in na dokazih temelječemu pristopu k varnosti. Učinkovitost takšnega proaktivnega sistema je v veliki meri odvisna od sposobnosti sistematičnega analiziranja vseh razpoložljivih informacij v zvezi z varnostjo, vključno z informacijami o dogodkih v civilnem letalstvu. Podatki so vsekakor bistveni za prepoznavanje tveganj za varnost, kajti brez trdnih informacij je vsak poskus prepoznavanja tveganj zgolj ugibanje.

Na ravni Evropske unije se je prehod k bolj proaktivnemu in na dokazih temelječemu sistemu upravljanja varnosti v letalstvu že začel s sprejetjem Direktive 2003/42/ES¹, ki od vseh držav članic zahteva, da vzpostavijo sistem obveznega poročanja o dogodkih. Na podlagi te zakonodaje morajo države članice zbirati, shranjevati, varovati in med sabo razširjati informacije o določenih dogodkih v civilnem letalstvu, letalski strokovnjaki pa so dolžni poročati o dogodkih iz svoje vsakodnevne delovne dejavnosti. Ta zakonodaja je bila zaključena leta 2007 z dvema izvedbenima uredbama². Prva ustanavlja evropsko centralno podatkovno bazo (ECR) za zbiranje vseh dogodkov v civilnem letalstvu, ki so jih zbrale države članice, druga pa je določila pravila o razširjanju informacij, ki jih vsebuje ECR. Trenutno je v ECR shranjenih okoli 600 000 dogodkov in njihovo število dnevno narašča.

1.2. Razlogi za predlog

Direktiva 2003/42/ES je uvedla podlago za proaktiven in na dokazih temelječ sistem upravljanja varnosti v letalstvu v Evropski uniji, ko je predpisala obveznost poročanja o dogodkih. Vendar Evropska unija in države članice trenutno niso v

¹ Direktiva št. 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu; UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

² Uredba Komisije (ES) št. 1321/2007 z dne 12. novembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za vključitev informacij o dogodkih v civilnem letalstvu v centralno podatkovno bazo, UL L 294, 13.11.2007, str. 3; in Uredba Komisije (ES) št. 1330/2007 z dne 24. septembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za razširjanje informacij zainteresiranim strankam o dogodkih v civilnem letalstvu, UL L 295, 14.11.2007, str. 7.

zadostni meri sposobne uporabiti povratnih informacij o izkušnjah za preprečevanje nesreč, obstoječa zakonodaja pa ne zadostuje za preprečevanje povečanja števila nesreč in z njimi povezanih smrtnih žrtev kot posledice pričakovanega povečanja prometa.

Te razmere je mogoče pojasniti s številnimi razlogi, ki so povezani z obstoječo evropsko zakonodajo.

Prvič, podatki so sicer ključni za prepoznavanje tveganj za varnost, vendar je ozaveščenost o vseh dogodkih, povezanih z varnostjo, premajhna. Te razmere so delno posledica razlik med državami članicami glede obsega dogodkov, o katerih je treba poročati. Izhajajo pa tudi iz dejstva, da se posamezniki bojijo poročati (vprašanje „kulture pravičnosti“). Da bi dosegli cilj popolnega poročanja, morajo posamezniki povsem zaupati v sistem, saj se od njih zahteva, da poročajo o napakah, ki so jih storili sami ali h katerim so prispevali. Vendar posamezniki niso enako zavarovani v različnih državah članicah in se bojijo, da jih bodo nadrejeni kaznovali ali da bodo sodno preganjani. Poleg tega dejstvo, da EU ne predpisuje vzpostavitve sistema prostovoljnega poročanja, ki bi dopolnjeval obvezne sisteme, ter premalo jasne obveznosti poročanja o dogodkih in tok informacij prav tako prispevajo k nezadostnemu zbiranju informacij o dogodkih.

Drugič, vključevanje podatkov o dogodkih ni usklajeno in organizirano, kar povzroča slabo kakovost informacij in nepopolnost podatkov. Te razmere vplivajo na doslednost in uporabnost informacij ter omejujejo njihovo uporabo za varnostne namene.

Tretjič, pravne in organizacijske ovire preprečujejo ustrezen dostop do informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza. Evropska zakonodaja dejansko predpisuje anonimizacijo določenih informacij. Čeprav so takšne določbe namenjene varstvu občutljivih informacij o varnosti, v praksi povzročajo, da pomembna dejstva o varnosti, na primer dejanski opis dogodka, niso na voljo organom.

In ne nazadnje, sedanja zakonodaja ne zajema določb o tem, kako bi morale države članice uporabljati zbrane podatke. Od sprejetja direktive je bil na mednarodni ravni dosežen dogovor o načelih, povezanih z analizo in spremljanjem informacij, zbranih prek sistemov poročanja o dogodkih, vendar še ni bil prenesen v evropsko zakonodajo. Zaradi tega so pristopi držav članic precej raznoliki in različni.

1.3. Cilji predloga

Glavni cilj pobude je prispevati k zmanjšanju števila letalskih nesreč in z njimi povezanih smrtnih žrtev z izboljšanjem obstoječih sistemov tako na nacionalni kot tudi evropski ravni, in sicer z uporabo dogodkov v civilnem letalstvu za odpravljanje varnostnih pomanjkljivosti in preprečevanje njihovega ponovnega nastanka.

Posamezni cilji so:

- (1) zagotoviti, da se zberejo vsi dogodki, ki ogrožajo ali bi ogrožali varnost v letalstvu, ter tako zagotovi celovita in jasna slika o varnostnih tveganjih v Evropski uniji in državah članicah;

- (2) zagotoviti, da so podatki, ki izhajajo iz poročenih dogodkov ter so shranjeni v nacionalnih podatkovnih bazah in v ECR, popolni in visoke kakovosti;
- (3) zagotoviti, da imajo ustrezni organi primeren dostop do vseh informacij v zvezi z varnostjo, shranjenih v ECR, in da se te informacije uporabljajo samo za izboljšanje varnosti;
- (4) zagotoviti učinkovito analizo poročenih dogodkov, prepoznavanje in obravnavanje tveganj za varnost, kjer je to primerno, in spremljanje učinkovitosti uvedenih ukrepov z vidika varnosti.

1.4. Veljavne določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Predlog se nanaša na sprejetje uredbe o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu. Nova uredba naj bi nadomestila in razveljavila obstoječo Direktivo 2003/42/ES, njena izvedbena pravila, tj. Uredbo Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredbo Komisije (ES) št. 1330/2007, ter spremenila Uredbo (EU) št. 996/2010³. Ustanovitev splošnega okvira za poročanje o dogodkih v Evropski uniji ne obravnava neposredno nobena druga določba.

1.5. Usklajenost s politikami in cilji Evropske unije

Ta pobuda je eden izmed ukrepov, ki so potrebni za enotni evropski prometni prostor, kot je opisano v beli knjigi Komisije iz leta 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“⁴. Kot točko ukrepanja jo izpostavlja tudi sporočilo Komisije z naslovom „Vzpostavitev sistema upravljanja varnosti za Evropo“⁵.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

2.1. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in uporaba strokovnega znanja

V fazi priprave so potekala obsežna posvetovanja o splošnih načelih in minimalnih standardih posvetovanja Komisije z zainteresiranimi stranmi.

Komisija se je posvetovala z vsemi 27 državami članicami prek vprašalnika, ki ga je poslala 7. aprila 2011. Prejela je odgovore vseh držav članic, razen ene. Komisija je opravila tudi nekaj obiskov lokacij v državah članicah.

Komisija se je posvetovala z zainteresiranimi stranmi in širšo javnostjo prek javnega posvetovanja, ki je potekalo od 24. junija 2011 do 15. septembra 2011 na spletišču „Vaš glas v Evropi“. V odgovor je prejela skupno 61 odgovorov⁶.

³ Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES, besedilo velja za EGP; UL L 295, 12.11.2010, str. 35.

⁴ COM(2011) 144 final.

⁵ COM(2011) 670 final.

⁶ Povzetek posvetovanja je na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

Na podlagi Sklepa Komisije 98/500/ES⁷ je bil Odbor za socialni dialog o civilnem letalstvu pozvan, da predstavi uradno stališče o pregledu, če je to potrebno. Poleg tega je bilo pridobljeno tudi mnenje Evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva (ENCASIA) v skladu s členom 7(3) Uredbe (EU) št. 996/2010.

Vse zainteresirane strani in organi so bili pozvani na delavnico, ki jo je o vprašanju „kulture pravičnosti“ 19. aprila 2012 organizirala Komisija⁸.

Komisija je zaprosila tudi za mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov. Izvedena pa je bila tudi raziskava o vzpostavitvi skupne klasifikacije civilnih dogodkov glede na tveganje.

Komisija je vse te prispevke uporabila pri pripravi ocene učinka in predloga.

2.2. Ocena učinka

Ocena učinka vsebuje pregled različnih preučenih možnosti. Poleg možnosti, da se ne uvede nobena sprememba sedanjih razmer, so bili pri presoji, kako bi bilo mogoče spremeniti Direktivo 2003/42/ES, uporabljeni trije svežnji politike.

Namen 1. svežnja politike je izboljšati sedanji sistem z vzpostavitvijo temeljnih elementov popolnega sistema poročanja o dogodkih in njegovega prispevka k izboljšanju varnosti v letalstvu s spremembo zakonodaje, le kot je nujno potrebna, ter sprejetjem priporočil in smernic, kadar koli je to mogoče. Vsebuje najmanj intenzivne ukrepe politike.

2. sveženj politike vsebuje bolj ambiciozen sveženj ukrepov politike, ki vključujejo znatno revizijo zakonodaje EU o poročanju o dogodkih. Njegov namen je izboljšati sedanji sistem z vzpostavitvijo potrebnih zakonodajnih zahtev, ki bi zagotovile učinkovit sistem poročanja o dogodkih na vseh ravneh in prispevale k zmanjšanju števila letalskih nesreč z uvedbo procesov za analizo zbranih podatkov, sprejetjem ustreznih ukrepov in spremljanjem učinkovitosti sistema z vidika izboljšav varnosti.

Cilj 3. svežnja politike je izboljšati sedanji sistem s prenosom pristojnosti držav članic za poročanje o dogodkih na raven EU in, kot pri 2. svežnju politike, vzpostavitvijo zahtev za analizo dogodkov skupaj s sprejetjem potrebnih varnostnih ukrepov in spremljanjem izboljšav. V okviru tega svežnja se odgovornost za vzpostavitev in upravljanje sistemov poročanja o dogodkih prenaša na Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA).

Ob upoštevanju ocene različnih svežnjev politike na podlagi meril učinkovitosti, uspešnosti in doslednosti se predlaga, da se izvede 2. sveženj politike, saj bi bile njegove koristi veliko večje od nastalih stroškov. Opredeljene cilje v skladu z ugotovitvami iz ocene učinka v celoti izpolnjuje le ta možnost. Zato je ta sveženj politike podlaga za ta predlog.

⁷

Sklep Komisije z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni; UL L 225, 12.8.1998, str. 27.

⁸

Povzetek sestanka in sprejeti sklepi so na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1. Povzetek predloga

3.1.1. Boljše zbiranje informacij o dogodkih

Predlog vzpostavlja ustrezno okolje, ki bi zagotovilo poročanje o vseh dogodkih, ki ogrožajo ali bi ogrožali varnost v letalstvu.

Predlog najprej ohranja obveznost vzpostavitve sistema obveznega poročanja o dogodkih (SOPD) in določa osebe, ki so obvezane poročati, kot tudi dogodke, o katerih je treba poročati v okviru SOPD. Poleg obveznega sistema predlog predpisuje tudi vzpostavitev prostovoljnih sistemov, ki so namenjeni zbiranju informacij o dogodkih, ki niso zajete v SOPD.

Predlog vsebuje tudi določbe, ki zagotavljajo ustrezno okolje za spodbujanje letalskih strokovnjakov k poročanju o informacijah, povezanih z varnostjo, in sicer tako, da jih ščiti pred kaznijo, razen v primerih hude malomarnosti.

3.1.2. Pojasnitev toka informacij

Obstoječa direktiva nalaga posameznikom obveznost poročanja o dogodkih neposredno organom držav članic, v resnici pa ti organi večino poročil o dogodkih prejmejo od organizacij, ki zbirajo poročila posameznikov v okviru svojega postopka upravljanja varnosti. Predlog upošteva ta razvoj in uvaja zahteve za organizacije. Organizacije in države članice so dolžne vzpostaviti sisteme poročanja o dogodkih, ki bodo omogočili prepoznavanje tveganj za varnost. Informacije o dogodkih, ki jih zberejo organizacije, se bodo po potrebi posredovale pristojnim organom držav članic ali Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA). Vse informacije o dogodkih, ki jih zberejo države članice, organizacije in EASA, so zbrane v evropski centralni podatkovni bazi.

3.1.3. Boljša kakovost in popolnost podatkov

Predlog vključuje številne določbe za izboljšanje kakovosti in popolnosti poročil o dogodkih, s čimer omogoča boljše ugotavljanje ključnih področij tveganj in prepoznavanje potrebe po ukrepanju.

Poročila o dogodkih bodo morala vsebovati določene minimalne informacije z opredelitvijo obveznih podatkovnih polj, kot so datum dogodka, kategorija dogodka ali opis dogodka. Predlog zajema tudi obveznost razporeditve dogodkov glede na tveganje v skladu s skupnim evropskim sistemom za klasifikacijo tveganj. Poleg tega bi bilo treba izvajati postopke za preverjanje kakovosti podatkov, predvsem z namenom zagotovitve skladnosti poročila o dogodku in prvotnih informacij, pridobljenih od poročevalca. Komisija bo nudila podporo državam članicam, da dosežejo višje standarde kakovosti in popolnosti podatkov in v ta namen podpirala pripravo smernic in uporabo delavnic. Cilj tega je zagotovitev doslednega in enotnega vključevanja podatkov v podatkovne baze.

3.1.4. *Boljša izmenjava informacij*

Predlog obravnava potrebo po boljši izmenjavi informacij z okrepitvijo obstoječih pravil.

S tega vidika se bo dostop držav članic in EASA do evropske centralne podatkovne baze, ki vsebuje informacije o vseh dogodkih, ki so jih zbrale države članice in EASA, razširil, da bo zajemal vse podatke in informacije, zajete v podatkovni bazi. Nove določbe omogočajo državam članicam predvsem dostop do varnostnih podatkov o dogodkih, nastalih v njihovem zračnem prostoru, o katerih so poročali in so jih ocenili organi druge države članice.

Ko poleg tega pri ocenjevanju podatkov, zbranih prek sistemov poročanja o dogodkih, organ prepozna varnostne zadeve, za katere se šteje, da zadevajo drug organ, te informacije pravočasno posreduje.

Ne nazadnje, zaradi lažje izmenjave podatkov in informacij besedilo predpisuje, da morajo biti vsa poročila o dogodkih združljiva s programsko opremo ECCAIRS (uporabljajo jo vse države članice in uporablja se za evropsko centralno podatkovno bazo) in taksonomijo ADREP (taksonomija ICAO, ki se uporablja tudi v programski opremi ECCAIRS).

3.1.5. *Boljša zaščita pred neustrezno uporabo informacij v zvezi z varnostjo*

Zaradi širšega dostopa do podatkov in informacij v zvezi z varnostjo v evropski centralni podatkovni bazi je treba zagotoviti, da se podatki in informacije uporabljajo za ustrezne namene.

V tem smislu predlog postavlja strožja pravila, ki poleg obveznega zagotavljanja zaupnosti zbranih podatkov predpisujejo tudi, da se lahko podatki posredujejo in uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti v letalstvu.

Namen besedila je tudi zmanjšati morebitni negativni učinek, ki bi ga imela uporaba teh podatkov s strani sodnih organov na varnost v letalstvu, in v ta namen nalaga obveznost predhodne ureditve z oblikovanjem določb, ki bi morale zagotoviti ustrezno ravnovesje med zadevnima javnima interesoma (pravičnost in varnost letalstva).

3.1.6. *Boljša zaščita poročevalca za zagotavljanje stalne razpoložljivosti informacij*

Predlog postavlja strožja pravila v zvezi z zaščito poročevalca o dogodku, da bi se zagotovilo zaupanje ljudi v sistem in poročanje ustreznih informacij v zvezi z varnostjo.

V tem smislu besedilo potrjuje obveznost anonimiziranih poročil o dogodkih in omejuje dostop do podatkov, ki omogočajo polno identifikacijo, le določenim osebam. Poleg tega se od držav članic zahteva, da ne sprožijo postopkov, razen v primeru hude malomarnosti.

Utrjuje se pravilo, ki prepoveduje, da bi delodajalci na podlagi informacij, poročanih v skladu s pravili iz te uredbe, kakor koli oškodovali zaposlene, razen v primeru hude

malomarnosti. Organizacije morajo sprejeti tudi politiko, ki opisuje, kako je zagotovljena zaščita zaposlenih.

Oblikovani so tudi nacionalni organi, ki zaposlenim omogočajo poročanje o kršitvah pravil, ki zagotavljajo njihovo zaščito, za takšne kršitve pa je po potrebi treba sprejeti kazni.

3.1.7. Uvedba zahtev za analizo informacij in sprejetje nadaljnjih ukrepov na nacionalni ravni

Predlog spodbuja prehod k bolj proaktivnemu in na dokazih temelječemu sistemu varnosti v Evropi, saj predpisuje nove zahteve, ki v pravo EU prenašajo na mednarodni ravni dogovorjena pravila, ki so povezana z analizo in spremljanjem zbranih informacij o dogodkih.

Organizacije in države članice morajo analizirati informacije, zbrane prek sistemov poročanja o dogodkih, da bi prepoznale varnostna tveganja in ukrepale z namenom odprave vseh ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti. Učinkovitost teh ukrepov v smislu izboljšanja varnosti se bo spremljala in po potrebi se bodo sprejeli dodatni ukrepi.

3.1.8. Temeljitejša analiza na ravni EU

Člen 19 Uredbe (EU) št. 996/2010 je že opredelil načelo, da morajo informacije, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, analizirati EASA in države članice. To načelo je okrepljeno, sedanje sodelovanje pa formalizirano v okviru omrežja analitikov varnosti v letalstvu, ki mu predseduje EASA.

Analitiki na ravni EU bodo dopolnjevali delo, opravljeno na nacionalni ravni, predvsem z ugotavljanjem možnih varnostnih problemov in ključnih področij tveganj na evropski ravni. Skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj bo v pomoč tej nalogi z usklajeno klasifikacijo informacij o vseh dogodkih, ki jih zberejo države članice.

Evropski program za varnost v letalstvu in Evropski načrt za varnost v letalstvu bosta črpala iz analize in dejavnosti, ki jih izvaja omrežje analitikov varnosti v letalstvu.

3.1.9. Izboljšana preglednost za širšo javnost

Predlog spoštuje potrebno zaupnost določenih informacij in obenem uvaja večjo preglednost varnosti v letalstvu za širšo javnost z objavo letnih poročil o varnosti, ki vsebujejo informacije o sprejetih ukrepih na podlagi te uredbe, trende in zbirne podatke.

3.2. Pravna podlaga

Predlog temelji na členu 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

3.3. Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne spada v izključno pristojnost Evropske unije. Države članice posamezno ne morejo v zadostni meri doseči ciljev predloga. Cilje predloga je mogoče bolje doseči z ukrepi na ravni EU.

Z ukrepi na evropski ravni bo mogoče bolje doseči cilje predloga iz naslednjih razlogov. Prvič, treba je uskladiti poročanje o dogodkih in pravila, povezana z uporabo in varovanjem informacij ter zaščito poročevalcev; drugič, zaradi varnostnih razlogov je treba okrepiti sistem izmenjave informacij med državami članicami ter zagotoviti analizo teh informacij in uvedbo nadaljnjih ukrepov s strani vseh držav članic. Poleg tega dostopa do podatkov v ECR ter vzpostavitve procesov in orodij za analizo podatkov v ECR ni mogoče doseči na nacionalni ravni, saj to zajema evropsko podatkovno bazo, za katero je treba ukrepe sprejeti na ravni EU. Ukrepi na nacionalni ravni so nedvomno potrebni, vendar niso zadostni, da bi zagotovili dobro delovanje sistema kot celote in posledično prispevali k izboljšanju varnosti v zračnem prometu. Cilja izboljšanja varnosti v zračnem prometu države članice dejansko ne morejo v zadostni meri doseči, saj so sistemi poročanja, ki jih države članice upravljajo posamezno, manj učinkoviti kot usklajena mreža z izmenjavo informacij, ki omogočajo ugotavljanje možnih varnostnih problemov in ključnih področij tveganj na evropski ravni.

Predlog je torej v skladu z načelom subsidiarnosti.

3.4. Načelo sorazmernosti

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti. Dodatna bremena za panogo in nacionalne organe so omejena na tista, ki so potrebna za izboljšanje učinkovitosti in splošne kakovosti sistema. Predlog zajema stroške, povezane z izvajanjem določb glede analize in spremljanja dogodkov, vendar se pričakuje, da jih bodo odtehtale ekonomske koristi, ki bodo izhajale iz manjšega števila nesreč in z njimi povezanih smrtnih žrtev.

3.5. Izbira pravnega instrumenta

Pravni instrument mora biti namenjen splošni uporabi. Predlagani instrument je uredba.

Druga sredstva ne bi bila primerna predvsem iz naslednjih razlogov:

- predlog opredeljuje pravice in obveznosti Evropske agencije za varnost v letalstvu, kar preprečuje uporabo direktive;
- mnoge pomanjkljivosti in problematična področja sedanjega pravnega okvira so povezani z različnim izvajanjem v državah članicah. Različne prakse, ki so posledica sedanje direktive, jasno kažejo, da direktiva ni ustrezen instrument za doseganje skladne in dosledne uporabe prava na področju, kjer je to potrebno zaradi varnostnih razlogov.

Zato je uredba najustreznejši pravni instrument, saj druge možnosti ne bi zadostovale za izpolnitev predlaganih ciljev.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Proračunske posledice, povezane z oblikovanjem skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj ter povečanjem proračuna, dodeljenega za razvoj ECCAIRS in upravljanje evropske centralne podatkovne baze, so že zajete v večletnem finančnem okviru.

Proračunske posledice tega predloga so povezane z dodatnimi človeškimi viri za Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (ki bodo sodelovali v omrežju analitikov) ter dodatnim proračunom za službene poti in predstavitve na terenu.

Tako dodatni človeški viri (dve delovni mesti, ocenjeni na 300 000 EUR letno) kot dodatni proračun (službene poti in predstavitve na terenu, ocenjene na 65 000 EUR letno) bodo v celoti kriti s prerazporeditvijo obstoječih virov Agencije, zato nimajo vpliva na proračun EU.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI

5.1. Poenostavitev

Predlog zagotavlja poenostavitev zakonodaje, saj nadomešča direktivo in dve uredbi Komisije z enim samim aktom, tj. uredbo Evropskega parlamenta in Sveta, zanj pa ne bodo potrebni nacionalni izvedbeni ukrepi.

5.2. Razveljavitev veljavne zakonodaje

Sprejetje predloga bo razveljavilo obstoječo Direktivo 2003/42/ES, Uredbo Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredbo Komisije (ES) št. 1330/2007 ter spremenilo Uredbo (EU) št. 996/2010.

5.3. Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu ter spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 in razveljavitvi Direktive št. 2003/42/ES, Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredbe Komisije (ES) št. 1330/2007

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁰,

po posvetovanju z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov¹¹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zagotoviti bi bilo treba visoko in enotno raven varnosti v civilnem letalstvu v Uniji in storiti vse, da se zmanjša število nesreč in incidentov ter tako okrepi zaupanje javnosti v letalski promet.
- (2) Delež smrtnih nesreč v civilnem letalstvu se v zadnjem desetletju ni bistveno spremenil; kljub temu se je bati, da bi se zaradi napovedanega povečanja prometa lahko v naslednjih desetletjih število nesreč povečalo.
- (3) Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu¹² ima za cilj preprečevanje nesreč s pospeševanjem hitrega, učinkovitega in kakovostnega izvajanja preiskav v zvezi z varnostjo. Ta uredba ne bi smela ovirati postopka preiskav nesreč in

⁹ UL C, , str. .

¹⁰ UL C, , str. .

¹¹ UL C [...], [...], str. [...].

¹² UL L 295, 12.11.2010, str. 35.

incidentov, ki jih vodijo nacionalni organi za preiskave v zvezi z varnostjo, kot opredeljuje Uredba (EU) št. 996/2010.

- (4) Izkušnje kažejo, da številni incidenti in druge pomanjkljivosti pogosto še pred nastankom nesreče opozarjajo na obstoj tveganj za varnost. Poleg tega je sposobnost pridobivanja spoznanj iz nesreč sicer ključna, vendar so se zdaj pokazale omejitve povsem reaktivnih sistemov pri uvajanju izboljšav. Unija in države članice bi si morale prizadevati za bolj proaktivne in na dokazih temelječe varnostne procese, ki se osredotočajo na preprečevanje nastanka nesreč z analizo vseh razpoložljivih informacij v zvezi z varnostjo, vključno z informacijami o dogodkih v civilnem letalstvu.
- (5) Za izboljšanje varnosti civilnega letalstva je potrebno poročanje, zbiranje, shranjevanje, varovanje, izmenjava, razširjanje in analiziranje ustreznih informacij v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu ter izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov na podlagi zbranih informacij. Ta proaktivni in na dokazih temelječ pristop bi morali uporabiti ustrezni organi držav članic za varnost v letalstvu, organizacije v okviru svojega sistema upravljanja varnosti in Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA).
- (6) Vzpostaviti bi bilo treba obvezne in prostovoljne sisteme poročanja, ki posameznikom omogočajo poročanje o podrobnostih o dogodkih, zbrane informacije pa bi bilo treba posredovati organu, ki je pristojen za ukrepanje na podlagi zbranih informacij o dogodkih, da se poveča varnost v civilnem letalstvu.
- (7) Osebe, ki delujejo na različnih področjih civilnega letalstva, prisostvujejo dogodkom, ki so pomembni za preprečevanje nesreč, in bi zato morale o njih poročati.
- (8) Treba bi bilo spodbujati razvoj drugih sredstev za zbiranje informacij v zvezi z varnostjo poleg sistemov, ki jih predpisuje ta zakonodaja, da se zajamejo vse informacije, ki bi lahko prispevale k večji varnosti v letalstvu.
- (9) Organi za preiskave v zvezi z varnostjo bi morali imeti neomejen dostop do zbranih podrobnosti o dogodkih ali poročil o dogodkih, ki jih hranijo njihove države članice, da lahko odločijo, katere dogodke je treba preiskati v zvezi z varnostjo, in oblikujejo spoznanja o varnosti v interesu varnosti v letalstvu.
- (10) Ključno je pridobivanje kakovostnih in popolnih podatkov, saj lahko analize in trendi na podlagi netočnih podatkov dajo zavajajoče rezultate in usmerijo prizadevanja tja, kjer ukrepanje ni primerno. Netočni podatki lahko privedejo tudi do izgube zaupanja v informacije, ki se posredujejo iz sistemov poročanja o dogodkih. Da se zagotovi kakovost in popolnost poročil o dogodkih, bi morala ta poročila vsebovati določene minimalne informacije, ki pa se lahko razlikujejo glede na kategorijo dogodka. Poleg tega bi bilo treba izvajati postopke za preverjanje kakovosti informacij ter zagotavljanje skladnosti poročila o dogodku in prvotno zbranih podatkov o dogodku. Ob podpori Komisije bi bilo treba pripraviti tudi ustrezne smernice, predvsem z namenom zagotavljanja kakovosti in popolnosti podatkov ter skladnega in enotnega vključevanja podatkov v podatkovne baze. Treba bi bilo tudi organizirati delavnice, predvsem s strani Komisije, da se zagotovi potrebna podpora.
- (11) Izdelati bi bilo treba skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj, ki bi omogočil podporo pri ugotavljanju potrebnih hitrih ukrepov ob obravnavi posameznih

visokotveganih dogodkov v zvezi z varnostjo. Omogočati bi moral tudi prepoznavanje ključnih področij tveganj ob obravnavi zbirnih informacij. Takšen sistem bi moral biti državam članicam v pomoč pri ocenjevanju dogodkov in ugotavljanju, kam morajo usmeriti svoja prizadevanja. Ob obravnavi zbirnih informacij z evropskega vidika bi moral omogočiti tudi prepoznavanje ključnih področij tveganj v Uniji in podpirati delo, opravljeno na področju Evropskega programa za varnost v letalstvu in Evropskega načrta za varnost v letalstvu. Zagotoviti bi bilo treba ustrezno podporo za dosledno in enotno klasifikacijo tveganj v državah članicah.

- (12) Zaradi lažje izmenjave informacij bi morala biti poročila o dogodkih shranjena v podatkovnih bazah, ki so sistemsko skladne z ECCAIRS (programska oprema, ki jo uporabljajo vse države članice in evropska centralna podatkovna baza za shranjevanje poročil o dogodkih) in taksonomijo ADREP (taksonomija ICAO, ki se uporablja tudi za programsko opremo ECCAIRS).
- (13) Kadar je v dogodek vpleten zrakoplov, ki je registriran v državi članici ali ki ga upravlja podjetje s sedežem v državi članici, bi bilo treba o tem dogodku poročati, tudi če se je zgodil izven ozemlja držav članic.
- (14) Informacije o dogodkih bi si bilo treba izmenjavati znotraj Unije. To naj bi predvsem znatno izboljšalo odkrivanje dejanskih ali potencialnih nevarnosti. Poleg tega bi države članice tako prejemale vse potrebne informacije o dogodkih, ki se zgodijo na njihovem ozemlju in o katerih se poroča drugim državam članicam.
- (15) Pri izmenjavi informacij o dogodkih bi bilo treba spoštovati cilj preprečevanja nesreč in incidentov v letalstvu, pri čemer je posledično izključeno pripisovanje krivde in odgovornosti ali primerjanje varnostne zmogljivosti.
- (16) Najučinkovitejši način, da se zagotovi izmenjava velike količine informacij med vsemi državami članicami, Komisijo in EASA, je evropska centralna podatkovna baza.
- (17) Vse informacije v zvezi z varnostjo, ki izhajajo iz poročil o dogodkih, zbranih v Uniji, bi bilo treba pravočasno prenesti v evropsko centralno podatkovno bazo. To bi moralo zajemati zbrane informacije o incidentih, kot tudi informacije, ki izhajajo iz nesreč in resnih incidentov, za katere je bila opravljena preiskava v skladu z Uredbo (EU) št. 966/2010.
- (18) Informacije v zvezi z nacionalnimi dogodki, ki so shranjene v nacionalnih podatkovnih bazah, bi morale biti predmet te uredbe.
- (19) Informacije v zvezi z varnostjo, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, bi morale biti v celoti razpoložljive subjektom, ki so zadolženi za varnost v civilnem letalstvu, vključno z EASA, in organom, ki so odgovorni za preiskovanje nesreč in incidentov v Uniji.
- (20) Zainteresirane strani lahko zahtevajo dostop do določenih informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza.
- (21) Ker nacionalne točke za stike najbolj poznajo zainteresirane strani s sedežem v zadevni državi članici, bi morala vsaka nacionalna točka za stike obravnavati zahteve zainteresiranih strani s sedežem na ozemlju zadevne države članice, zahteve

zainteresiranih strani iz tretjih držav ali mednarodnih organizacij pa bi morala obravnavati Komisija.

- (22) Informacije, ki jih vsebujejo poročila o dogodkih, bi morale biti analizirane, in opredeljena bi morala biti varnostna tveganja. Posledično bi bilo treba določiti ustrezne ukrepe za izboljšanje varnosti v letalstvu in jih pravočasno izvesti. Informacije o analizi in spremljanju dogodkov bi bilo treba razširjati znotraj organizacij in organov držav članic, saj so povratne informacije o poročanih dogodkih za posameznike dobra spodbuda za poročanje o dogodkih.
- (23) Treba bi bilo spremljati učinkovitost sprejetih varnostnih ukrepov in po potrebi izvesti dodatne ukrepe, da se zagotovi pravilna obravnava varnostnih pomanjkljivosti. Informacije, ki jih vsebujejo poročila o dogodkih, bi se morale uporabiti tudi v obliki zbirnih podatkov za ugotavljanje trendov.
- (24) Pri določanju ukrepov, ki se bodo vključili v državni varnostni program, in za zagotovitev na dokazih temelječih ukrepov bi morale države članice uporabiti informacije, ki izhajajo iz zbranih poročil o dogodkih, in njihovo analizo.
- (25) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči cilja izboljšanja varnosti v zračnem prometu, ker so sistemi poročanja, ki jih upravljajo posamezne države članice same zase, manj učinkoviti od usklajene mreže z izmenjavo informacij, ki omogoča prepoznavanje možnih varnostnih problemov in ključnih področij tveganj na ravni Unije, bi bilo treba analizo na nacionalni ravni dopolniti z analizo in spremljanjem na ravni Unije, da se zagotovi boljše preprečevanje letalskih nesreč in incidentov. To nalogo bi moralo na ravni Unije izvajati omrežje analitikov varnosti v letalstvu.
- (26) Evropski program za varnost v letalstvu in Evropski načrt za varnost v letalstvu bi morala zlasti črpati iz dela omrežja analitikov varnosti v letalstvu za določitev ukrepov, ki jih je treba izvesti na ravni Unije na podlagi dokazov.
- (27) Širši javnosti bi bilo treba zagotoviti splošne zbirne informacije o stopnji varnosti v letalstvu v državah članicah in Uniji. Te informacije bi morale vključevati predvsem trende in analize, ki izhajajo iz izvajanja te uredbe s strani držav članic, kot tudi zbirne informacije o vsebini evropske centralne podatkovne baze.
- (28) Sistem varnosti v civilnem letalstvu temelji na povratnih informacijah in izkušnjah iz nesreč in incidentov. Poročanje o dogodkih in uporaba informacij o dogodkih v korist varnosti temeljita na odnosu zaupanja med poročevalcem o dogodkih in subjektom, ki je odgovoren za njihovo zbiranje in oceno. Pri tem je treba strogo uporabljati pravila o zaupnosti. Namen varovanja informacij v zvezi z varnostjo pred neustrezno uporabo in omejitve dostopa do evropske centralne podatkovne baze samo na zainteresirane strani, ki sodelujejo pri izboljšanju varnosti civilnega letalstva, je zagotoviti stalno razpoložljivost informacij v zvezi z varnostjo, da je mogoče izvesti primerne in pravočasne preventivne ukrepe ter izboljšati varnost v letalstvu. V tem smislu je treba občutljive informacije v zvezi z varnostjo ustrezno zaščititi in za njihovo zbiranje poskrbeti tako, da se zagotovi njihova zaupnost, zaščita njihovega vira in zaupanje osebja v civilnem letalstvu. Sprejeti bi bilo treba ustrezne ukrepe, s katerimi bi se omogočila zaupnost informacij, zbranih prek sistemov poročanja o dogodkih, in omejiti dostop do evropske centralne podatkovne baze. Nacionalni akti o svobodi informacij bi morali upoštevati potrebno zaupnost teh informacij. Zbrane informacije

bi bilo treba ustrezno zaščititi pred nepooblaščenim rabo ali razkritjem. Uporabljati bi jih bilo treba izključno za ohranjanje ali izboljšanje varnosti v letalstvu in ne za pripisovanje krivde ali odgovornosti.

- (29) Osebo, ki je poročala o dogodku na podlagi te uredbe, bi bilo treba ustrezno zaščititi. V tem smislu bi morala biti poročila o dogodkih anonimizirana, podrobnosti, povezane s poročevalcem, pa ne bi smele biti zavedene v podatkovnih bazah.
- (30) Poleg tega bi moral sistem civilnega letalstva spodbujati okolje, ki ni kaznovalno, kar bi olajšalo spontano poročanje o dogodkih in tako pospešilo uvajanje načela „kulture pravičnosti“. Okolje, ki ni kaznovalno, ne bi smelo preprečiti sprejetja ukrepov, ki so potrebni za ohranjanje ali izboljšanje stopnje varnosti v letalstvu.
- (31) Okolje, kjer vlada „kultura pravičnosti“, bi moralo posameznike spodbujati k poročanju o informacijah, povezanih z varnostjo. Ne bi pa jih smelo odvezati njihovih običajnih odgovornosti. V tem smislu se zaposlenih ne bi smelo kaznovati na podlagi informacij, ki so jih zagotovili na podlagi te uredbe, razen v primeru hude malomarnosti.
- (32) Pomembno je, da se zagotovi splošno razumevanje pojma huda malomarnost in s tem jasno določi meja, ki ščiti poročevalca pred oškodovanjem ali preganjanjem.
- (33) Poročane dogodke bi morale obravnavati vnaprej določene osebe, ki delujejo neodvisno od drugih oddelkov, kar bi prispevalo k izvajanju „kulture pravičnosti“ in okrepilo zaupanje posameznikov v sistem.
- (34) Zaposleni bi morali imeti možnost prijaviti kršitve načel, ki urejajo njihovo zaščito v skladu s to uredbo. Države članice bi morale opredeliti posledice, ki jih bodo nosili tisti, ki so kršili načela zaščite poročevalca, in po potrebi sprejeti kazni.
- (35) Posameznike lahko od poročanja o dogodkih odvrača strah samoobdolžitve in možne posledice v obliki pregona s strani sodnih organov. V tem smislu države članice ne bi smele sprožiti postopka proti poročevalcu na podlagi njegovega poročila, razen v primeru hude malomarnosti. Poleg tega bi bilo treba sodelovanje med varnostnimi in sodnimi organi okrepiti in formalizirati s predhodnimi dogovori, ki bi morali spoštovati ravnovesje med različnimi vpletenimi javnimi interesi ter zajemati predvsem dostop in uporabo poročil o dogodkih, ki jih vsebujejo nacionalne podatkovne baze.
- (36) Da se zagotovi ustrezna prožnost in posodabljanje informacij, ki jih vsebujejo priloge k tej uredbi, ter da se opredeli skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj, posodobijo ukrepi za vključevanje v evropsko centralno podatkovno bazo in razširi ali omeji razširjanje informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti istočasno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (37) Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje te uredbe, bi bilo treba Komisiji dodeliti izvedbena pooblastila v zvezi izvajanjem skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj in upravljanjem evropske centralne podatkovne baze. Ta

pooblastila bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹³.

- (38) Pri uporabi te uredbe bi bilo treba v celoti upoštevati pravila o obdelavi podatkov in varstvu posameznikov, ki jih opredeljujeta Direktiva 95/46 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov¹⁴ in Uredba (EU) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov¹⁵. Pri uporabi te uredbe bi bilo treba v celoti upoštevati pravila o dostopu do podatkov, kot jih opredeljuje Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije¹⁶, razen kadar se nanaša na razširjanje podatkov in informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza in so zaščiteni skladno s strožjimi pravili iz te uredbe.
- (39) Kazni bi morale zlasti omogočiti kaznovanje vsake osebe ali subjekta, ki v nasprotju s to uredbo zlorabi informacije, ki jih ščiti ta uredba; ki oškoduje poročevalca o dogodku, razen v primeru hude malomarnosti; ki ne vzpostavi okolja, ki omogoča zbiranje podrobnosti o dogodkih; ki ne analizira zbranih informacij in ne ukrepa za obravnavanje ugotovljene ali možne varnostne pomanjkljivosti; ki ne izmenjuje informacij, zbranih na podlagi te uredbe.
- (40) Ker cilja te uredbe, namreč določitve skupnih predpisov na področju poročanja o dogodkih v civilnem letalstvu, države članice ne morejo zadovoljivo doseči same in ker se ta cilj zaradi vseevropske razsežnosti in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja.
- (41) Uredbo (EU) št. 996/2010 bi bilo treba spremeniti.
- (42) Razveljaviti bi bilo treba Direktivo 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu¹⁷, Uredbo Komisije (ES) št. 1321/2007 z dne 12. novembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za vključitev informacij o dogodkih v civilnem letalstvu v centralno podatkovno bazo¹⁸ in Uredbo Komisije (ES) št. 1330/2007 z dne 24. septembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za razširjanje informacij zainteresiranim stranem o dogodkih v civilnem letalstvu¹⁹ –

¹³ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

¹⁴ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

¹⁵ UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

¹⁶ UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

¹⁷ UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

¹⁸ UL L 294, 13.11.2007, str. 3.

¹⁹ UL L 295, 14.11.2007, str. 7.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

1. Cilj te uredbe je izboljšanje varnosti v letalstvu, in sicer tako, da se zagotovi poročanje, zbiranje, shranjevanje, varovanje, izmenjava, razširjanje in analiziranje ustreznih informacij v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu ter izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov na podlagi zbranih informacij, če je to potrebno. Določa tudi pravila v zvezi z vključevanjem zbranih informacij v evropsko centralno podatkovno bazo ter o njihovem razširjanju zainteresiranim stranem z namenom, da se tem stranem zagotovijo informacije, ki jih potrebujejo za izboljšanje varnosti civilnega letalstva.
2. Edini namen poročanja o dogodkih je preprečevati nesreče in incidente, ne pa pripisovati krivdo ali odgovornost.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „anonimizacija“ pomeni postopek, pri katerem se iz predloženih poročil o dogodkih odstranijo vsi osebni podatki v zvezi s poročevalcem in tehnični podatki, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti identiteto poročevalca ali tretjih oseb;
- (2) „Evropski program za varnost v letalstvu“ pomeni celovit sklop predpisov na ravni Unije, skupaj z aktivnostmi in procesi, ki se uporabljajo za skupno upravljanje varnosti na evropski ravni;
- (3) „Evropski načrt za varnost v letalstvu“ pomeni oceno varnostnih vprašanj in s tem povezan načrt ukrepov na evropski ravni;
- (4) „huda malomarnost“ pomeni očitno in namerno kršitev dolžnosti skrbnosti, ki neposredno povzroči predvidljivo škodo osebi ali na premoženju ali resno zniža stopnjo varnosti v letalstvu;
- (5) „incident“ je dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki ovira ali bi lahko oviral njegovo delovanje in ni nesreča;
- (6) „zainteresirana stran“ pomeni katero koli fizično ali pravno osebo ali kateri koli uradni organ, ne glede na to, ali je pravna oseba ali ne, ki lahko sodeluje pri izboljšanju varnosti civilnega letalstva z dostopom do informacij o dogodkih, ki si jih izmenjujejo države članice, in je uvrščena v eno od kategorij zainteresiranih strani, kot jih določa ta uredba;
- (7) „kultura pravičnosti“ je kultura, v kateri glavni upravljavci in drugi niso kaznovani za svoja dejanja, opustitve ali odločitve, če so v skladu z njihovimi izkušnjami ter

usposabljanjem, v kateri pa se huda malomarnost, namerne kršitve in destruktivna dejanja ne tolerirajo;

- (8) „dogodek“ pomeni kateri koli dogodek, ki je ali bi lahko bil pomemben v smislu varnosti v letalstvu, kar zajema predvsem nesrečo in resni incident, kot sta opredeljena v členu 2(1) in (16) Uredbe (EU) št. 996/2010, in incident;
- (9) „organizacija“ pomeni organizacijo, ki zagotavlja letalske izdelke in/ali storitve ter zajema predvsem letalske operaterje, odobrene vzdrževalne organizacije, organizacije, ki so odgovorne za projekt tipa in/ali proizvodnjo letala, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in potrjena letališča;
- (10) „točka za stike“ pomeni pristojni organ, ki ga določi posamezna država članica v skladu s členom 6(2), ko zahtevek za informacije predloži zainteresirana stran s sedežem v državi članici, in Komisijo, ko zahtevek za informacije predloži zainteresirana stran, ki nima sedeža v Uniji;
- (11) „organ za preiskave v zvezi z varnostjo“ pomeni stalni nacionalni organ za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu, ki izvaja ali nadzoruje preiskave v zvezi z varnostjo, kot je opredeljeno v členu 4 Uredbe (EU) št. 996/2010;
- (12) „sistem upravljanja varnosti“ pomeni sistematičen pristop k upravljanju varnosti, vključno s potrebnimi organizacijskimi strukturami, odgovornostmi, politikami in postopki;
- (13) „državni varnostni program“ pomeni celovit sklop zakonodajnih aktov in aktivnosti, ki jih država članica razvije z namenom upravljanja varnosti v civilnem letalstvu.

Člen 3

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za dogodke, ki ogrožajo ali ki bi, če se ne odpravijo, ogrozili zrakoplov, osebe v njem ali katero koli drugo osebo. Seznam incidentov, o katerih je treba poročati, je naveden v Prilogi I.

Člen 4

Obvezno poročanje

- 1. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici vzpostavi sistem obveznega poročanja za lažje zbiranje podrobnosti o dogodkih.
- 2. Vsaka država članica vzpostavi sistem obveznega poročanja za lažje zbiranje podrobnosti o dogodkih, vključno z zbiranjem podrobnosti o dogodkih, ki jih zberejo organizacije na podlagi odstavka 1.
- 3. Spodaj navedene osebe poročajo o dogodkih prek sistema, ki ga je vzpostavila organizacija, v kateri so zaposlene, v skladu z odstavkom 1, ali prek sistema, ki so ga vzpostavile države članice v skladu z odstavkom 2:

- (a) vodja zrakoplova, registriranega v državi članici, ali zrakoplova, registriranega zunaj Unije, ki ga uporablja operater, za katerega država članica zagotavlja nadzor delovanja, ali operater s sedežem v Uniji;
 - (b) oseba, ki pod nadzorom države članice ali Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) opravlja dejavnost projektiranja, izdelovanja, vzdrževanja ali spreminjanja zrakoplova s turbinskim motorjem ali zrakoplova za javni prevoz ali katere koli opreme ali dela takšnega zrakoplova;
 - (c) oseba, ki pod nadzorom države članice ali EASA podpiše potrdilo o vzdrževanju ali potrdilo o sprostitvi v obratovanje v zvezi z zrakoplovom s turbinskim motorjem ali zrakoplovom za javni prevoz ali katero koli opremo ali delom takšnega zrakoplova;
 - (d) oseba, ki opravlja nalogo, za katero mora pridobiti dovoljenje države članice kot kontrolor zračnega prometa ali kot uslužbenec služb letalskih informacij;
 - (e) upravnik letališča, za katerega se uporablja Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰;
 - (f) oseba, ki opravlja naloge v zvezi z namestitvijo, spreminjanjem, vzdrževanjem, popravilom, tehničnimi pregledi, preverjanjem med letom ali nadzorom letalskih navigacijskih sredstev, za katere prevzema odgovornost država članica;
 - (g) oseba, ki opravlja naloge v zvezi z zemeljsko oskrbo zrakoplova, vključno z oskrbo z gorivom, servisiranjem, pripravo dokumentacije o obremenitvi in uravnoveženosti, natovarjanjem, razledenitvijo in vleko na letališču, zajetem v Uredbi (ES) št. 1008/2008.
4. Vsaka oseba, navedena v odstavku 3, poroča o dogodkih v roku in skladno z zahtevami iz točke 1 Priloge II.
 5. Vsaka organizacija, ki jo potrdi ali odobri država članica, poroča o podrobnostih o dogodkih, zbranih skladno z odstavkom 1, pristojnemu organu te države članice iz člena 6(2).
 6. Vsaka organizacija, ki jo potrdi ali odobri EASA, poroča EASA podrobnosti o dogodkih, zbranih skladno z odstavkom 1.

Člen 5

Prostovoljno poročanje

1. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici vzpostavi sistem prostovoljnega poročanja za lažje zbiranje podrobnosti o dogodkih, ki jih ni mogoče zajeti v sistemu obveznega poročanja, vendar poročevalec meni, da predstavljajo dejansko ali možno nevarnost.

²⁰ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (Besedilo velja za EGP); *UL L 293, 31.10.2008, str. 3.*

2. Vsaka država članica vzpostavi sistem prostovoljnega poročanja za lažje zbiranje podrobnosti o dogodkih, ki jih ni mogoče zajeti v sistemu obveznega poročanja, vendar poročevalec meni, da predstavljajo dejansko ali možno nevarnost, vključno z zbiranjem podrobnosti o dogodkih, ki jih zberejo organizacije na podlagi odstavka 1.
3. Sistemi prostovoljnega poročanja omogočajo zbiranje podrobnosti o dogodkih, o katerih ni obvezno poročati v skladu s Prilogo I, in poročanje o dogodkih s strani oseb, ki niso navedene v členu 4(3).
4. Vsaka organizacija, ki jo potrdi ali odobri država članica, poroča o podrobnostih o dogodkih, zbranih skladno z odstavkom 1, pristojnemu organu te države članice iz člena 6(2).
5. Vsaka organizacija, ki jo potrdi ali odobri EASA, poroča EASA o podrobnostih o dogodkih, zbranih skladno z odstavkom 1.
6. Države članice in organizacije lahko vzpostavijo druge sisteme zbiranja in obdelave informacij v zvezi z varnostjo za zbiranje podrobnosti o dogodkih, ki jih ni mogoče zajeti v sistemih poročanja iz člena 4 ter odstavka 1 in 2 tega člena. Ti sistemi lahko zajemajo poročanje subjektom, ki niso opisani v členu 6(2), ter lahko vključujejo aktivno sodelovanje panoge.

Člen 6

Zbiranje in shranjevanje informacij

1. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici imenuje eno ali več oseb, ki vodijo zbiranje, vrednotenje, obdelavo, analizo in shranjevanje podrobnosti o dogodkih, o katerih se poroča v skladu s členoma 4 in 5. Te imenovane osebe delajo ločeno in neodvisno od drugih oddelkov organizacije.
2. Vsaka država članica imenuje enega ali več pristojnih organov, ki vzpostavijo mehanizem za zbiranje, vrednotenje, obdelavo, analizo in shranjevanje podrobnosti o dogodkih, o katerih se poroča v skladu s členoma 4 in 5. Imenovani pristojni organi pri obravnavi poročenih informacij delajo ločeno in neodvisno od drugih oddelkov.

Organi, ki jim je mogoče skupno ali posamezno zaupati to odgovornost, so naslednji:

- (a) nacionalna uprava za civilno letalstvo in/ali
- (b) organ za preiskave v zvezi z varnostjo in/ali
- (c) kateri koli drugi neodvisni organ ali subjekt, zadolžen za to nalogo.

Če država članica imenuje več kot en organ ali subjekt, enega od njih imenuje za točko za stike za prenos informacij iz člena 8(2).

3. Poročila o dogodkih, ki izhajajo iz podrobnosti o dogodkih, zbranih v skladu s členoma 4 in 5, organizacije hranijo v podatkovni bazi.
4. Poročila o dogodkih, ki izhajajo iz podrobnosti o dogodkih, zbranih v skladu s členoma 4 in 5, pristojni organi iz odstavka 2 hranijo v nacionalni podatkovni bazi.

5. V takšni nacionalni bazi se prav tako shranijo nesreče in resni incidenti.
6. Organi države članice, ki so odgovorni za izvajanje državnega varnostnega programa, imajo neomejen dostop do nacionalne podatkovne baze iz odstavka 4, kar jim je v podporo pri njihovih odgovornostih v zvezi z varnostjo.
7. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo imajo neomejen dostop do nacionalne podatkovne baze iz odstavka 4, da lahko izpolnijo obveznosti iz člena 5(4) Uredbe (EU) št. 996/2010.

Člen 7

Kakovost in popolnost poročil o dogodkih

1. Poročila o dogodkih iz člena 6 vsebujejo najmanj informacije, navedene v točki 2 Priloge II.
2. Vsako poročilo o dogodku iz odstavka 4 člena 6 vsebuje klasifikacijo dogodka, o katerem so zbrane informacije, glede na tveganje za varnost. Klasifikacija se določi skladno s skupnim evropskim sistemom za klasifikacijo tveganj iz odstavka 5.
3. Organizacije in države članice vzpostavijo postopke za preverjanje kakovosti podatkov, predvsem za zagotavljanje skladnosti med različnimi podatki, vsebovanimi v poročilu o dogodku, in prvotnimi podrobnostmi o dogodku, o katerih je poročal poročevalec.
4. Podatkovne baze iz odstavkov 3 in 4 člena 6 uporabljajo standardizirane oblike za lažjo izmenjavo informacij ter so združljive z ECCAIRS in ADREP.
5. Komisija razvije skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj za razvrstitev dogodkov glede na tveganje za varnost. Pri tem Komisija upošteva potrebo po združljivosti z obstoječimi sistemi za klasifikacijo tveganj.
6. Komisija je pooblaščen, da po potrebi sprejme delegirane akte v skladu s členom 18 za opredelitev skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj.
7. Komisija z izvedbenimi akti sprejme ureditve za izvajanje skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).
8. Komisija podpira pristojne organe držav članic pri nalogi vključevanja podatkov, predvsem, a ne samo pri vključevanju minimalnih informacij iz odstavka 1, klasifikaciji dogodkov glede na tveganje iz odstavka 2 in vzpostavitvi postopkov za preverjanje kakovosti podatkov iz odstavka 3. Ta podpora Komisije, predvsem v obliki smernic in delavnic, prispeva k uskladitvi procesa vnosa podatkov v državah članicah.

Člen 8

Evropska centralna podatkovna baza

1. Komisija vodi evropsko centralno podatkovno bazo za shranjevanje vseh poročil o dogodkih, zbranih v Uniji.
2. Vsaka država članica se s Komisijo dogovori o tehničnih protokolih za posodabljanje evropske centralne podatkovne baze s prenosom vseh informacij v zvezi z varnostjo, ki jih vsebujejo nacionalne podatkovne baze iz člena 6(4).
3. EASA se s Komisijo dogovori o tehničnih protokolih za prenos v evropsko centralno podatkovno bazo vseh poročil o dogodkih, zbranih skladno z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²¹ in njenimi izvedbenimi pravili, kot tudi informacij, zbranih na podlagi členov 4(6) in 5(5).
4. Komisija z izvedbenimi akti sprejme ureditve za upravljanje evropske centralne podatkovne baze iz odstavka 1. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).
5. Komisija je pooblaščen, da po potrebi sprejme delegirane akte v skladu s členom 18 za posodobitev ukrepov glede vključevanja v evropsko centralno podatkovno bazo iz odstavkov 2 in 3.

Člen 9

Izmenjava informacij

1. Države članice in EASA sodelujejo pri izmenjavi informacij tako, da pristojnim organom drugih držav članic, EASA in Komisiji prek evropske centralne podatkovne baze omogočijo dostop do vseh informacij v zvezi z varnostjo, shranjenih v svojih podatkovnih bazah. Poročila o dogodkih se v evropsko centralno podatkovno bazo prenesejo v 30 dneh od prvotnega zbiranja podrobnosti o dogodku. Poročila o dogodkih se po potrebi posodobijo z dodatnimi informacijami v zvezi z varnostjo.
2. Informacije v zvezi z nesrečami in resnimi incidenti se prav tako prenesejo v evropsko centralno podatkovno bazo. Osnovne dejanske informacije o nesrečah in resnih incidentih se prenesejo med izvajanjem preiskave. Po koncu preiskave se dodajo vse informacije in povzetek končnega poročila o preiskavi v angleškem jeziku, če je ta na voljo.
3. Če država članica ali EASA med zbiranjem podrobnosti o dogodkih ali shranjevanju poročil o dogodkih prepozna varnostne zadeve, za katere se šteje, da zadevajo drugo državo članico ali EASA ali da je zanje morda treba uvesti varnostni ukrep, ta država

²¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (Besedilo velja za EGP); *UL L 79, 19.3.2008, str. 1.*

članica ali EASA čim prej posreduje vse pomembne informacije v zvezi z varnostjo pristojnim organom držav članic ali EASA.

Člen 10

Razširjanje informacij

1. Vsak subjekt, zadolžen za urejanje varnosti civilnega letalstva ali preiskovanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu v Uniji, ima spletni dostop do informacij o dogodkih v evropski centralni podatkovni bazi.
2. Zainteresirane strani, naštetе v Prilogi III, lahko zahtevajo dostop do določenih informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza. Zainteresirane strani s sedežem v Uniji naslovijo zahtevek za informacije na točko za stike države članice, kjer imajo sedež. Zainteresirane strani, ki nimajo sedeža v Uniji, svoje zahteve naslovijo na Komisijo.
3. Iz varnostnih razlogov se zainteresiranim stranem ne zagotovi neposredni dostop do evropske centralne podatkovne baze.

Člen 11

Obdelava zahtevkov in odločitev

1. Zahtevki se predložijo na obrazcih, ki jih je potrdila točka za stike. Ti obrazci vsebujejo vsaj elemente iz Priloge IV.
2. Točka za stike, ki prejme zahtevek, preveri, ali je zahtevek vložila zainteresirana stran in ali je točka pristojna za obravnavo takega zahtevka.
3. Točka za stike, ki prejme zahtevek, za vsak primer posebej oceni, ali je zahtevek upravičen in izvedljiv. Točke za stike lahko zainteresiranim stranem posredujejo informacije na papirju ali z uporabo varne elektronske komunikacije.
4. Če točka za stike sprejme zahtevek, določi obseg in stopnjo informacij, ki se posredujejo. Te informacije se omejijo izključno na namene zahtevka, brez poseganja v člena 15 in 16. Informacije, ki niso povezane z opremo, poslovanjem ali področjem delovanja zainteresirane strani, se posredujejo samo v zbirni ali anonimizirani obliki. Informacije, ki niso v zbirni obliki, se lahko posredujejo zainteresirani strani, če predloži podrobno utemeljitev.
5. Zainteresiranim stranem iz točke (b) Priloge III se lahko posredujejo samo informacije v zvezi z njihovo opremo, poslovanjem ali področjem delovanja.
6. Točka za stike, ki prejme zahtevek zainteresirane strani iz točke (a) Priloge III, lahko sprejme splošno odločitev, da navedeni zainteresirani strani redno posreduje informacije. Zahtevane informacije se nanašajo na opremo, poslovanje ali področje delovanja zainteresirane strani. S splošno odločitvijo ni mogoče zagotoviti dostopa do celotne vsebine podatkovne baze in takšna odločitev zajema samo dostop do anonimiziranih informacij.

7. Zainteresirana stran uporabi prejete informacije izključno za namen, ki je naveden na obrazcu zahtevka in je združljiv s ciljem iz člena 1 te uredbe. Zainteresirana stran ne razkrije prejetih informacij brez pisnega soglasja posredovalca informacij in sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev ustrezne zaupnosti prejetih informacij.
8. Odločitev o razširjanju informacij na podlagi tega člena je omejena na to, kar je nujno potrebno za namene njihovega uporabnika.
9. Komisija je pooblaščen, da v skladu s členom 18 po potrebi sprejme delegirane akte za posodobitev pravil o razširjanju informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, da razširi ali omeji razširjanje informacij.

Člen 12

Evidenca zahtevkov in izmenjava informacij

1. Vsaka točka za stike vodi evidenco prejetih zahtevkov in sprejetih ukrepov. Navedene informacije se Komisiji sporočijo vsakič, ko se prejme zahtevek in/ali sprejme ukrep.
2. Komisija da vsem točkam za stike na voljo posodobljeni seznam zahtevkov, ki so jih prejele različne točke za stike in Komisija, ter ukrepov, ki so jih te sprejele.

Člen 13

Analiza in spremljanje dogodkov na nacionalni ravni

1. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici razvije postopek analize podrobnosti o dogodkih, zbranih v skladu s členoma 4 in 5, da se opredelijo tveganja za varnost, povezana z ugotovljenimi dogodki. Na podlagi te analize določi vse ustrezne korektivne ali preventivne ukrepe, ki so potrebni za povečanje varnosti.
2. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici po opredelitvi ukrepov, ki so potrebni za obravnavo dejanskih ali možnih varnostnih pomanjkljivosti, pravočasno izvede te ukrepe ter vzpostavi postopek za spremljanje izvajanja in učinkovitosti odzivov.
3. Vsaka organizacija, ki jo potrdi ali odobri država članica, po potrebi v 30 dneh poroča pristojnemu organu te države članice iz člena 6(2) o rezultatu analize, izvedene v skladu z odstavkom 1, in o potrebnih ukrepih v skladu z odstavkom 2.
4. Vsaka država članica razvije postopek analize podrobnosti o dogodkih, zbranih v skladu s členoma 4 in 5, da se opredelijo tveganja za varnost, povezana z ugotovljenimi dogodki. Na podlagi te analize določi vse ustrezne korektivne ali preventivne ukrepe, ki so potrebni za povečanje varnosti.
5. Vsaka država članica po opredelitvi ukrepov, ki so potrebni za obravnavo dejanskih ali možnih varnostnih pomanjkljivosti, pravočasno izvede te ukrepe in vzpostavi postopek za spremljanje izvajanja in učinkovitosti odzivov.
6. Vsaka država članica tudi spremlja izvajanje in učinkovitost odzivov organizacij v skladu z odstavkom 2. Če država članica oceni, da so odzivi neustrezni za obravnavo

dejanske ali možne varnostne pomanjkljivosti, zagotovi, da zadevna organizacija sprejme in izvede dodatne ustrezne ukrepe.

7. Informacije, povezane z analizo in spremljanjem posameznih dogodkov, kot sta opisana v tem členu, se v evropsko centralno podatkovno bazo shranijo pravočasno, najpozneje pa dva meseca po njihovi shranitvi v nacionalno podatkovno bazo.
8. Države članice informacije, pridobljene z analizo poročil o dogodkih, uporabijo za opredelitev sanacijskih ukrepov, ki naj se izvedejo v okviru državnega varnostnega programa.
9. Države članice vsaj enkrat letno objavijo poročilo o varnosti, ki vsebuje informacije o vrstah dogodkov, zbranih v okviru nacionalnih sistemov obveznega in prostovoljnega poročanja, da bi širšo javnost obvestile o ravni varnosti v civilnem letalstvu in ukrepih, ki so jih sprejele za obravnavo vseh varnostnih vprašanj v tem okviru.
10. Države članice lahko objavijo tudi anonimizirana poročila o dogodkih.

Člen 14

Analiza in spremljanje dogodkov na ravni Evropske unije

1. Komisija, EASA in pristojni organi držav članic sodelujejo pri redni izmenjavi in analizi informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza.
2. Sodelovanje izvaja omrežje analitikov varnosti v letalstvu.
3. EASA podpira dejavnosti omrežja analitikov varnosti v letalstvu, med drugim pomaga pri pripravi in organizaciji zasedanj omrežja.
4. Omrežje analitikov varnosti v letalstvu prispeva k večanju varnosti v letalstvu v Uniji, predvsem z izvajanjem analiz varnosti v podporo Evropskemu programu za varnost v letalstvu in Evropskemu načrtu za varnost v letalstvu.
5. EASA informacije o rezultatu analize informacij iz odstavka 1 vključi v letno poročilo o varnosti iz člena 15(4) Uredbe (ES) št. 216/2008.

Člen 15

Varstvo in ustrezna uporaba informacij

1. Države članice in organizacije sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezno zaupnost podrobnosti o dogodkih, ki jih prejmejo v skladu s členi 4, 5 in 10.
2. Podrobnosti o dogodkih se uporabljajo samo za namen, za katerega so bile zbrane. Države članice in organizacije jih dajo na razpolago in uporabijo izključno za ohranjanje ali izboljšanje varnosti v letalstvu. Informacije se ne uporabljajo za pripisovanje krivde ali odgovornosti.

3. Komisija, EASA in pristojni organi držav članic pri izpolnjevanju svojih obveznosti iz člena 14 zagotovijo zaupnost informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, in omejijo njihovo rabo v okviru, ki je strogo nujen za izpolnjevanje njihovih obveznosti v zvezi z varnostjo. Te informacije se zato uporabijo predvsem za analizo trendov na področju varnosti, ki so lahko podlaga za anonimna varnostna priporočila ali navodila za plovnost, brez pripisovanja krivde ali odgovornosti.
4. Države članice zagotovijo, da njihovi pristojni organi iz člena 6(2) in njihovi pravosodni organi med seboj sodelujejo na podlagi predhodnih dogovorov. Namen teh predhodnih dogovorov je zagotoviti pravilno ravnoesje med potrebo po ustreznem delovanju sodstva na eni strani in potrebo po stalni razpoložljivosti informacij v zvezi z varnostjo na drugi.

Člen 16

Zaščita vira informacij

1. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici zagotovi, da so vsi osebni podatki, kot so imena ali naslovi posameznikov, dostopni samo osebam iz člena 6(1). Anonimizirane informacije se razširjajo znotraj organizacije, če je to primerno. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici obdeluje osebne podatke samo v obsegu, ki je potreben za namen te uredbe, in brez poseganja v nacionalne zakonodaje za izvajanje Direktive 95/46/ES.
2. Vsaka država članica zagotovi, da osebni podatki, kot so imena ali naslovi posameznikov, niso nikoli zabeleženi v nacionalni podatkovni bazi iz člena 6(4). Anonimizirane informacije se dajo na voljo vsem zadevnim stranem, da se jim zlasti omogoči izpolnjevanje njihovih obveznosti v smislu izboljšanja varnosti v letalstvu. Vsaka država članica obdeluje osebne podatke samo v obsegu, ki je potreben za namen te uredbe, in brez poseganja v nacionalne zakonodaje za izvajanje Direktive 95/46/ES.
3. Države članice ne sprožijo postopkov v zvezi z nenaklepnimi ali nenamernimi kršitvami zakona, s katerimi se seznanijo samo zato, ker se je o njih poročalo na podlagi členov 4 in 5. To pravilo se ne uporablja za primere hude malomarnosti.
4. Zaposleni, ki poročajo o incidentih v skladu s členoma 4 in 5, ne bodo oškodovani s strani svojih delodajalcev na podlagi informacij, o katerih so poročali, razen v primerih hude malomarnosti.
5. Vsaka organizacija s sedežem v državi članici sprejme notranja pravila, ki opisujejo, kako se v njej zagotavljajo in izvajajo načela kulture pravičnosti, predvsem načelo iz odstavka 4.
6. Vsaka država članica oblikuje organ, odgovoren za izvajanje tega člena. Temu organu lahko zaposleni poročajo o kršitvah pravil, določenih v tem členu. Po potrebi imenovani organ predlaga svoji državi članici, da za delodajalca sprejme kazni iz člena 21.

Člen 17

Posodobitev prilog

Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 18 v povezavi s prilogami k tej uredbi, da te priloge prilagodi tehničnemu napredku, jih uskladi z mednarodno dogovorjeno taksonomijo ADREP, z drugimi zakonodajami, ki jih je sprejela Unija, in z mednarodnimi sporazumi, da posodobi seznam zainteresiranih strani in obrazec zahtevka za informacije iz evropske centralne podatkovne baze ter zagotovi, da obseg incidentov, o katerih je treba poročati v okviru sistema obveznega poročanja, ostane ustrezen.

Člen 18

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz člena 7(6), člena 8(5), člena 11(9) in člena 17 se Komisiji podeli za nedoločen čas.
3. Pooblastilo iz člena 7(6), člena 8(5), člena 11(9) in člena 17 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliceta. S sklepom o preklicu pooblastila pooblastilo iz navedenega sklepa preneha. Sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na dan, ki je v njem naveden. Na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov ne vpliva.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 7(6), členom 8(5), členom 11(9) in členom 17, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet v dveh mesecih od dne, ko sta bila o njem uradno obveščena, ne nasprotujeta ali če pred iztekom tega roka obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok podaljša za dva meseca.

Člen 19

Postopek odbora

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 65 Uredbe (ES) št. 216/2008. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 20

Dostop do dokumentov in varstvo osebnih podatkov

1. Razen členov 10 in 11, ki določata strožja pravila dostopa do podatkov in informacij, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, se ta uredba uporablja brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1049/2001.
2. Ta uredba se uporablja brez poseganja v nacionalne zakonodaje za izvajanje Direktive 95/46/ES in v skladu z Uredbo (ES) št. 45/2001.

Člen 21

Kazni

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe. Predvidene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice obvestijo Komisijo, ko so sprejete kazni na podlagi tega člena.

Člen 22

Sprememba Uredbe (EU) št. 996/2010

Člen 19 se črta.

Člen 23

Razveljavitve

Direktiva 2003/42/ES, Uredba Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredba Komisije (ES) št. 1330/2007 se razveljavijo.

Člen 24

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA I: SEZNAM INCIDENTOV, O KATERIH JE TREBA POROČATI V OKVIRU SISTEMA OBVEZNEGA POROČANJA O DOGODKIH

Del A: Seznam incidentov, o katerih je treba poročati in se nanašajo na operacije, vzdrževanje, popravilo in izdelavo zrakoplovov

Opomba 1: Čeprav je v tem delu navedena večina incidentov, o katerih je treba poročati, v njem ni mogoče v celoti zajeti vseh. Poročati bi bilo treba tudi o vseh drugih incidentih, za katere vpleteni menijo, da izpolnjujejo merila.

Opomba 2: Ta del ne vključuje nesreč in resnih incidentov, ki so opredeljeni v Uredbi (EU) št. 996/2010. Poleg drugih zahtev, ki se nanašajo na obveščanje o nesrečah in resnih incidentih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 996/2010, se o nesrečah in resnih incidentih poroča tudi v okviru sistemov obveznega poročanja o dogodkih.

Opomba 3: Ta del vsebuje primere zahtev za poročanje glede operacij, vzdrževanja, popravila in izdelave zrakoplovov.

Opomba 4: Dogodki, o katerih je treba poročati, so tisti, pri katerih je bila ali bi lahko bila ogrožena varnost operacije ali ki bi lahko privedli do nevarne situacije. Če po mnenju poročevalca incident ni ogrozil varnosti operacije, vendar bi, če bi se ponovil v drugačnih, toda verjetnih okoliščinah, povzročil nevarnost, bi bilo treba o njem poročati. Poročanje o dogodku lahko velja za potrebno pri eni kategoriji izdelkov, delov ali naprav, medtem ko lahko pri drugi kategoriji to ne velja, pri čemer se lahko zaradi odsotnosti ali obstoja enega samega dejavnika, človeškega ali tehničnega, incident sprevrže v nesrečo ali resni incident.

Opomba 5: Dogodki, o katerih je treba poročati, se lahko nanašajo na dogodke, ki zajemajo zrakoplove s posadko, kot tudi zrakoplove s sistemom za pilotiranje na daljavo.

VSEBINA

1: LETALSKE OPERACIJE

2: ZRAKOPLOVI – TEHNIČNI VIDIK

3: VZDRŽEVANJE IN POPRAVILO ZRAKOPLOVA

4: NAVIGACIJSKE SLUŽBE ZRAČNEGA PROMETA, OBJEKTI IN NAPRAVE TER ZEMELJSKE SLUŽBE

1. LETALSKE OPERACIJE

1.1. Delovanje zrakoplova

(a) Izogibanje:

- nevarnost trčenja z drugim zrakoplovom, tlemi ali drugim predmetom ali nevarna situacija, v kateri bi bil primeren postopek izogibanja;
- izogibanje, potrebno za preprečitev trčenja z drugim zrakoplovom, tlemi ali drugim predmetom;

- izogibanje, potrebno za preprečitev drugih nevarnih situacij.
- (b) Incidenti pri vzletanju ali pristajanju, vključno z varnostnimi ali zasilnimi pristanki. Incidenti, kot so pristanek pred pragom vzletno-pristajalne steze, pristanek, pri katerem se zrakoplov ne more ustaviti do konca vzletno-pristajalne steze, ali pristanek, pri katerem zrakoplov zapelje bočno z vzletno-pristajalne steze. Vzleti, prekinjeni vzleti, pristanki ali poskusi pristanka na zaprti, zasedeni ali napačni vzletno-pristajalni stezi. Nedovoljeni vdori na vzletno-pristajalno stezo.
- (c) Nezmožnost doseganja predvidene zmogljivosti med vzletom ali začetnim vzpenjanjem.
- (d) Kritično nizka količina goriva ali nezmožnost prečrpavanja goriva ali porabe skupne količine goriva, ki se lahko porabi.
- (e) Izguba nadzora (vključno z delno ali začasno) ne glede na vzrok.
- (f) Incidenti pri vzletu do dosega ali po dosegu hitrosti V1 kot posledica ali vzrok nevarne ali potencialno nevarne situacije (npr. prekinjen vzlet, dotik repa s tlemi, izguba moči motorja itd.).
- (g) Nadaljevanje leta po neuspelem priletu, ki ima za posledico nevarno ali potencialno nevarno situacijo.
- (h) Nenamerno znatno odstopanje od hitrosti letenja, predvidene sledi leta ali višine (za več kot 300 čevljev) ne glede na vzrok.
- (i) Spuščanje pod absolutno/relativno višino odločitve ali najmanjšo absolutno/relativno višino spusta brez potrebnega vizualnega stika.
- (j) Izguba zaznavanja položaja glede na dejanski položaj ali položaj drugega zrakoplova.
- (k) Prekinitev komunikacije med letalsko posadko (CRM) ali med letalsko posadko in drugimi osebami (kabinska posadka, kontrola zračnega prometa, letalski inženirji).
- (l) Trd pristanek – pristanek, za katerega velja, da zahteva pregled podvozja („heavy landing check“).
- (m) Preseganje omejitev glede neuravnoteženosti goriva.
- (n) Nepravilna nastavitve kode SSR ali pomožne skale na višinomeru.
- (o) Nepravilno programiranje ali napačni vnosi pri opremi, ki se uporablja za navigacijo ali izračun zmogljivosti, ali uporaba napačnih podatkov.
- (p) Napačen sprejem ali razlaga radio-telefonskih sporočil.
- (q) Napake ali okvare na sistemu za gorivo, ki so vplivale na oskrbo z gorivom in/ali njegovo distribucijo.

- (r) Zrakoplov nenamerno zapusti asfaltno ali betonsko površino.
- (s) Trčenje med zrakoplovom in katerim koli drugim zrakoplovom, vozilom ali drugim predmetom na zemlji.
- (t) Nenamerno in/ali nepravilno delovanje katerih koli krmilnih naprav.
- (u) Nezmožnost doseganja predvidene konfiguracije zrakoplova v katerikoli fazi leta (npr. podvozje in vratca podvozja, zakrilca, stabilizatorji, predkrilca itd.).
- (v) Nevarna ali potencialno nevarna situacija, ki je posledica namerne simulacije izrednih razmer za namene usposabljanja, preverjanja sistema ali preizkušanja.
- (w) Nenormalne vibracije.
- (x) Sprožitev katerega koli primarnega sistema opozarjanja, povezanega z manevriranjem zrakoplova, npr. opozorilo glede konfiguracije, opozorilo o porušitvi vzgona („stick shaker“ – tresenje palice), opozorilo o prekoračitvi hitrosti itd., razen če:
 - (1) je posadka z gotovostjo ugotovila, da je šlo za lažno opozorilo, in pod pogojem, da lažno opozorilo ni imelo za posledico težave ali nevarnosti zaradi odziva posadke na opozorilo; ali
 - (2) je do sprožitve prišlo zaradi usposabljanja ali preizkušanja.
- (y) „Opozorilo“ sistemov opozarjanja na bližino tal (GPWS/TAWS), kadar:
 - (1) zrakoplov pride bliže tlom, kakor je bilo načrtovano ali predvideno;
 - (2) se je opozorilo pojavilo v instrumentnih meteoroloških razmerah letenja ali ponoči in je ugotovljeno, da se je sprožilo zaradi povečane hitrost spuščanja (način 1);
 - (3) je opozorilo posledica tega, da podvozje ali zakrilca niso bila spuščena na ustrezni točki prileta (način 4); ali
 - (4) je težava ali nevarnost posledica ali bi lahko bila posledica odziva posadke na „opozorilo“, npr. zmanjšano razdvajanje od drugih zrakoplovov. Sem lahko spadajo vsi načini ali vrste opozorila, tj. prava, moteča ali lažna.
- (z) „Alarm“ sistemov GPWS/TAWS, kadar je težava ali nevarnost posledica ali bi lahko bila posledica odziva posadke na ta „alarm“.
- (aa) Navodila sistema ACAS (RA).
- (bb) Piš reaktivnega motorja ali propelerja, ki ima za posledico znatno škodo ali težko poškodbo.

1.2. Izredni dogodki

- (a) Požar, eksplozija, dim ali strupeni ali zdravju škodljivi hlapi, nenavaden vonj, tudi če so bili požari pogašeni.
- (b) Uporaba katerega koli nestandardnega postopka s strani letalske ali kabinske posadke z namenom obvladovanja izrednega dogodka, kadar:
 - (1) postopek sicer obstaja, vendar se ne uporablja;
 - (2) postopek ne obstaja;
 - (3) postopek sicer obstaja, vendar je nepopoln ali neustrezen;
 - (4) je postopek nepravilen;
 - (5) se uporablja nepravilen postopek.
- (c) Neprimernost katerega koli postopka, predvidenega za uporabo v sili, tudi kadar se uporablja za namene vzdrževanja, usposabljanja ali preizkušanja.
- (d) Dogodek, ki privede do zasilne evakuacije.
- (e) Znižanje kabinskega tlaka.
- (f) Uporaba katere koli zasilne opreme ali predpisanih postopkov v sili z namenom obvladovanja situacije.
- (g) Dogodek, ki privede do razglasitve izrednega dogodka („Mayday“ ali „panne“).
- (h) Nezadovoljivo delovanje katerega koli zasilnega sistema ali opreme, vključno z vsemi izhodnimi vrati in razsvetljavo, tudi kadar se uporablja za namene vzdrževanja, usposabljanja ali preizkušanja.
- (i) Okoliščine, v katerih mora kateri koli član posadke nujno uporabiti kisik.

1.3. Onesposobitev posadke

- (a) Onesposobitev katerega koli člana letalske posadke, vključno z onesposobitvijo pred odhodom, če se domneva, da bi lahko privedla do onesposobitve po vzletu.
- (b) Onesposobitev katerega koli člana kabinske posadke, ki ima za posledico njegovo nezmožnost opravljanja bistvenih nalog v primeru sile.

1.4. Poškodbe

- (a) Incidenti, ki so ali bi lahko privedli do znatne poškodbe potnikov ali posadke, vendar se ne štejejo za nesrečo, o kateri je treba poročati.
- (b) Resni zdravstveni dogodek, ki vpliva na člane posadke ali potnike.

1.5. Meteorologija

- (a) Udar strele, ki je povzročil škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije.
- (b) Toča, ki je povzročila škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije.
- (c) Letenje skozi močno turbulenco, ki ima za posledico poškodbo oseb v zrakoplovu ali po katerem je treba opraviti pregled zrakoplova.
- (d) Zrakoplov naleti na strižni veter.
- (e) Zaledenitev, ki je povzročila težave z upravljanjem, škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije.

1.6. Varnost

- (a) Nezakonito vmešavanje v zrakoplov, vključno z grožnjo z bombnim napadom ali ugrabitvijo.
- (b) Težave pri nadzorovanju vinjenih, nasilnih ali nediscipliniranih potnikov.
- (c) Odkritje slepega potnika.

1.7. Drugi dogodki

- (a) Večkrat pojavljajoči se incidenti določene vrste, ki sami zase sicer ne bi veljali za dogodke, „o katerih je treba poročati“, vendar zaradi pogostosti pojavljanja predstavljajo potencialno nevarnost.
- (b) Trčenje s pticami, ki je povzročilo škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije.
- (c) Zrakoplov naleti na vrtnično sled.
- (d) Utrujenost posadke, za katero velja, da je ogrozila ali bi lahko ogrozila zrakoplov ali osebe na krovu zrakoplova ali na tleh.
- (e) Vsi drugi incidenti katere koli vrste, za katere velja, da so ogrozili ali bi lahko ogrozili zrakoplov ali osebe na krovu zrakoplova ali na tleh.

2. ZRAKOPLOVI – TEHNIČNI VIDIK

2.1. Konstrukcija

Ni treba poročati o vseh napakah na konstrukciji zrakoplova. Za odločitev o tem, ali je napaka dovolj resna, da je treba o njej poročati, je potrebna tehnična presoja. Pri tem se lahko upoštevajo naslednji primeri:

- (a) Poškodba glavnega konstrukcijskega elementa (PSE), ki se ne uvršča kot odporen na poškodbe (element z omejeno življenjsko dobo). Glavni

konstrukcijski elementi so elementi, ki bistveno prispevajo k prenašanju obremenitev med letom, na tleh in zaradi vzdrževanja tlaka v kabini in katerih okvara bi lahko imela za posledico katastrofalno okvaro zrakoplova.

- (b) Okvara ali poškodba, ki presega dopustne poškodbe na glavnem konstrukcijskem elementu, ki je opredeljen kot odporen na poškodbe.
- (c) Poškodba ali okvara, ki presega dopustne tolerance konstrukcijskega elementa, katerega okvara bi lahko zmanjšala konstrukcijsko togost do te mere, da ne bi bilo več mogoče upoštevati predpisanih omejitev glede drhtenja („flutter“), divergence ali obratnih odklonov krmil.
- (d) Poškodba ali okvara na konstrukcijskem elementu, ki bi lahko imela za posledico sprostitve delov, ki lahko poškodujejo osebe v zrakoplovu.
- (e) Poškodba ali okvara na konstrukcijskem elementu, ki bi lahko ogrozila pravilno delovanje sistemov. Glej točko (2) spodaj.
- (f) Izguba katerega koli dela konstrukcije zrakoplova med letom.

2.2. Sistemi

Predlagana so naslednja splošna merila, ki se uporabljajo za vse sisteme:

- (a) Odpoved, znatna napaka v delovanju ali okvara katerega koli sistema, podsistema ali sklopa naprav, kadar ni mogoče zadovoljivo izpeljati standardnih operativnih postopkov, urjenj itd.
- (b) Nezmožnost obvladovanja sistema s strani posadke, na primer:
 - (1) dejanja, ki niso posledica ukaza letalske posadke zrakoplova,
 - (2) napačen in/ali nepopoln odziv, vključno z omejeno gibljivostjo ali togostjo,
 - (3) prekomeren odklon („runaway“),
 - (4) mehanska prekinitve ali okvara.
- (c) Okvara ali nepravilno delovanje ene ali več izključnih funkcij sistema (en sistem lahko vključuje več funkcij).
- (d) Medsebojno motenje znotraj enega sistema ali med več sistemi.
- (e) Okvara ali nepravilno delovanje zaščitne naprave ali zasilnega sistema, povezanega s sistemom.
- (f) Izguba podvojenosti sistema.
- (g) Katerikoli incident, ki izhaja iz nepredvidenega obnašanja sistema.

- (h) Za tipe zrakoplovov z enim samim glavnim sistemom, podsistemi ali sklopi naprav: izguba, znatna napaka v delovanju ali okvara katerega koli glavnega sistema, podsistema ali sklopa naprav.
- (i) Za tipe zrakoplovov z več neodvisnimi glavnimi sistemi, podsistemi ali sklopi naprav: izguba, znatna napaka v delovanju ali okvara več kot enega glavnega sistema, podsistema ali sklopa naprav.
- (j) Sprožitev katerega koli primarnega sistema opozarjanja, povezanega s sistemi ali opremo zrakoplova, razen če je posadka z gotovostjo ugotovila, da je šlo za lažno opozorilo, in pod pogojem, da lažno opozorilo ni imelo za posledico težave ali nevarnosti zaradi odziva posadke na opozorilo.
- (k) Uhajanje hidravličnih tekočin, goriva, olja ali drugih tekočin, ki je imelo za posledico nevarnost požara ali možno nevarno onesnaženje konstrukcije, sistemov ali opreme zrakoplova ali nevarnost za osebe v zrakoplovu.
- (l) Nepravilno delovanje ali okvara katerega koli indikacijskega sistema, kadar ima to lahko za posledico zavajajoče opozarjanje posadke.
- (m) Odpoved, nepravilno delovanje ali okvara, če se pojavi v kritični fazi leta in vpliva na delovanje sistema.
- (n) Znatni upad dejanske zmogljivosti v primerjavi s potrjeno zmogljivostjo, kar je povzročilo nevarno situacijo (ob upoštevanju točnosti metode za izračun zmogljivosti), vključno z zaviralnim učinkom, porabo goriva itd.
- (o) Asimetrija krmilnih površin; npr. zakrilc, predkrilc, spojlerjev itd.

Dodatek k tej prilogi vsebuje seznam primerov incidentov, o katerih je treba poročati in ki izhajajo iz uporabe teh splošnih meril pri določenih sistemih.

2.3. Pogonski sistemi (vključno z motorji, propelerji in rotorskimi sistemi) in pomožne energetske enote (APU)

- (a) Samodejna zaustavitev, namerno ugašanje ali nepravilno delovanje motorja.
- (b) Prekomerna hitrost ali nezmožnost uravnavanja števila vrtljajev katere koli komponente, ki rotira z veliko hitrostjo (na primer: APU, zračni zaganjalnik motorja, oprema za klimatizacijo, turbinski motor, propeler ali rotor).
- (c) Okvara ali nepravilno delovanje katerega koli dela motorja ali pogonskega sistema, ki ima za posledico eno ali več naslednjih stanj:
 - (1) odstopanje komponent/delcev;
 - (2) nenadzorovan notranji ali zunanji požar ali izbruh vročega plina;
 - (3) potisk v drugo smer od tiste, ki jo je izbral pilot;
 - (4) odpoved delovanja ali samodejno delovanje sistema vzratnega potiska;
 - (5) nezmožnost uravnavanja moči, potiska ali števila vrtljajev;

- (6) okvara nosilnika motorja;
 - (7) delna ali popolna izguba glavnega dela pogonskega sistema;
 - (8) vidno sproščanje gostega dima ali koncentracij strupenih snovi, kar zadostuje za onesposobitev posadke ali potnikov;
 - (9) nezmožnost zaustavitve motorja z uporabo običajnih postopkov;
 - (10) nezmožnost ponovnega zagona uporabnega motorja.
- (d) Izguba, sprememba ali nihanje potiska/moči, ki ni posledica ukaza letalske posadke in se uvršča kot izguba nadzora nad potiskom ali močjo (LOTIC):
- (1) pri enomotornem zrakoplovu;
 - (2) kadar velja, da je v primeru zadevnega zrakoplova prevelika;
 - (3) kadar bi to lahko vplivalo na več kot en motor pri večmotornem zrakoplovu, zlasti pri dvomotornih zrakoplovih; ali
 - (4) pri večmotornem zrakoplovu, ki uporablja isti ali podoben tip motorja med delovanjem, pri katerem bi dogodek veljal za nevarnega ali kritičnega.
- (e) Vsaka okvara na delu z omejeno življenjsko dobo, ki ima za posledico odstranitev dela pred koncem njegove življenjske dobe.
- (f) Okvare skupnega izvora, ki bi lahko povzročile tako visok odstotek zaustavitev motorja med letom, da obstaja možnost zaustavitve več kot enega motorja med istim letom.
- (g) Odpoved delovanja ali nekontrolirano delovanje naprave za omejitev delovanja motorja ali za njegov nadzor.
- (h) Preseganje parametrov motorja.
- (i) Stik s tujimi predmeti in delci (FOD), ki ima za posledico nastanek škode.

Propelerji in prenosi

- (j) Okvara ali nepravilno delovanje katerega koli dela propelerja ali pogonskega sistema, ki ima za posledico eno ali več naslednjih stanj:
- (1) prekoračitev števila vrtljajev propelerja;
 - (2) pojav prekomernega aerodinamičnega upora;
 - (3) potisk v nasprotno smer od tiste, ki jo je izbral pilot;
 - (4) ločitev propelerja ali večjega dela propelerja;
 - (5) napaka, ki ima za posledico preveliko neuravnoteženost;

- (6) nenamerna sprememba koraka propelerja v položaj, ki je manjši od določenega minimalnega koraka med letom;
- (7) nezmožnost nastavitve propelerja na nož;
- (8) nezmožnost spremembe koraka propelerja;
- (9) sprememba koraka propelerja, ki ni posledica ukaza letalske posadke;
- (10) nihanje vrtilnega momenta ali hitrosti, ki ga ni mogoče kontrolirati;
- (11) ločitev nizkoenergetskih delov.

Rotorji in prenosi

- (k) Poškodba ali okvara reduktorja/pesta glavnega rotorja, ki bi lahko imela za posledico ločitev rotorskega sklopa med letom in/ali nepravilno delovanje naprave za krmiljenje rotorja.
- (l) Poškodba repnega rotorja, prenosa in enakovrednih sistemov.

Pomožne energetske enote (APU)

- (m) Zaustavitev ali odpoved, kadar mora biti APU na voljo na podlagi operativnih zahtev, npr. ETOPS, MEL.
- (n) Nezmožnost zaustavitve APU.
- (o) Prekoračitev hitrosti.
- (p) Nezmožnost zagona APU, kadar je to potrebno iz operativnih razlogov.

2.4. Človeški dejavniki

Vsak incident, pri katerem bi lahko katera koli značilnost ali neprimernost zasnove zrakoplova privedla do napake pri uporabi, ki bi lahko imela nevaren ali katastrofalen učinek.

2.5. Drugi dogodki

- (a) Vsak incident, pri katerem bi lahko katera koli značilnost ali neprimernost zasnove zrakoplova privedla do napake pri uporabi, ki bi lahko imela nevaren ali katastrofalen učinek.
- (b) Incident, ki običajno ne velja za dogodek, o katerem je treba poročati (npr. notranja oprema in oprema kabine, vodni sistemi), vendar so njegove okoliščine privedle do ogrožanja zrakoplova ali oseb v njem.
- (c) Požar, eksplozija, dim ali strupeni ali zdravju škodljivi hlapi.
- (d) Vsak drug dogodek, ki bi lahko ogrozil zrakoplov ali vplival na varnost oseb v zrakoplovu ali oseb ali premoženja v bližini zrakoplova ali na tleh.

- (e) Odpoved ali okvara sistema za obveščanje potnikov, tako da obvestil potnikom ni mogoče oddajati ali pa niso slišna.
- (f) Nezmožnost nastavitve pilotovega sedeža med letom.

3. VZDRŽEVANJE IN POPRAVILO ZRAKOPLOVA

- (a) Nepravilna montaža delov ali komponent zrakoplova, odkrita med postopkom pregleda ali preizkušanja, ki se ni izvajal posebej v ta namen.
- (b) Uhajanje vročega izpustnega zraka („bleed air“), ki povzroči poškodbo konstrukcije.
- (c) Vsaka okvara na delu z omejeno življenjsko dobo, ki ima za posledico odstranitev dela pred koncem njegove življenjske dobe.
- (d) Vsaka poškodba ali poslabšanje (npr. lomi, razpoke, korozija, razslojitev, odlepljenje itd.) ne glede na vzrok (npr. drhtenje, izguba togosti ali napaka na konstrukciji), in sicer:
 - (1) primarne konstrukcije ali glavnega konstrukcijskega elementa (na podlagi opredelitve v proizvajalčevem priročniku za vzdrževanje), kadar takšna poškodba ali poslabšanje presega dovoljene meje, določene v priročniku za vzdrževanje, in zahteva popravilo ali popolno ali delno zamenjavo;
 - (2) sekundarne konstrukcije, kar je ali bi lahko imelo za posledico ogrožanje zrakoplova;
 - (3) motorja, propelerja ali rotorskega sistema pri zrakoplovih z rotorjem.
- (e) Kakršna koli napaka, nepravilno delovanje ali okvara katerega koli sistema ali opreme ali njuna poškodba ali poslabšanje, ki se odkrije na podlagi izpolnjevanja navodila glede plovnosti ali drugega obveznega navodila, ki ga izda regulativni organ, kadar:
 - (1) organizacija, ki poroča in izvaja skladnost z navodili, ta dogodek odkrije prvič;
 - (2) pri katerem koli kasnejšem izvajanju navodil dogodek presega dovoljene meje, navedene v navodilu, in/ali kadar objavljeni postopki popravila/odprave niso na voljo.
- (f) Nezadovoljivo delovanje katerega koli zasilnega sistema ali opreme, vključno z vsemi izhodnimi vrati in razsvetljavo, tudi kadar se uporablja za namene vzdrževanja ali preizkušanja.
- (g) Neskladnost ali znatne napake pri izvajanju skladnosti z zahtevanimi postopki vzdrževanja.
- (h) Izdelki, deli, naprave in materiali neznanega ali sumljivega izvora.

- (i) Zavajajoči, napačni ali nezadostni podatki o vzdrževanju ali postopki, ki bi lahko privedli do napak pri vzdrževanju.
- (j) Kakršna koli napaka, nepravilno delovanje ali okvara opreme na tleh, ki se uporablja za preizkušanje ali preverjanje sistemov in opreme zrakoplova, če zahtevani postopki rutinskega pregleda in preizkušanja niso omogočili jasne identifikacije problema in ima to za posledico nevarno situacijo.

4. NAVIGACIJSKE SLUŽBE ZRAČNEGA PROMETA, OBJEKTI IN NAPRAVE TER ZEMELJSKE SLUŽBE

4.1. Navigacijske službe zračnega prometa (ANS)

Glej Prilogo IB, seznam incidentov, o katerih je treba poročati in se nanašajo na navigacijske službe zračnega prometa.

4.2. Letališče ter letališke naprave in objekti

- (a) Prekinitev radijske komunikacije med osebjem na tleh in službo zračnega prometa.
- (b) Izguba alarmnega sistema gasilske postaje.
- (c) Reševalne in gasilske službe niso razpoložljive skladno z zahtevami.
- (d) Znatna sprememba obratovalnih pogojev letališča, ki bi lahko privedla do nevarnih razmer in ni bila sporočena službi zračnega prometa.

4.3. Sprejem in odprema potnikov, prtljage in tovora

- (a) Znatno onesnaženje konstrukcije, sistemov in opreme zrakoplova, ki je posledica prevoza prtljage ali tovora.
- (b) Nepravilno vkrcanje potnikov, natovarjanje prtljage ali tovora, ki bi lahko znatno vplivalo na maso in/ali uravnoteženost zrakoplova.
- (c) Nepravilno shranjevanje prtljage ali tovora (vključno z ročno prtljago), ki bi lahko kakor koli ogrozilo zrakoplov, njegovo opremo ali osebe v njem ali oviralo zasilno evakuacijo.
- (d) Nepravilna razporeditev tovornih zabojnikov ali večjih kosov tovora.
- (e) Prevoz ali poskus prevoza nevarnega blaga v nasprotju z veljavnimi predpisi, vključno z napačnim označevanjem in pakiranjem nevarnega blaga.

4.4. Zemeljska oskrba zrakoplova in servisiranje

- (a) Razlitje znatnih količin goriva med polnjenjem zrakoplov z gorivom.
- (b) Polnjenje nepravilnih količin goriva, ki bi lahko znatno vplivale na avtonomijo, zmogljivost, uravnoteženost ali trdnost konstrukcije zrakoplova.

- (c) Napaka, nepravilno delovanje ali okvara opreme na tleh, ki se uporablja za preizkušanje ali preverjanje sistemov in opreme zrakoplova, če zahtevani postopki rutinskega pregleda in preizkušanja niso omogočili jasne identifikacije problema in ima to za posledico nevarno situacijo.
- (d) Neskladnost ali znatne napake pri izvajanju skladnosti z zahtevanimi postopki servisiranja.
- (e) Polnjenje onesnaženega goriva ali goriva ali drugih bistvenih tekočin (vključno s kisikom in pitno vodo) napačnega tipa.

Dodatek k delu A PRILOGE I

V naslednjih pododstavkih so navedeni primeri incidentov, o katerih je treba poročati in ki izhajajo iz uporabe splošnih meril pri določenih sistemih, naštetih v odstavku 2.2 dela A Priloge I.

1. Klimatizacija/ventilacija
 - (a) popolna odpoved sistema hlajenja letalske elektronike;
 - (b) znižanje kabinskega tlaka.
2. Sistem avtomatskega krmiljenja zrakoplova
 - (a) sistem avtomatskega krmiljenja zrakoplova po vklopu ne preide v želeni način delovanja;
 - (b) znatne težave posadke pri obvladovanju zrakoplova, povezane z delovanjem sistema avtomatskega krmiljenja zrakoplova, o katerih letalska posadka poroča;
 - (c) odpoved katere koli odklopne naprave sistema avtomatskega krmiljenja zrakoplova;
 - (d) sprememba načina delovanja sistema avtomatskega krmiljenja zrakoplova, ki ni posledica ukaza letalske posadke.
3. Komunikacije
 - (a) odpoved ali okvara sistema za obveščanje potnikov, tako da obvestil potnikom ni mogoče oddajati ali pa niso slišna;
 - (b) popolna izguba komunikacije med letom.
4. Električni sistem
 - (a) izguba enega sistema za distribucijo izmeničnega ali enosmernega električnega toka (AC/DC);
 - (b) popolna izguba ali izguba več kot enega električnega generatorja;
 - (c) odpoved rezervnega (zasilnega) električnega generatorja.
5. Pilotska kabina/potniška kabina/prostor za tovor
 - (a) nezmožnost nastavitve pilotovega sedeža med letom;
 - (b) odpoved katerega koli zasilnega sistema ali opreme, vključno s signalnim sistemom za zasilno evakuacijo, vsemi izhodnimi vrati,
 - (c) zasilno razsvetljavo itd.;
 - (d) odpoved delovanja zadrževalne naprave pri sistemu nakladanja tovora.

6. Sistem zaščite pred požarom
 - (a) požarni alarmi, razen tistih, ki so takoj potrjeni kot lažni;
 - (b) neodkrita odpoved ali okvara sistema odkrivanja požara/dima oziroma zaščite pred njim, ki bi lahko privedla do izgube ali omejenega delovanja sistema odkrivanja požara oziroma zaščite pred njim;
 - (c) odsotnost opozarjanja v primeru dejanskega požara ali dima.
7. Krmarjenje letala
 - (a) asimetrija zakrilc, predkrilc, spojlerjev itd.
 - (b) omejena gibljivost, togost ali slabo ali zakasnelo odzivanje pri delovanju primarnih sistemov za krmarjenje leta ali pripadajočih sistemov pomožnih krmil in varovalnih sistemov;
 - (c) prekomeren odklon krmilnih površin („flight control surface runaway“);
 - (d) vibracije krmilnih površin, ki jih zazna posadka;
 - (e) mehanski odklop ali odpoved delovanja krmilnih površin;
 - (f) znatno oviranje normalnega krmarjenja zrakoplova ali poslabšanje letalnih lastnosti.
8. Sistem za gorivo
 - (a) nepravilno delovanje prikazovalnika količine goriva, ki ima za posledico popolno porabo goriva ali lažno prikazovanje količine goriva na krovu;
 - (b) uhajanje goriva, ki je povzročilo večjo izgubo goriva, nevarnost požara ali znatno onesnaženje;
 - (c) nepravilno delovanje ali okvara sistema izpuščanja goriva v zraku, ki je imelo za posledico nenamerno izgubo znatne količine goriva, nevarnost požara, nevarno onesnaženje opreme zrakoplova ali nezmožnost izpuščanja goriva v zraku;
 - (d) napake ali okvare na sistemu za gorivo, ki so znatno vplivale na oskrbo z gorivom in/ali njegovo porazdelitev;
 - (e) nezmožnost prečrpavanja ali porabe skupne količine goriva, ki se lahko porabi.
9. Hidravlika
 - (a) odpoved enega hidravličnega sistema (samo ETOPS);
 - (b) odpoved delovanja izolacijskega sistema;
 - (c) odpoved več kot enega hidravličnega sistema;

- (d) odpoved rezervnega hidravličnega sistema;
 - (e) nenamerna sprožitev rezervnega generatorja („Ram Air Turbine“).
10. Sistem za odkrivanje/preprečevanje zaledenitve
- (a) neodkrita odpoved ali zmanjšana zmogljivost protizaledenitvenega/razledenitvenega sistema;
 - (b) odpoved več kot enega sistema gretja s sondo;
 - (c) nezmožnost doseganja simetrične razledenitve kril;
 - (d) nenormalno kopičenje ledu, ki znatno vpliva na zmogljivost ali upravljanje zrakoplova;
 - (e) močno zmanjšano vidno polje posadke.
11. Indikacijski/opozorilni/zapisovalni sistemi
- (a) nepravilno delovanje ali okvara katerega koli indikacijskega sistema, kadar obstaja možnost, da bi zaradi zavajajočega prikazovanja posadka na bistvenem sistemu ukrepala neprimerno;
 - (b) odpoved rdeče opozorilne funkcije sistema;
 - (c) pri pilotskih kabinah s katodnimi zasloni („glass cockpit“): odpoved ali nepravilno delovanje več kot ene prikazovalne enote ali računalnika, ki se uporablja za prikazovanje/opozarjanje.
12. Sistem podvozja/zavore/pnevmatike
- (a) požar na zavornem sistemu;
 - (b) znatna izguba zaviralnega učinka;
 - (c) nesimetrično zaviranje, ki ima za posledico znatno odstopanje od predvidene poti;
 - (d) odpoved sistema spuščanja podvozja s prostim padom (tudi med načrtovanimi preizkusi);
 - (e) nehoteno izvlečenje/uvlečenje pristajalnega podvozja ali vratc podvozja;
 - (f) predrtnje več pnevmatik.
13. Navigacijski sistemi (vključno s sistemi za natančni prilet) in sistemi podatkov o letu
- (a) popolna odpoved ali več okvar navigacijske opreme;
 - (b) popolna odpoved ali več okvar opreme sistema podatkov o letu;
 - (c) občutno zavajajoči prikazi;

- (d) znatne navigacijske napake zaradi napačnih podatkov ali napake pri kodiranju v podatkovni bazi;
 - (e) nepričakovana odstopanja od prečne ali vertikalne poti, ki jih ne povzroči dejanje pilota;
 - (f) težave z zemeljskimi navigacijskimi napravami, ki privedejo do znatnih navigacijskih napak, ki niso povezane s preходом iz inertne navigacije v radijsko navigacijo.
14. Kisik za zrakoplov, v katerem se vzdržuje zračni tlak
- (a) odpoved oskrbe s kisikom v pilotski kabini;
 - (b) odpoved oskrbe s kisikom za znatno število potnikov (več kot 10 %), tudi kadar je odkrita med vzdrževanjem, usposabljanjem ali preizkušanjem.
15. Sistem za odvod izpustnega zraka
- (a) uhajanje vročega izpustnega zraka, ki ima za posledico sprožitev požarnega alarma ali poškodbo konstrukcije;
 - (b) odpoved vseh sistemov za odvod izpustnega zraka;
 - (c) odpoved sistema za odkrivanje uhajanja izpustnega zraka.

Del B: Seznam incidentov, o katerih je treba poročati in se nanašajo na navigacijske službe zračnega prometa

Opomba 1: Čeprav je v tem delu navedena večina incidentov, o katerih je treba poročati, v njem ni mogoče v celoti zajeti vseh. Poročati bi bilo treba tudi o vseh drugih incidentih, za katere vpleteni menijo, da izpolnjujejo merila.

Opomba 2: Ta del ne vključuje nesreč in resnih incidentov, ki so opredeljeni v Uredbi (EU) št. 996/2010. Poleg drugih zahtev, ki se nanašajo na obveščanje o nesrečah in resnih incidentih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 996/2010, se o nesrečah in resnih incidentih poroča tudi v okviru sistemov obveznega poročanja o dogodkih.

Opomba 3: Ta del vsebuje incidente, ki zadevajo navigacijske službe zračnega prometa (ANS) in dejansko ali potencialno ogrožajo varnost letenja ali lahko ogrozijo zagotavljanje varnih storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Opomba 4: Vsebina tega dela ne izključuje poročanja o kakršnih koli incidentih, situacijah ali razmerah, ki bi v primeru, če bi se ponovili v drugačnih, toda verjetnih okoliščinah, ali če bi se dopustilo, da se nadaljujejo v nepopravljeni obliki, lahko ogrozili varnost zrakoplova.

- (1) Skorajšnje trčenje (vključno s posebnimi situacijami, pri katerih se oceni, da je oddaljenost zrakoplova od drugega zrakoplova/tal/vozila/osebe ali predmeta premajhna):
 - (a) izguba minimalnega razdvajanja;
 - (b) neustrezno razdvajanje;
 - (c) komaj preprečen kontroliran let v teren (CFIT);
 - (d) nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo, zaradi katerega je bil potreben manever izogibanja.
- (2) Možnost trčenja ali skorajšnjega trčenja (vključno s posebnimi situacijami, ki utegnejo preiti v nesrečo ali skorajšnje trčenje, če se v bližini nahaja drug zrakoplov):
 - (a) nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo, zaradi katerega ni bil potreben manever izogibanja;
 - (b) izlet zrakoplova iz vzletno-pristajalne steze;
 - (c) odstopanje zrakoplova od dovoljenja kontrole zračnega prometa (ATC);
 - (d) odstopanje zrakoplova od veljavnega predpisa upravljanja zračnega prometa (ATM):
 - (1) odstopanje zrakoplova od veljavnih objavljenih postopkov ATM;
 - (2) nedovoljen vdor v zračni prostor;
 - (3) odstopanje od veljavnega predpisa ali predpisov glede opreme v zrakoplovih in operacij zrakoplovov, povezanih z ATM.

- (3) Incidenti, specifični za upravljanje zračnega prometa (ATM) (sem spadajo situacije, v katerih je ogrožena sposobnost zagotavljanja varnih storitev ATM, vključno s situacijami, kjer varno obratovanje zrakoplova samo po naključju ni bilo ogroženo).

Sem spadajo naslednji incidenti:

- (a) nezmožnost zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prometa (ATM):
 - (1) nezmožnost zagotavljanja storitev zračnega prometa;
 - (2) nezmožnost zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prostora;
 - (3) nezmožnost zagotavljanja storitev upravljanja pretoka zračnega prometa;
- (b) odpoved komunikacijske funkcije;
- (c) odpoved funkcije nadzora;
- (d) odpoved funkcije obdelave in pošiljanja podatkov;
- (e) odpoved navigacijske funkcije;
- (f) varovanje sistema ATM.

Dodatek k delu B Priloge I

V naslednjih točkah so navedeni primeri incidentov v zvezi z ATM, o katerih je treba poročati in ki izhajajo iz uporabe splošnih meril iz odstavka 3 dela B Priloge I pri operacijah zrakoplova.

1. Zagotavljanje izrazito napačnih, nezadostnih ali zavajajočih informacij iz katerega koli vira na tleh, npr. službe zračnega prometa (ATS), avtomatske letališke informacijske službe (ATIS), meteoroloških služb, navigacijskih podatkovnih baz, zemljevidov, diagramov, službe letalskih informacij (AIS), priročnikov itd.
2. Posredovanje višine preleta nad ovirami, ki je nižja od predpisane.
3. Posredovanje napačnih referenčnih podatkov o tlaku (npr. nastavitev višinomera).
4. Nepravilen prenos, sprejem ali razlaga pomembnih sporočil, če to privede do nevarne situacije.
5. Izguba minimalnega razdvajanja.
6. Nedovoljen vdor v zračni prostor.
7. Nezakonito radijsko oddajanje.
8. Odpoved zemeljskih naprav navigacijskih služb zračnega prometa ali satelitskih naprav.
9. Večja okvara kontrole/upravljanja zračnega prometa ali znatno poslabšanje letališke infrastrukture.
10. Blokirane manevrske površine in/ali navigacijski pripomočki zaradi prisotnosti zrakoplova, vozila, živali, oseb ali tujih predmetov, kar ima za posledico nevarno ali potencialno nevarno situacijo.
11. Napake ali nepravilnosti pri označevanju ovir ali nevarnosti na manevrskih površinah letališča, kar ima za posledico nevarno situacijo.
12. Okvara, znatna napaka v delovanju ali odsotnost razsvetljave letališča.

PRILOGA II: SEZNAM ROKOV IN ZAHTEV, KI SE UPORABLJAJO ZA SISTEM OBVEZNEGA POROČANJA O DOGODKIH

1. ROK ZA POROČANJE

1.1. Splošno pravilo

O dogodku je treba na podlagi člena 4 poročati najkasneje v 72 urah.

1.2. Posebni primeri

- (a) V primeru „skorajšnjega trčenja z drugo letečo napravo; napačnih postopkov v zračnem prometu ali pomanjkanja usklajenosti veljavnih postopkov s strani služb zračnega prometa ali letalskih posadk; okvare na napravah služb zračnega prometa“ se v skladu z Uredbo št. 859/2008²² (OPS 1.420(d)(1)) poroča nemudoma.
- (b) V primeru potencialne nevarnosti zaradi ptic se v skladu z Uredbo št. 859/2008 (OPS 1.420(d)(3)) poroča nemudoma.
- (c) V primeru trčenja s pticami, ki je povzročilo precejšnjo škodo na zrakoplovu ali izgubo ali okvaro katere koli bistvene funkcije, se v skladu z Uredbo št. 859/2008 (OPS 1.420(d)(3)) poroča po pristanku.
- (d) V primeru nezakonitega vmešavanja na krovu zrakoplova se v skladu z Uredbo št. 859/2008 (OPS 1.420(d)(5)) poroča, kakor hitro je to mogoče.
- (e) V primeru potencialno nevarnih pogojev med letom, kot so nepravilnosti na zemeljskih ali navigacijskih napravah, meteorološki pojavi ali oblak vulkanskega pepela, se v skladu z Uredbo št. 859/2008 (OPS 1.420(d)(6)) poroča, kakor hitro je to mogoče.

2. OBVEZNA PODATKOVNA POLJA

2.1. Običajna podatkovna polja

Vsako poročilo o dogodku, ki se zbere na podlagi členov 4 in 5, vsebuje najmanj naslednje informacije:

(1) Naslov

- Naslov

(2) Informacije o dokumentu

- Odgovorni subjekt
- Referenčna številka

²² Uredba Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali; *UL L 254, 20.9.2008, str. 1.*

- Status dogodka

(3) Čas

- Lokalni datum
- Lokalni čas
- Datum UTC
- Čas UTC

(Če se izbere samo en datum/čas, mora biti to UTC.)

(4) Kraj

- Država/Območje dogodka
- Kraj dogodka

(5) Razvrstitev

- Razred dogodka
- Kategorija dogodka

(6) Resnost

- Največja škoda
- Stopnja poškodbe
- Škoda, povzročena tretji osebi (priporočeno polje – ni vedno relevantno)
- Škoda, povzročena na zrakoplovu (priporočeno polje – ni vedno relevantno)

(7) Povezava z ATM (če je relevantno)

- Prispevek ATM

(8) Vreme (če je relevantno)

- Povezava z vremenom

Če je odgovor da:

- Vremenski pogoji
- Svetlobni pogoji
- Hitrost vetra

- Vidljivost
 - Temperatura zraka
- (9) Opis
- Jezik opisa
 - Opis
- (10) Dogodki
- Vrsta dogodka
 - Faza dogodka
- (11) Razred tveganja

2.2. Posebna podatkovna polja

Če je zrakoplov udeležen v dogodku, se navedejo naslednje informacije:

- (1) Identifikacija zrakoplova
- Država registracije
 - Znamka/Model/Serija
 - Serijska številka zrakoplova
 - Registracijska številka zrakoplova
- (2) Upravljanje zrakoplova
- Upravljaivec
 - Vrsta upravljavca
- (3) Opis zrakoplova
- Kategorija zrakoplovov
 - Vrsta pogonskega sistema
 - Število motorjev
 - Razred glede na maso
- (4) Zgodovina leta
- Zadnja izhodiščna točka
 - Predvidena destinacija

- Faza leta
- Dogodek na tleh
- Vrsta pristanka (priporočeno polje – ni vedno relevantno)
- Kraj pristanka (priporočeno polje – ni vedno relevantno)

(5) ATS

- Obstoječa pravila leta
- Obstoječa vrsta prometa

PRILOGA III: SEZNAM ZAINTERESIRANIH STRANI

(a) Seznam zainteresiranih strani, ki lahko prejmejo informacije na podlagi odločitve za vsak primer posebej po členu 11(4) ali na podlagi splošne odločitve po členu 11(6)

1. *Proizvajalci*: oblikovalci in proizvajalci zrakoplovov, motorjev, propelerjev in delov zrakoplovov ter naprav; oblikovalci in proizvajalci sistemov upravljanja zračnega prometa (ATM) in njihovih sestavnih delov; oblikovalci in proizvajalci sistemov za navigacijske službe zračnega prometa (ANS) in njihovih sestavnih delov; oblikovalci in proizvajalci sistemov in opreme, ki se uporabljajo za zračni del letališča.
2. *Vzdrževanje*: organizacije, ki sodelujejo pri vzdrževanju ali tehničnih pregledih zrakoplovov, motorjev, propelerjev in delov zrakoplovov ter naprav; pri namestitvi, spreminjanju, vzdrževanju, popravilih, tehničnih pregledih, preverjanju med letom ali nadzoru letalskih navigacijskih sredstev; ali pri vzdrževanju ali tehničnih pregledih sistemov zračnega dela letališča, njegovih sestavnih delov in opreme.
3. *Letalski prevozniki*: letalske družbe in letalski prevozniki ter združenja letalskih družb in letalskih prevoznikov; upravljavci letališč in združenja upravljavcev letališč.
4. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in izvajalci posebnih funkcij ATM.
5. *Izvajalci letaliških storitev*: organizacije, ki se ukvarjajo z zemeljsko oskrbo zrakoplovov, vključno z oskrbo z gorivom, servisiranjem, pripravo dokumentacije o obremenitvi in uravnoveženosti, natovarjanjem, razledenitvijo in vleko na letališču ter z reševanjem in gašenjem požarov ali drugimi storitvami ukrepanja ob nesrečah.
6. Organizacije za usposabljanje na področju letalstva.
7. *Organizacije iz tretjih držav*: državni letalski organi in organi za preiskovanje nesreč iz tretjih držav.
8. Mednarodne organizacije na področju letalstva.
9. *Raziskave*: javni ali zasebni raziskovalni laboratoriji, centri ali subjekti; ali univerze, ki sodelujejo pri raziskavah ali študijah o letalski varnosti.

(b) Seznam zainteresiranih strani, ki lahko prejmejo informacije na podlagi odločitve za vsak primer posebej po členih 11(4) in 11(5)

1. *Piloti* (na osebno pobudo).
2. *Kontrolorji zračnega prometa* (na osebno pobudo) in drugo osebje ATM/ANS, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo.
3. *Inženirji/tehniki/osebje, ki skrbi za varnostno elektroniko v zračnem prometu/managerji* na področju letalstva (ali managerji, ki upravljajo letališča) (na osebno pobudo).
4. Strokovni predstavniški organi osebja, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo.

**PRILOGA IV: ZAHTEVEK ZA INFORMACIJE IZ EVROPSKE CENTRALNE
PODATKOVNE BAZE**

1. Ime:

Funkcija/položaj:

Podjetje:

Naslov:

Telefon:

E-naslov:

Datum:

Poslovno področje:

Kategorija zainteresirane strani, v katero spadate (glej Prilogo III k Uredbi (EU) št. .../... Evropskega parlamenta in Sveta o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu):

2. **Zahtevane informacije** (prosimo, da čim podrobneje opišete svojo zahtevo in navedete datum/obdobje, ki vas zanima):

--

3. Razlog za vložitev zahtevka:

--

4. Opis namena, za katerega bodo informacije uporabljene:

--

5. Datum, do katerega se zahtevajo informacije:

6. Izpolnjen obrazec je treba poslati po elektronski pošti na naslov: (točka za stike)

7. Dostop do informacij

Točka za stike ni obvezana dati na voljo zahtevanih informacij. To lahko stori le, če je prepričana, da je zahtevek skladen z Uredbo (EU) št. .../... Evropskega parlamenta in Sveta o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu. Vložnik zavezuje sebe in svojo organizacijo, da bo informacije uporabil samo za namen, ki ga je opisal pod točko 4. Treba je tudi opozoriti, da se informacije, posredovane na podlagi tega zahtevka, dajejo na voljo samo za potrebe varnosti letenja, kakor to določa Uredba (EU) št. .../..., in ne za druge namene, vključno s pripisovanjem krivde ali odgovornosti ali komercialne namene.

Vložnik ne sme razkriti informacij, ki so mu bile posredovane, brez pisnega dovoljenja posredovalca informacij.

Zaradi neupoštevanja naštetih zahtev se lahko prepove dostop do nadaljnjih informacij iz evropske centralne podatkovne baze in uvedejo sankcije, kadar je to primerno.

8. Datum, kraj in podpis:

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu ter spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 in razveljavitvi Direktive št. 2003/42/ES, Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 in Uredbe Komisije (ES) št. 1330/2007

1.2. Zadevna področja v strukturi ABM/ABB²³

0602: Notranji, zračni in pomorski promet

1.3. Vrsta predloga

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep**.

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa**²⁴.

☒ Predlog/pobuda se nanaša na **podaljšanje obstoječega ukrepa**.

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **obstoječ ukrep, preusmerjen v nov ukrep**.

1.4. Cilji

1.4.1. Večletni strateški cilji Komisije, ki naj bi bili doseženi s predlogom

„Spodbujanje varnega in zanesljivega prometa“ (posamezni cilj 2 za notranji, zračni in pomorski promet, Načrt upravljanja GD za mobilnost in promet 2012).

Namen politik GD za mobilnost in promet je evropskim državljanom in podjetjem zagotoviti konkurenčne, trajnostne, varne in zanesljive storitve prometa. Prometni sektor je ključni element strategije Komisije Evropa 2020.

Skladno s splošnim ciljem zagotavljanja konkurenčnih storitev prometa evropskim državljanom in podjetjem kot dejavnika za rast in delovna mesta predlog uredbe o poročanju dogodkov v civilnem letalstvu v okviru dejavnosti ABB „notranji, zračni in pomorski promet“ neposredno prispeva k doseganju posameznega cilja, ki je spodbujanje varnega in zanesljivega prometa.

1.4.2. Posamezni cilji in zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Posamezni cilj

²³

ABM: upravljanje po dejavnostih – ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

²⁴

Po členu 49(6)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Okrepiti in formalizirati ukrepe na ravni Unije, povezane s poročanjem o dogodkih in predvsem analizo informacij v zvezi z varnostjo, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, da se zlasti določijo ključna področja tveganj v Uniji.

Dejavnosti bo usklajevala Evropska agencija za varnost v letalstvu.

Zadevne dejavnosti v strukturi AMB/ABB:

Poglavje 0602: Notranji, zračni in pomorski promet

1.4.3. *Pričakovani rezultati in posledice*

Navedite, kakšne posledice naj bi imel(-a) predlog/pobuda na upravičence/ciljne skupine.

Analiza podatkov, ki jih vsebuje evropska centralna podatkovna baza, na ravni Unije in formalizacija omrežja analitikov bi prinesli naslednje koristi:

- opredelitev možnih težav v zvezi z varnostjo v letalstvu in ključnih področij tveganj na ravni Unije;
- omogočanje Evropski uniji, da bo lahko osredotočila svoja prizadevanja glede na podatke;
- podpiranje Evropskega programa za varnost v letalstvu (EASP) in Evropskega načrta za varnost v letalstvu (EASP);
- podpiranje držav članic pri njihovih obveznostih, predvsem z zagotavljanem dostopa do večjega obsega podatkov.

1.4.4. *Kazalniki rezultatov in posledic*

Navedite, s katerimi kazalniki se bo spremljalo izvajanje predloga/pobude.

Ni relevantno.

1.5. **Utemeljitev predloga/pobude**

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno*

Prispevati k doseganju večje stopnje varnosti v civilnem letalstvu.

1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja EU*

Ukrep EU usklajuje in dopolnjuje ukrepe držav članic.

1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Ni relevantno.

1.5.4. *Skladnost in možnosti sinergij z drugimi zadevnimi instrumenti*

Ni relevantno.

1.6. Trajanje ukrepa in finančnih posledic

☐ Časovno omejen(-a) predlog/pobuda:

- ☐ trajanje predloga/pobude od [DD.MM.]LLLL do [DD.MM.]LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

☒ Časovno neomejen(-a) predlog/pobuda:

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2014 in LLLL,
- ki mu sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja²⁵

☐ Neposredno centralizirano upravljanje – Komisija.

☒ Posredno centralizirano upravljanje – prenos izvajanja na:

- ☐ izvajalske agencije,
- ☒ organe, ki jih ustanovita Skupnosti²⁶ (Evropska agencija za varnost v letalstvu),
- ☐ nacionalne javne organe / organe, ki opravljajo javne storitve,
- ☐ osebe, pooblašene za izvajanje določenih ukrepov v skladu z naslovom V Pogodbe o Evropski uniji in opredeljene v zadevnem temeljnem aktu v smislu člena 49 finančne uredbe.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Decentralizirano upravljanje s tretjimi državami.

☐ Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (*navedite*).

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

Za dosego posameznega cilja št. 1 bodo potrebni predvsem dodatni človeški viri za Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, ki so ocenjeni na dve osebi (300 000 EUR na leto, vključno z 2 x 130 000 EUR pod proračunsko postavko „odhodki za zaposlene“ in 2 x 20 000 EUR pod proračunsko postavko „stroški za infrastrukturo in poslovanje“). Dodatni proračun za službene poti v višini 40 000 EUR se bo uporabil za podporo državam članicam na kraju samem, 25 000 EUR pa se bo uporabilo za podporo predstavitev na terenu, kot so delavnice in seminarji po vsej Evropi.

To pomeni, da bodo po ocenah skupni dodatni stroški za EASA znašali 365 000 EUR, ki bodo v celoti pokriti s prerazporeditvijo obstoječih virov Agencije.

²⁵ Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁶ Po členu 185 finančne uredbe.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Delo EASA se vsako leto spremlja in oceni v letnem splošnem poročilu (za preteklo leto) in delovnem programu (za naslednje leto). Ta dokumenta sprejme upravni odbor Agencije in ju pošlje Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji, Računskemu sodišču in državam članicam.

Vsakih pet let se izvede neodvisno zunanje ocenjevanje, da se ugotovi, kako dobro EASA opravlja svoje naloge, ter oceni učinek skupnih predpisov in dela Agencije na splošno raven varnosti v letalstvu.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistem

2.2.1. Ugotovljena tveganja

Ni relevantno.

2.2.2. Načrtovani načini kontrole

Delo EASA se vsako leto spremlja in oceni v letnem splošnem poročilu (za preteklo leto) in delovnem programu (za naslednje leto). Ta dokumenta sprejme upravni odbor Agencije in ju pošlje Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji, Računskemu sodišču in državam članicam.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe.

Proračun Agencije izvaja izvršni direktor. Ta vsako leto Komisiji, Računskemu sodišču in upravnemu odboru Agencije predstavi podrobno bilanco prihodkov in odhodkov za preteklo leto. Poleg tega ima notranji revizor Komisije enak obseg pooblastil v zvezi z EASA, kakor ga ima v zvezi s službami Komisije, Agencija pa ima sistem notranje revizije, ki je podoben sistemu Komisije.

Za EASA se brez omejitev uporabljata Uredba (ES) št. 1073/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF)²⁷, in Medinstitucionalni sporazum z dne 25. maja 1999 o notranjih preiskavah Evropskega urada za boj proti goljufijam (OLAF).

²⁷ UL L 136, 31.5.1999, str. 1.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice (novi večletni finančni okvir za obdobje 2014–2020)

- Obstoječe odhodkovne proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic (2014–2020).

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [poimenovanje.....]	dif./nedif. (28)	držav Efte ²⁹	držav kandidatk ³⁰	tretjih držav	po členu 18(1)(aa) finančne uredbe
1	(Nova) 06.02.02 subvencije EASA	dif./nedif. £	DA	NE ³¹	NE	NE

²⁸ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

²⁹ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³⁰ Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z Zahodnega Balkana.

³¹ Udeležba evropskih tretjih držav, povezanih z Agencijo (Švica, Norveška in Islandija).

3.2. Ocenjene posledice za odhodke

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odhodke³²

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira:	1	Pametna in vključujoča rast
---	---	-----------------------------

GD za mobilnost in promet			Leto N ³³	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Leto N + 4 in kasnejša (neomejeno)	SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje								
Proračunska postavka: nova 06.02.02	obveznosti	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	plačila	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ³⁴								
Odobritve za GD za mobilnost in promet SKUPAJ	obveznosti	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	plačila	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	plačila	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ			(6)					
Odobritve iz RAZDELKA 1	obveznosti	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Ti zneski se bodo krili s prerazporeditvijo.

³³ Ob predvidevanju, da je leto N 2014 leto možnega sprejetja.

³⁴ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

večletnega finančnega okvira SKUPAJ	plačila	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
--	---------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--

Razdelek večletnega finančnega okvira:	5	„Upravnih odhodkov“ ³⁵
---	----------	-----------------------------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število let glede na trajanje učinka (prim. točka 1.6)			SKUPAJ
GD: <.....>									
• Človeški viri									
• Drugi upravni odhodki									
GD za <.....> SKUPAJ	odobritve								
Odobritve iz RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)								

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto N ³⁶	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število let glede na trajanje učinka (prim. točka 1.6)			SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti								
	plačila								

³⁵ Brez upravnih odhodkov za GD za mobilnost in promet.

³⁶ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

3.2.2. Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije			Leto N ³⁷		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Leto N + 4 in kasnejša (neomejeno)		SKUPAJ	
	REALIZACIJE													
	↓	vrsta realizacije ³⁸	povprečni stroški realizacije	število realizacij	stroški	število realizacij	stroški	število realizacij	stroški	število realizacij	stroški	število realizacij	stroški	število realizacij skupaj
POSAMEZNI CILJ št. 1 ³⁹ ...														
- realizacija	glej *	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
STROŠKI SKUPAJ				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Realizacije ni mogoče izmeriti, opredeljena pa je kot „prispevek k izboljšanju varnosti v letalstvu“.

³⁷ Ob predvidevanju, da je leto N 2014 leto možnega sprejetja.

³⁸ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr.: število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novo zgrajenih cest ...).

³⁹ Kakor je opisan v oddelku 1.4.2. „Posamezni cilji ...“.

3.2.3. Ocenjene posledice za odobritve za upravne narave

3.2.3.1. Povzetek

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁴⁰	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število let glede na trajanje učinka (prim. točka 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira								

Odobritve zunaj RAZDELKA 5⁴¹ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira								

SKUPAJ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁴¹ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.2. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri za GD za mobilnost in promet.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v celih številkah (ali na največ eno decimalno mesto natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število let glede na trajanje učinka (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
XX 01 01 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
XX 01 01 02 (delegacije)							
XX 01 05 01 (posredne raziskave)							
10 01 05 01 (neposredne raziskave)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁴²							
XX 01 02 01 (PU, ZU, NNS iz splošnih sredstev)							
XX 01 02 02 (PU, ZU, MSD, LU in NNS na delegacijah)							
XX 01 04 yy ⁴³	- na sedežu ⁴⁴						
	- na delegacijah						
XX 01 05 02 (PU, ZU, NNS za posredne raziskave)							
10 01 05 02 (PU, ZU, NNS za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem iz GD, dodeljenim za upravljanje tega ukrepa in/ali prerazporejenim znotraj GD, po potrebi z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁴² PU = pogodbeni uslužbenec; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mlajši strokovnjak v delegaciji; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak;

⁴³ V okviru zgornje meje za zunanje sodelavce iz odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

⁴⁴ Zlasti za strukturna sklada, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) in Evropski sklad za ribištvo (ESR).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- ☒ Predlog/pobuda je skladna z veljavnim večletnim finančnim okvirom za obdobje (2014–2020)⁴⁵.
- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Pojasnite zahtevano spremembo ter navedite zadevne proračunske vrstice in ustrezne zneske.

- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira⁴⁶.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.
- V predlogu/pobudi je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število let glede na trajanje učinka (prim. točka 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁴⁵ Razprava o večletnem finančnem okviru (2014–2020) še poteka.

⁴⁶ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

3.3. Ocenjeni učinek na prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ na lastna sredstva,
 - ☐ na razne prihodke.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska prihodkov:	vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Vpliv predloga/pobude ⁴⁷					
			Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	... vstavite ustrezno število stolpcev glede na trajanje učinka (prim. točka 1.6)	
Člen								

Za razne namenske prihodke navedite zadevne proračunske vrstice.

--

Navedite metodo izračuna učinka na prihodke.

--

⁴⁷

Za tradicionalna lastna sredstva (carine, prelevmane za sladkor) morajo biti navedeni neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 25 % stroškov pobiranja.