

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 376/2014**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy zapewnić wysoki ogólny poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Unii oraz dołożyć wszelkich starań w celu zmniejszenia liczby wypadków i incydentów, z myślą o zapewnieniu publicznego zaufania do transportu lotniczego.
- (2) Wskaźnik częstości wypadków śmiertelnych w lotnictwie cywilnym nie zmienił się znacząco w ciągu ostatniego dziesięciolecia. Niemniej jednak liczba wypadków mogłaby wzrosnąć w nadchodzących dziesięcioleciach z uwagi na wzrost ruchu powietrznego oraz większą złożoność techniczną statków powietrznych.
- (3) Celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽³⁾ jest zapobieganie wypadkom poprzez ułatwienie prowadzenia szybkich, skutecznych i wysokiej jakości badań zdarzeń lotniczych. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zakłócać procesu badania wypadków i incydentów zarządzanego przez krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych, określonego w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010. W razie wypadku lub poważnego incydentu powiadomienie o zdarzeniu podlega także rozporządzeniu (UE) nr 996/2010.
- (4) Istniejące unijne akty prawne, w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽⁴⁾ oraz przepisy wykonawcze do niego, nakładają na niektóre organizacje obowiązek ustanowienia systemów zgłaszania zdarzeń w kontekście ich systemu zarządzania bezpieczeństwem. Przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego nie powinno zwalniać organizacji z obowiązku zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Podobnie przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia nie powinno zwalniać organizacji z obowiązku zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego. Jednakże nie powinno to prowadzić do utworzenia dwóch równoległych systemów zgłaszania zdarzeń, a rozporządzenie (WE) nr 216/2008, rozporządzenia wykonawcze do niego oraz niniejsze rozporządzenie należy uważać za uzupełniające się.
- (5) Doświadczenie pokazuje, że wypadki są często poprzedzone incydentami związanymi z bezpieczeństwem oraz uchybieniami wskazującymi na istnienie zagrożeń dla bezpieczeństwa. Informacje dotyczące bezpieczeństwa są zatem ważnym źródłem wiedzy potrzebnej do wykrywania potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa. Ponadto, chociaż zdolność wyciągania wniosków z wypadku ma zasadnicze znaczenie, systemy oparte wyłącznie na reagowaniu uznano za mające ograniczone zastosowanie w zakresie dalszej poprawy bezpieczeństwa. Systemy oparte na reagowaniu powinny w związku z tym zostać uzupełnione systemami proaktywnymi, które wykorzystują inne rodzaje informacji dotyczących bezpieczeństwa, aby dokonać skutecznych usprawnień w obszarze bezpieczeństwa lotniczego. Unia, jej państwa członkowskie, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) oraz

⁽¹⁾ Dz.U. C 198 z 10.7.2013, s. 73.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 marca 2014 r.

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

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

organizacje powinny przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego poprzez wprowadzenie bardziej proaktywnych i opartych na dowodach systemów w zakresie bezpieczeństwa, w których nacisk położony jest na zapobieganiu wypadkom w oparciu o analizę wszystkich stosownych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym.

- (6) W celu poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego należy zgłaszać, gromadzić, przechowywać, chronić, wymieniać, udostępniać i analizować stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz podejmować odpowiednie działania w zakresie bezpieczeństwa na podstawie zgromadzonych informacji. To proaktywne i oparte na dowodach podejście powinno być wdrażane przez stosowne organy państw członkowskich odpowiadające za bezpieczeństwo lotnicze, przez organizacje — jako część ich systemu zarządzania bezpieczeństwem — oraz przez Agencję.
- (7) Nałożenie na organizacje obowiązków w zakresie zgłaszania zdarzeń powinno być proporcjonalne do rozmiaru danej organizacji i zakresu jej działalności. Należy zatem umożliwić, zwłaszcza mniejszym organizacjom, decydowanie o łączeniu zadań związanych z obsługą zgłoszeń zdarzeń w ramach organizacji, dzieleniu zadań związanych ze zgłaszaniem zdarzeń z innymi organizacjami o tym samym charakterze lub zleceniu gromadzenia, oceny, przetwarzania, analizy i przechowywania szczegółowych danych o zdarzeniach wyspecjalizowanym podmiotom zatwierdzonym przez właściwe organy państw członkowskich. Takie podmioty powinny działać zgodnie z zasadami ochrony i poufności danych ustanowionymi niniejszym rozporządzeniem. Organizacja zlecająca powinna utrzymać odpowiednią kontrolę nad zleconymi zadaniami i ponosić ostateczną odpowiedzialność za stosowanie się do wymogów ustanowionych niniejszym rozporządzeniem.
- (8) Niezbędne jest zapewnienie, aby bezpośrednio zaangażowani pracownicy branży lotniczej zgłaszali zdarzenia, które stwarzają znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego. Systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń powinny uzupełniać systemy obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, a oba rodzaje systemów powinny umożliwiać osobom zgłaszanie szczegółowych danych o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem lotniczym. Systemy dobrowolnego i obowiązkowego zgłaszania zdarzeń należy utworzyć w ramach organizacji, Agencji oraz właściwych organów państw członkowskich. Zgromadzone informacje powinny być przekazywane organom odpowiedzialnym za odpowiedni monitoring w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotnictwa. Organizacje powinny analizować te zdarzenia, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo, w celu zidentyfikowania zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz podejmować wszelkie odpowiednie działania naprawcze lub zapobiegawcze. Organizacje powinny przysyłać wstępne wyniki analiz właściwemu organowi swojego państwa członkowskiego lub Agencji, a także powinny przysyłać im ostateczne wyniki, jeżeli w tych wynikach zidentyfikowano rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego. Właściwe organy państw członkowskich i Agencja powinny wprowadzić podobną procedurę w odniesieniu do zdarzeń, które zostały zgłoszone im bezpośrednio oraz powinny odpowiednio monitorować ocenę dokonywaną przez organizację oraz wszelkie podejmowane działania naprawcze lub zapobiegawcze.
- (9) Pracownicy różnych kategorii pracujący w lotnictwie cywilnym lub w inny sposób powiązani z tą branżą są świadkami zdarzeń, które mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom. Powinni zatem mieć dostęp do narzędzi umożliwiających im zgłaszanie takich zdarzeń, a ich ochrona powinna być zagwarantowana. Aby zachęcić pracowników do zgłaszania zdarzeń i umożliwiać im docenienie w większym stopniu pozytywnych skutków zgłaszania zdarzeń dla bezpieczeństwa lotniczego, należy ich regularnie informować o działaniach podejmowanych w ramach systemów zgłaszania zdarzeń.
- (10) Zagrożenia i ryzyko związane ze skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym są bardzo odmienne od zagrożeń i ryzyka związanych z innymi rodzajami statków powietrznych. W związku z tym — chociaż niniejsze rozporządzenie powinno obejmować całą branżę lotniczą — obowiązki, które nakłada, powinny być proporcjonalne do zakresu działalności oraz złożoności różnych rodzajów statków powietrznych. Dlatego też zgromadzone informacje dotyczące zdarzeń z udziałem statku powietrznego innego niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym należy objąć uproszczonymi obowiązkami w zakresie zgłaszania, które są lepiej dostosowane do tej gałęzi lotnictwa.
- (11) Należy zachęcać do opracowywania innych — obok systemów wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia — środków gromadzenia informacji dotyczących bezpieczeństwa, z myślą o gromadzeniu dalszych informacji, które mogłyby się przyczynić do poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego. W przypadku gdy organizacje posiadają istniejące i dobrze funkcjonujące systemy gromadzenia informacji dotyczących bezpieczeństwa, należy zezwolić im na dalsze wykorzystywanie tych systemów wraz z systemami, które mają być ustanowione do celów niniejszego rozporządzenia.
- (12) Organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wszelkie inne podmioty, którym powierzono regulację bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, powinny mieć pełny dostęp do zgromadzonych szczegółowych danych o zdarzeniach oraz do zgłoszeń zdarzeń przechowywanych przez ich państwa członkowskie, aby decydować, które incydenty wymagają badania zdarzenia lotniczego, a także aby wyciągać wnioski w interesie bezpieczeństwa lotniczego oraz wypełniać swoje obowiązki w zakresie nadzoru.
- (13) Istotne jest posiadanie dobrej jakości kompletnych danych, ponieważ analizy i trendy oparte na niedokładnych danych wykazują mylące wyniki i mogą powodować koncentrację wysiłków na nieodpowiednich działaniach. Takie niedokładne dane mogą ponadto powodować utratę zaufania do informacji dostarczanych przez systemy

zgłaszania zdarzeń. Aby zapewnić jakość zgłoszeń zdarzeń oraz ułatwić zapewnienie ich kompletności, powinny one zawierać określone minimum informacji, które mogą się różnić w zależności od kategorii zdarzenia. Należy ponadto wdrożyć procedury służące kontroli jakości informacji oraz unikaniu niespójności między zgłoszeniem zdarzenia a szczegółowymi danymi o zdarzeniu, które zostały pierwotnie zgromadzone. Z pomocą Komisji należy ponadto opracowywać odpowiednie materiały zawierające wytyczne, w szczególności w celu zapewnienia jakości danych i ułatwienia dbania o ich kompletność, jak również w celu spójnego i jednolitego włączania danych do baz danych. Powinny być także organizowane warsztaty, w szczególności przez Komisję, w celu zapewnienia niezbędnego wsparcia.

- (14) Komisja powinna opracować wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka w celu zapewnienia identyfikacji wszelkich niezbędnych szybkich działań na podstawie pojedynczych zdarzeń stwarzających wysokie ryzyko związane z bezpieczeństwem. System ten powinien również umożliwiać identyfikację kluczowych obszarów ryzyka na podstawie informacji zbiorczych. Taki system powinien stanowić pomoc dla odpowiednich podmiotów w ramach prowadzonej przez nie oceny zdarzeń i ustalania najbardziej pożądanych kierunków działań. Wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka powinien ułatwić przyjęcie zintegrowanego i ujednoliconego podejścia do zarządzania ryzykiem w całym systemie lotnictwa europejskiego, a tym samym umożliwić organizacjom, państwom członkowskim, Komisji oraz Agencji skupienie się na poprawie poziomu bezpieczeństwa w sposób zharmonizowany.
- (15) Wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka powinien także umożliwiać identyfikację kluczowych obszarów ryzyka w Unii w oparciu o zbiorcze informacje z perspektywy europejskiej oraz zapewnić wsparcie dla prac prowadzonych w ramach europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego. Komisja powinna zapewniać odpowiednie wsparcie w celu zapewnienia spójnej i jednolitej klasyfikacji ryzyka we wszystkich państwach członkowskich.
- (16) Aby ułatwić wymianę informacji, zgłoszenia zdarzeń należy przechowywać w bazach danych, które powinny być kompatybilne z europejskim centralnym systemem koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie (Eccairs) (oprogramowaniem używanym przez wszystkie państwa członkowskie oraz centralne archiwum europejskie do przechowywania zgłoszeń zdarzeń) i z systematyką ADREP (systematyką Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), wykorzystywaną również w oprogramowaniu Eccairs). Agencja i Komisja powinny zapewniać techniczne wsparcie interoperacyjności systemów.
- (17) Organizacje powinny przechowywać w jednej lub większej liczbie baz danych zgłoszenia zdarzeń sporządzone w oparciu o szczegółowe dane o zdarzeniach zgromadzonych w ramach systemów obowiązkowego oraz, w stosownych przypadkach — dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Złożoność bazy danych powinna móc być proporcjonalna do rozmiaru danej organizacji lub jej znaczenia w odniesieniu do celów niniejszego rozporządzenia, a baza ta powinna składać się co najmniej z pliku danych zawierającego wspólne obowiązkowe rubryki oraz, w stosownych przypadkach — szczególne obowiązkowe rubryki.
- (18) Zdarzenie z udziałem statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub eksploatowanego przez organizację mającą siedzibę w państwie członkowskim należy zgłaszać nawet wtedy, gdy miało miejsce poza terytorium tego państwa członkowskiego.
- (19) W celu zwiększenia wykrywalności rzeczywistych lub potencjalnych zagrożeń, należy wymieniać się w Unii informacjami o zdarzeniach. Taka wymiana informacji powinna również umożliwiać państwom członkowskim uzyskanie dostępu do wszystkich informacji o zdarzeniach mających miejsce na ich terytorium lub w ich przestrzeni powietrznej, lecz zgłoszonych innemu państwu członkowskiemu. Powinno to również umożliwić Agencji otrzymywanie dokładnych informacji o zdarzeniach oraz uzyskanie dostępu do wszystkich zgłoszeń zdarzeń zgromadzonych w Unii, aby w stosownych przypadkach podjąć działania naprawcze w reakcji na zidentyfikowane w Unii ryzyko. Ta wymiana informacji powinna umożliwić właściwym organom państw członkowskich otrzymywanie dokładnych informacji o zdarzeniach w ich przestrzeni powietrznej oraz podjęcie przez nie, w stosownych przypadkach, działania naprawczego w reakcji na zidentyfikowane na ich terytorium ryzyko.
- (20) Celem wymiany informacji o zdarzeniach powinno być przede wszystkim zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym. Nie powinna być ona wykorzystywana do przypisywania winy lub odpowiedzialności ani do analizy porównawczej skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa.
- (21) Najskuteczniejszym środkiem zapewnienia wymiany dużej ilości informacji dotyczących bezpieczeństwa między państwami członkowskimi, Komisją i Agencją jest centralne archiwum europejskie, pod warunkiem że państwa członkowskie, Komisja i Agencja mają do niego pełen dostęp.
- (22) Wszystkie informacje związane z bezpieczeństwem pochodzące ze zgromadzonych w Unii zgłoszeń zdarzeń należy terminowo przekazywać do centralnego archiwum europejskiego. Powinno to obejmować gromadzenie informacji dotyczących incydentów, ale również informacji dotyczących wypadków i poważnych incydentów badanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010.
- (23) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do informacji dotyczących zdarzeń, które są przechowywane w bazach danych organizacji, państw członkowskich i Agencji.

- (24) Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa znajdujące się w centralnym archiwum europejskim powinny być dostępne dla podmiotów, którym powierzono regulację bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, w tym dla Agencji, oraz dla organów odpowiedzialnych za badanie wypadków i incydentów w Unii.
- (25) Należy umożliwić zainteresowanym stronom zwracanie się z wnioskiem o dostęp do niektórych informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących poufności tych informacji oraz anonimowości zainteresowanych osób.
- (26) Ponieważ krajowe punkty kontaktowe dysponują najlepszą wiedzą o zainteresowanych stronach mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w danym państwie członkowskim, to każdy krajowy punkt kontaktowy powinien rozpatrywać wnioski zainteresowanych stron mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w jego państwie członkowskim. Komisja powinna rozpatrywać wnioski zainteresowanych stron z państw trzecich lub organizacji międzynarodowych.
- (27) Należy analizować informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń i identyfikować ryzyko związane z bezpieczeństwem. Wszelkie odpowiednie działania na rzecz poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego powinny być identyfikowane i wdrażane terminowo. Informacje na temat analizy zdarzeń i podjętych w związku z nimi działań następczych należy udostępniać w ramach organizacji, właściwych organów państw członkowskich i Agencji, ponieważ dostarczanie informacji zwrotnych dotyczących zgłoszonych zdarzeń stanowi dla osób zachętę do zgłaszania zdarzeń. W stosownych przypadkach i w miarę możliwości informacje na temat analizy zdarzeń i podjętych w związku z nimi działań następczych należy przekazywać także osobom bezpośrednio zgłaszającym zdarzenia właściwym organom państw członkowskich lub Agencji. Takie informacje zwrotne powinny być zgodne z przepisami dotyczącymi poufności i ochrony zgłaszającego oraz osób wymienionych w zgłoszeniu zdarzeń zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (28) Niniejsze rozporządzenie powinno wspierać państwa członkowskie, Agencję oraz organizacje w zarządzaniu ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego. Systemy zarządzania bezpieczeństwem organizacji są uzupełniane systemami zarządzania bezpieczeństwem państw członkowskich i Agencji. Organizacje zarządzają ryzykiem związanym z bezpieczeństwem w odniesieniu do ich konkretnej działalności, natomiast właściwe organy państw członkowskich oraz Agencja zarządzają ryzykiem związanym z bezpieczeństwem w systemach lotnictwa, odpowiednio, państw członkowskich i Unii jako całości, uwzględniając wspólne ryzyko związane z bezpieczeństwem lotnictwa w danym państwie członkowskim lub na poziomie Unii. Obowiązki Agencji i właściwych organów państw członkowskich nie powinny wiązać się ze zwolnieniem organizacji z ich bezpośrednich obowiązków dotyczących zarządzania bezpieczeństwem zapewnianych przez organizacje produktów i usług. W tym celu organizacje powinny gromadzić i analizować informacje o zdarzeniach, aby identyfikować i zmniejszać zagrożenia związane ze swoją działalnością. Powinny one także oceniać ryzyko związane z bezpieczeństwem i rozdzielać zasoby umożliwiające podjęcie szybkich i odpowiednich działań służących zmniejszeniu ryzyka związanego z bezpieczeństwem. Cały proces powinien być monitorowany przez stosowny właściwy organ, który w razie konieczności powinien wymagać podjęcia dodatkowych działań w celu zapewnienia, aby właściwie zajęto się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa. Z drugiej strony, właściwe organy państw członkowskich oraz Agencja powinny uzupełniać systemy zarządzania bezpieczeństwem organizacji odpowiednio na poziomie państw członkowskich i na poziomie europejskim.
- (29) Określając działania, które mają być włączone do ich krajowego programu bezpieczeństwa i krajowego planu bezpieczeństwa, państwa członkowskie powinny wykorzystywać informacje pochodzące ze zgromadzonych zgłoszeń zdarzeń i ich analizy, w celu zapewnienia, aby działania te były oparte na dowodach. Krajowe programy bezpieczeństwa i krajowe plany bezpieczeństwa są uzupełniane — na poziomie europejskim — europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego i europejskim planem bezpieczeństwa lotniczego.
- (30) Ponieważ cel, jakim jest poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, gdyż systemy zgłaszania zdarzeń prowadzone indywidualnie przez państwa członkowskie są mniej skuteczne niż skoordynowana sieć umożliwiająca wymianę informacji i identyfikację ewentualnych problemów w zakresie bezpieczeństwa oraz najważniejszych obszarów ryzyka na poziomie Unii, analizę na poziomie krajowym należy uzupełniać analizą i działaniami następczymi na poziomie Unii w celu zapewnienia lepszego zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym. To zadanie na poziomie Unii powinna wykonywać sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego w koordynacji z Agencją i Komisją. Sieć ta powinna mieć możliwość decydowania w drodze konsensusu o zaproszeniu obserwatorów do uczestnictwa w swoich posiedzeniach, w tym przedstawicieli lub pracowników tej branży.
- (31) Europejski program bezpieczeństwa lotniczego i europejski plan bezpieczeństwa lotniczego powinny korzystać w szczególności z prac sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego w celu określania potrzeb w zakresie działań, które należy realizować na poziomie Unii z perspektywy opartej na dowodach.
- (32) Ogółowi społeczeństwa należy zapewnić ogólne informacje zbiorcze na temat poziomu bezpieczeństwa lotniczego w państwach członkowskich i w Unii. Informacje te powinny obejmować w szczególności wiedzę o trendach i analizach wynikających z wykonywania niniejszego rozporządzenia przez państwa członkowskie, a także informacje w zbiorczej formie na temat zawartości centralnego archiwum europejskiego, oraz mogą być przekazywane w formie publikacji wskaźników skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa.

- (33) System bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ustanowiony jest w oparciu o informacje zwrotne i wnioski wyciągnięte z badania wypadków i incydentów. Zgłaszanie zdarzeń i wykorzystywanie informacji o zdarzeniu do celów poprawy bezpieczeństwa zależne jest od relacji zaufania między zgłaszającym a podmiotem odpowiedzialnym za gromadzenie i ocenę informacji. Wymaga to ścisłego stosowania przepisów dotyczących poufności. Celem ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem oraz ograniczenia dostępu do centralnego archiwum europejskiego jedynie do zainteresowanych stron uczestniczących w działaniach na rzecz poprawy poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest zapewnienie ciągłej dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa, tak aby możliwe było terminowe podejmowanie odpowiednich działań zapobiegawczych oraz aby poprawił się poziom bezpieczeństwa lotniczego. W związku z tym wrażliwe informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny być w odpowiedni sposób chronione, a ich gromadzenie powinno przebiegać przy zagwarantowaniu ich poufności, ochrony ich źródeł oraz zapewnieniu zaufania ze strony personelu pracującego w lotnictwie cywilnym do systemów zgłaszania zdarzeń. Należy wprowadzić odpowiednie środki, aby zapewnić zachowanie poufności tych informacji gromadzonych przy pomocy systemów zgłaszania zdarzeń oraz ograniczenie dostępu do centralnego archiwum europejskiego. W krajowych przepisach dotyczących dostępu do informacji należy uwzględnić niezbędną poufność takich informacji. Zgromadzone informacje powinny być odpowiednio chronione przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem. Powinny być one wykorzystywane wyłącznie do celów utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego i nie powinny być wykorzystywane do przypisywania winy lub odpowiedzialności.
- (34) W celu zapewnienia zaufania pracowników lub personelu kontraktowego do systemu zgłaszania zdarzeń organizacji, należy odpowiednio chronić informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń i nie należy ich wykorzystywać do celów innych niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego. Wewnętrzne przepisy dotyczące zasady „just culture” przyjęte przez organizacje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny przyczynić się w szczególności do osiągnięcia tego celu. Ponadto skutecznym sposobem osiągnięcia tego celu może być ograniczenie przepływu danych osobowych lub informacji pozwalających na identyfikację zgłaszającego lub innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń poprzez wyraźny rozdział między działami zajmującymi się obsługą zgłoszeń zdarzeń a resztą organizacji.
- (35) Zgłaszający lub osoba wymieniona w zgłoszeniu zdarzenia powinni być odpowiednio chronieni. W związku z powyższym ze zgłoszeń zdarzeń należy usuwać dane osobowe, a do baz danych nie należy wprowadzać szczegółowych informacji dotyczących tożsamości zgłaszającego oraz osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń.
- (36) W systemie lotnictwa cywilnego powinno się ponadto propagować „kulturę bezpieczeństwa” ułatwiającą spontaniczne zgłaszanie zdarzeń i tym samym wspomagającą upowszechnienie zasady „just culture”. Zasada „just culture” jest podstawowym elementem szerszego pojęcia „kultura bezpieczeństwa”, na którym opiera się solidny system zarządzania bezpieczeństwem. Otoczenie uwzględniające zasady „kultury bezpieczeństwa” nie powinno uniemożliwiać podejmowania działań w przypadku gdy są one niezbędne dla utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego.
- (37) Zasada „just culture” powinna zachęcać osoby do zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa. Nie powinna ona jednak zwalniać tych osób z ich zwykłych obowiązków. W związku z tym pracownicy lub personel kontraktowy nie powinni ponosić jakiegokolwiek uszczerbku z powodu informacji przekazanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem przypadków umyślnego naruszenia przepisów lub w przypadku gdy doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka i poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku zachowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, powodującego możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie narażającego na szwank poziom bezpieczeństwa lotniczego.
- (38) Aby zachęcić do zgłaszania zdarzeń, należy chronić nie tylko zgłaszających, ale także osoby wymienione w odpowiednich zgłoszeniach zdarzeń. Jednakże ochrona taka nie powinna zwalniać tych osób z ich obowiązków zgłaszania zdarzeń na mocy niniejszego rozporządzenia. W szczególności w sytuacji gdy w zgłoszeniu zdarzenia została wymieniona osoba, która sama ma obowiązek zgłoszenia tego samego zdarzenia, a umyślnie tego nie robi, należy przestać chronić tę osobę i nałożyć na nią sankcje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (39) Bez uszczerbku dla krajowego prawa karnego i właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości ważne jest, aby wyznaczyć jasny zakres ochrony zgłaszającego i innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń przed uszczerbkiem lub ściganiem.
- (40) Aby zwiększyć zaufanie osób do systemu, obsługę zgłoszeń zdarzeń należy zorganizować w sposób odpowiednio zabezpieczający poufność tożsamości zgłaszającego i innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń, w związku z upowszechnianiem zasady „just culture”. Celem powinno być umożliwienie ustanowienia — tam, gdzie to możliwe — niezależnego systemu obsługi zgłoszeń zdarzeń.

- (41) Pracownicy organizacji, właściwych organów państw członkowskich oraz Agencji, którzy zajmują się oceną, rozpatrywaniem lub analizą zdarzeń, odgrywają znaczącą rolę w identyfikacji zagrożeń dla bezpieczeństwa i uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Doświadczenie pokazuje, że jeżeli analizy zdarzeń dokonuje się z perspektywy czasu po zaistniałym wypadku, prowadzi ona do identyfikacji ryzyka i uchybień, które w innym przypadku mogłyby nie zostać zidentyfikowane. Możliwe jest zatem, że osoby zaangażowane w ocenę, rozpatrywanie lub analizę zdarzeń mogą obawiać się potencjalnych skutków w postaci wszczęcia wobec nich postępowania przez organy sądowe. Bez uszczerbku dla krajowego prawa karnego i właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości, państwa członkowskie nie powinny wszczynać postępowań wobec osób, których praca we właściwych organach państw członkowskich wiąże się z oceną, rozpatrywaniem lub analizą zdarzeń, w odniesieniu do decyzji podjętych w ramach obowiązków wypełnianych przez te osoby, które to decyzje później i z perspektywy czasu okazały się błędne lub nieskuteczne, lecz w momencie ich podejmowania i w świetle dostępnych wówczas informacji były proporcjonalne i odpowiednie.
- (42) Pracownicy i personel kontraktowy powinni mieć możliwość zgłaszania naruszeń zasad określających ich ochronę ustanowionych niniejszym rozporządzeniem i nie powinni podlegać sankcjom z tego tytułu. Państwa członkowskie powinny określić konsekwencje naruszenia zasad ochrony zgłaszającego i innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń i w stosownych przypadkach powinny przyjąć środki zaradcze lub nałożyć sankcje.
- (43) Osoby mogą zniechęcać się do zgłaszania zdarzeń z obawy przed dostarczeniem dowodów przeciwko sobie i przed potencjalnymi tego skutkami w postaci wszczęcia wobec nich postępowania przez organy sądowe. Cele niniejszego rozporządzenia mogą zostać osiągnięte bez niepotrzebnej ingerencji w systemy wymiaru sprawiedliwości państw członkowskich. Należy zatem przewidzieć, że nieumyślne lub niezamierzone naruszenia prawa, o których organy państw członkowskich dowiadują się jedynie dzięki zgłoszeniu dokonанemu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, nie powinny być przedmiotem postępowania dyscyplinarnego, administracyjnego ani sądowego, o ile mające zastosowanie krajowe prawo karne nie przewiduje inaczej. Jednakże prawo osób trzecich do wszczęcia postępowania cywilnego nie powinno być objęte tym zakazem i powinno podlegać jedynie prawu krajowemu.
- (44) Niemniej jednak, w kontekście rozwijania zasady „just culture”, państwa członkowskie powinny zachować możliwość rozszerzenia zakazu wykorzystywania zgłoszeń zdarzeń jako dowodów przeciw zgłaszającemu w postępowaniach administracyjnych i dyscyplinarnych także do postępowań cywilnych lub karnych.
- (45) Ponadto należy zacieśnić i sformalizować współpracę między organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i organami sądowymi w drodze zawieranych między nimi wcześniej porozumień, w których należy dążyć do zachowania równowagi między różnymi interesami publicznymi i w których należy w szczególności uwzględniać na przykład kwestie dostępu do zgłoszeń zdarzeń znajdujących się w krajowych bazach danych i wykorzystywania tych zgłoszeń.
- (46) Aby wesprzeć Agencję w wykonywaniu większej liczby obowiązków w ramach niniejszego rozporządzenia, należy zapewnić jej wystarczające zasoby umożliwiające jej realizację dodatkowych zadań, które jej powierzono.
- (47) W celu uzupełnienia lub zmiany niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (48) Stosując niniejsze rozporządzenie, Komisja powinna konsultować się z Agencją oraz z siecią analityków bezpieczeństwa lotniczego, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu.
- (49) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (50) Stosując niniejsze rozporządzenie, należy w pełni przestrzegać zasad przetwarzania danych i ochrony osób fizycznych, określonych w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾. Stosując niniejsze rozporządzenie, należy w pełni przestrzegać

(¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

(²) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

(³) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

zasad dostępu do danych, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, z wyjątkiem przypadków dotyczących udostępniania danych i informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, które są chronione na mocy surowszych zasad dostępu określonych w niniejszym rozporządzeniu.

- (51) Sankcje powinny być w szczególności stosowane wobec wszelkich osób lub podmiotów, które wbrew niniejszemu rozporządzeniu niewłaściwie wykorzystują informacje chronione niniejszym rozporządzeniem, postępują w sposób, który powoduje uszczerbek dla zgłaszającego lub innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń, z wyjątkiem przypadków, w których zastosowanie mają zwolnienia określone w niniejszym rozporządzeniu, osób lub podmiotów, które nie tworzą odpowiedniego otoczenia umożliwiającego gromadzenie szczegółowych danych o zdarzeniach, nie analizują zgromadzonych informacji lub nie zajmują się wszelkimi wykrytymi rzeczywistymi lub potencjalnymi uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa lub nie dokonują wymiany informacji zgromadzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (52) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych zasad w dziedzinie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego ogólnounijne rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (53) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 996/2010.
- (54) Należy w związku z tym uchylić dyrektywę 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 ⁽³⁾ oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 ⁽⁴⁾.
- (55) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 10 kwietnia 2013 r. ⁽⁵⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cele

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, udostępniania i analizowania odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Niniejsze rozporządzenie zapewnia:

- a) terminowe podejmowanie w stosownych przypadkach działań w zakresie bezpieczeństwa w oparciu o analizy zgromadzonych informacji;
- b) ciągłą dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie przepisów dotyczących poufności i odpowiedniego wykorzystywania informacji, a także poprzez zharmonizowaną i zwiększoną ochronę zgłaszającego i innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń; oraz
- c) uwzględnianie ryzyka dla bezpieczeństwa lotniczego i zajęcie się tym problemem zarówno na poziomie Unii, jak i na poziomie krajowym.
2. Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie przypisywanie winy lub odpowiedzialności.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7).

⁽⁵⁾ Dz.U. C 358 z 7.12.2013, s. 19.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „zgłaszający” oznacza każdą osobę fizyczną, która zgłasza zdarzenie lub inne informacje związane z bezpieczeństwem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 2) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymywać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza, innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- 3) „incydent” oznacza incydent w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 996/2010;
- 4) „poważny incydent” oznacza poważny incydent w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 996/2010;
- 5) „wypadek” oznacza wypadek w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 996/2010;
- 6) „informacje zdepersonalizowane” oznaczają informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń, z których usunięto wszystkie dane osobowe, takie jak imiona, nazwiska lub adresy osób fizycznych;
- 7) „zdarzenie” oznacza każde związane z bezpieczeństwem wydarzenie, które naraża na niebezpieczeństwo lub które — jeżeli nie podjęto w odniesieniu do niego działań naprawczych lub nie zajęto się nim — mogłoby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujące się w nim osoby lub jakiegokolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent;
- 8) „organizacja” oznacza każdą organizację dostarczającą wyroby lotnicze lub zatrudniającą osoby, które są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń zgodnie z art. 4 ust. 6, zawierającą umowy z takimi osobami lub korzystającą z usług takich osób;
- 9) „anonimizacja” oznacza usunięcie ze zgłoszeń zdarzeń wszystkich danych osobowych dotyczących zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń oraz wszelkich szczegółowych danych, w tym nazwy (nazw) organizacji związanej(-ych) ze zdarzeniem, które mogłyby ujawniać tożsamość zgłaszającego lub osób trzecich lub doprowadzić do ustalenia tej informacji na podstawie zgłoszenia zdarzenia;
- 10) „zagrożenie” oznacza sytuację lub przedmiot z potencjałem możliwości spowodowania śmierci lub urazów ciała osoby, uszkodzeń sprzętu lub konstrukcji, straty materiału lub zmniejszenia możliwości wypełnienia przez osobę określonych funkcji;
- 11) „organ ds. badania zdarzeń lotniczych” oznacza stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych przeprowadzający lub nadzorujący badanie zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) nr 996/2010;
- 12) „zasada just culture” oznacza politykę, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody;
- 13) „punkt kontaktowy” oznacza:
 - a) w przypadku gdy wniosek o informacje składa zainteresowana strona mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim — właściwy organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 3;
 - b) w przypadku gdy wniosek o informacje składa zainteresowana strona niemająca miejsca zamieszkania ani siedziby w Unii — Komisję;
- 14) „zainteresowana strona” oznacza każdą osobę fizyczną bądź prawną lub każdy organ urzędowy, posiadający osobowość prawną lub jej nieposiadający, które mają możliwość przyczynienia się do poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego dzięki dostępowi do wymienianych przez państwa członkowskie informacji o zdarzeniach i które należą do jednej z kategorii zainteresowanych stron określonych w załączniku II;
- 15) „krajowy program bezpieczeństwa” oznacza zintegrowany zbiór aktów prawnych i działań do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w państwie członkowskim;
- 16) „europejski plan bezpieczeństwa lotniczego” oznacza ocenę kwestii bezpieczeństwa i powiązany plan działań na poziomie europejskim;
- 17) „europejski program bezpieczeństwa lotniczego” oznacza zintegrowany zbiór regulacji na poziomie Unii wraz z działaniami i procedurami stosowanymi w celu wspólnego zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego na poziomie europejskim;
- 18) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne struktury organizacyjne, zakresy odpowiedzialności, polityki i procedury, a także obejmuje każdy system zarządzania, który — niezależnie lub w sposób zintegrowany z innymi systemami zarządzania organizacji — dotyczy zarządzania bezpieczeństwem.

Artykuł 3

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące:
 - a) zgłaszania zdarzeń, które narażają na niebezpieczeństwo lub które — jeżeli nie podjęto w odniesieniu do nich działań naprawczych lub nie zajęto się nimi — mogłyby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujące się w nim osoby, jakiegokolwiek inne osoby, sprzęt lub urządzenia, wpływając na eksploatację statku powietrznego, a także zgłaszania innych odpowiednich informacji związanych z bezpieczeństwem w tym kontekście;
 - b) analizy i podjęcia działań następczych w odniesieniu do zgłoszonych zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem;
 - c) ochrony pracowników branży lotniczej;
 - d) odpowiedniego wykorzystywania zgromadzonych informacji dotyczących bezpieczeństwa;
 - e) włączania informacji do centralnego archiwum europejskiego; oraz
 - f) udostępniania zanonimizowanych informacji zainteresowanym stronom w celu przekazania im informacji potrzebnych do poprawy poziomu bezpieczeństwa lotnictwa.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących cywilnych statków powietrznych, z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu niniejszego rozporządzenia także do zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem dotyczących statków powietrznych, o których mowa w załączniku II do tego rozporządzenia.

Artykuł 4

Obowiązkowe zgłaszanie zdarzeń

1. Osoby wymienione w ust. 6 zgłaszają za pośrednictwem systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń zgodnie z niniejszym artykułem zdarzenia, które mogą stanowić znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego i należą do następujących kategorii:
 - a) zdarzenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego, takie jak:
 - (i) zdarzenia związane z kolizją;
 - (ii) zdarzenia związane ze startem i z lądowaniem;
 - (iii) zdarzenia związane z paliwem;
 - (iv) zdarzenia podczas lotu;
 - (v) zdarzenia związane z łącznością;
 - (vi) zdarzenia związane z urazami, sytuacjami awaryjnymi i innymi sytuacjami krytycznymi;
 - (vii) zdarzenia związane z niezdolnością załogi do działania oraz innymi zdarzeniami związanymi z załogą;
 - (viii) zdarzenia związane z warunkami meteorologicznymi lub ochroną;
 - b) zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego, takie jak:
 - (i) uszkodzenia elementów konstrukcyjnych;
 - (ii) nieprawidłowe działanie układów;
 - (iii) problemy z obsługą techniczną i naprawą;
 - (iv) problemy z napędem (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz problemy z pomocniczymi jednostkami zasilającymi;
 - c) zdarzenia związane ze służbami i obiektami żeglugi powietrznej, takie jak:
 - (i) kolizje, zbliżenia lub potencjalne kolizje;
 - (ii) specyficzne zdarzenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS);
 - (iii) zdarzenia związane z działalnością ATM/ANS;

- d) zdarzenia związane z lotniskami i służbami naziemnymi, takie jak:
- (i) zdarzenia związane z działalnością lotnisk i obiektami na lotniskach;
 - (ii) zdarzenia związane z obsługą pasażerów, bagażu, poczty i ładunków;
 - (iii) zdarzenia związane z obsługą naziemną i powiązanymi usługami.
2. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, o których mowa w ust. 1.
3. Każde państwo członkowskie ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, w tym gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych przez organizacje zgodnie z ust. 2.
4. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, w tym gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych zgodnie z ust. 2 przez organizacje certyfikowane lub zatwierdzone przez Agencję.
5. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych wykaz klasyfikujący zdarzenia, do których należy się odnieść podczas zgłaszania zdarzeń zgodnie z ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
- Komisja umieszcza w tych aktach wykonawczych osobny wykaz klasyfikujący zdarzenia, mający zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Wykaz jest uproszczoną wersją wykazu, o którym mowa w akapicie pierwszym, i jest dostosowywany w stosownych przypadkach do specyfiki tej gałęzi lotnictwa.
6. Następujące osoby fizyczne zgłaszają zdarzenia, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem systemu ustanowionego zgodnie z ust. 2 przez organizację zatrudniającą zgłaszającego, zawierającą z nim umowy lub korzystającą z jego usług, lub — alternatywnie — za pośrednictwem systemu ustanowionego zgodnie z ust. 3 przez państwo członkowskie siedziby jego organizacji lub przez państwo, które wydało, zatwierdziło lub przekonwertowało licencję pilota, lub za pośrednictwem systemu ustanowionego zgodnie z ust. 4 przez Agencję:
- a) pilot dowódca lub — w przypadkach gdy pilot dowódca nie jest w stanie zgłosić zdarzenia — inny członek załogi kolejny w strukturze dowodzenia statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub statku powietrznego zarejestrowanego poza Unią, lecz użytkowanego przez operatora, w odniesieniu do którego państwo członkowskie zapewnia nadzór nad eksploatacją, lub operatora mającego siedzibę w Unii;
 - b) osoba zajmująca się — pod nadzorem państwa członkowskiego lub Agencji — projektowaniem, produkcją, monitorowaniem ciągłej zdadności do lotu, obsługą techniczną lub modyfikacją statku powietrznego, lub jakiegokolwiek sprzętu lub jego części;
 - c) osoba podpisująca — pod nadzorem państwa członkowskiego lub Agencji — poświadczenie przeglądu zdadności do lotu lub dopuszczenie do eksploatacji statku powietrznego lub jakiegokolwiek sprzętu lub jego części;
 - d) osoba pełniąca funkcję wymagającą upoważnienia jej przez państwo członkowskie jako członka personelu służb ruchu lotniczego, któremu powierzono zadania związane z służbami żeglugi powietrznej lub pracownika służb informacji lotniczej;
 - e) osoba pełniąca funkcję związaną z zarządzaniem bezpieczeństwem portu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽¹⁾;
 - f) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikowaniem, obsługą techniczną, naprawami, remontami kapitalnymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, w odniesieniu do których państwo członkowskie zapewnia nadzór;
 - g) osoba pełniąca funkcję związaną z obsługą naziemną statków powietrznych, obejmującą tankowanie paliwa, przygotowywanie list ładunkowych, załadunek, odladanie i holowanie w porcie lotniczym objętym rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.
7. Osoby wymienione w ust. 6 zgłaszają zdarzenia w terminie 72 godzin od chwili, w której dowiedziały się o zdarzeniu, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
8. Po otrzymaniu powiadomienia o zdarzeniu każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, która nie jest objęta ust. 9, zgłasza do właściwego organu tego państwa członkowskiego, o którym to organie mowa w art. 6 ust. 3, najszybciej jak to możliwe, a w każdym przypadku nie później niż 72 godziny od chwili, w której dowiedziała się o zdarzeniu, szczegółowe dane dotyczące zdarzeń zgromadzone zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

9. Po otrzymaniu powiadomienia o zdarzeniu każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, certyfikowana lub zatwierdzona przez Agencję, zgłasza do Agencji najszybciej jak to możliwe, a w każdym przypadku nie później niż 72 godziny od chwili, w której dowiedziała się o zdarzeniu, szczegółowe dane dotyczące zdarzeń zgromadzone zgodnie z ust. 2.

Artykuł 5

Dobrowolne zgłaszanie zdarzeń

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie:

- a) szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;
- b) innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

2. Każde państwo członkowskie ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie:

- a) szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;
- b) innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

System ten obejmuje również między innymi gromadzenie informacji przekazywanych przez organizacje zgodnie z ust. 6.

3. Agencja ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie:

- a) szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;
- b) innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

System ten obejmuje również między innymi gromadzenie informacji przekazywanych przez organizacje certyfikowane lub zatwierdzone przez Agencję zgodnie z ust. 5.

4. Systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń wykorzystuje się do ułatwiania gromadzenia szczegółowych danych dotyczących zdarzeń lub informacji związanych z bezpieczeństwem:

- a) nieobjętych obowiązkowym zgłaszaniem zdarzeń zgodnie z art. 4 ust. 1;
- b) zgłaszanych przez osoby niewymienione w art. 4 ust. 6.

5. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, która jest certyfikowana lub zatwierdzona przez Agencję, zgłasza terminowo właściwemu organowi tego państwa członkowskiego wyznaczonemu zgodnie z art. 6 ust. 3, szczegółowe dane dotyczące zdarzeń oraz inne informacje związane z bezpieczeństwem zgromadzone zgodnie z ust. 1, które mogą wiązać się z rzeczywistym lub potencjalnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego.

6. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, która nie jest certyfikowana lub zatwierdzona przez Agencję, zgłasza terminowo właściwemu organowi tego państwa członkowskiego wyznaczonemu zgodnie z art. 6 ust. 3, szczegółowe dane dotyczące zdarzeń oraz inne informacje związane z bezpieczeństwem zgromadzone zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, które mogą wiązać się z rzeczywistym lub potencjalnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego. Państwa członkowskie mogą zobowiązać każdą organizację mającą siedzibę na ich terytorium do zgłaszania szczegółowych danych dotyczących wszystkich zdarzeń zgromadzonych zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

7. Państwa członkowskie, Agencja i organizacje mogą ustanowić inne systemy gromadzenia i przetwarzania informacji dotyczących bezpieczeństwa w celu gromadzenia szczegółowych informacji dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemach zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 4 oraz w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Systemy te mogą obejmować zgłaszanie zdarzeń podmiotom innym niż podmioty określone w art. 6 ust. 3 i mogą przewidywać aktywny udział:

- a) branży lotniczej;
- b) organizacji zawodowych zrzeszających pracowników branży lotniczej.

8. Informacje uzyskane w wyniku zgłaszania dobrowolnego i obowiązkowego mogą być włączane w jeden system.

Artykuł 6

Gromadzenie i przechowywanie informacji

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim wyznacza jedną lub większą liczbę osób, które będą w sposób niezależny zajmować się gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5.

Obsługa zgłoszeń odbywa się w taki sposób, aby zapobiegać wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo oraz należyście zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń, mając na uwadze propagowanie zasady „just culture”.

2. Za zgodą właściwego organu małe organizacje mogą wprowadzić uproszczony mechanizm gromadzenia, oceny, przetwarzania, analizy i przechowywania szczegółowych danych dotyczących zdarzeń. Mogą dzielić te zadania z innymi organizacjami o tym samym charakterze, stosując przy tym przepisy dotyczące poufności i ochrony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Każde państwo członkowskie ustanawia jeden lub większą liczbę właściwych organów, aby ustanowić mechanizm, który będzie w sposób niezależny gromadził, oceniał, przetwarzał, analizował i przechowywał szczegółowe dane dotyczące zdarzeń zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5.

Obsługa zgłoszeń odbywa się w taki sposób, aby zapobiegać wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo oraz należyście zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń, mając na uwadze propagowanie zasady „just culture”.

Organy, które mogą zostać wyznaczone zgodnie z akapitem pierwszym, wspólnie albo osobno, to:

- a) krajowy organ lotnictwa cywilnego; lub
- b) organ ds. badania zdarzeń lotniczych; lub
- c) jakiegokolwiek inny niezależny organ lub podmiot mający siedzibę w Unii, któremu powierzono tę funkcję.

W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden organ lub podmiot, jeden z nich wyznacza jako punkt kontaktowy do celów przekazywania informacji, o których mowa w art. 8 ust. 2.

4. Agencja wyznacza jedną lub większą liczbę osób w celu ustanowienia mechanizmu, który będzie w sposób niezależny gromadził, oceniał, przetwarzał, analizował i przechowywał szczegółowe dane dotyczące zdarzeń zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5.

Obsługa zgłoszeń odbywa się w taki sposób, aby zapobiegać wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo oraz należyście zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń, mając na uwadze propagowanie zasady „just culture”.

5. Organizacje przechowują w jednej lub większej liczbie baz danych zgłoszenia zdarzeń opracowane na podstawie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5.

6. Właściwe organy, o których mowa w ust. 3, przechowują w krajowej bazie danych zgłoszenia zdarzeń opracowane na podstawie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5.

7. W krajowej bazie danych przechowuje się również stosowne informacje dotyczące wypadków i poważnych incydentów zgromadzone lub ujawnione przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych.

8. Agencja przechowuje w bazie danych zgłoszenia zdarzeń opracowane na podstawie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5.

9. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mają pełny dostęp do swoich odpowiednich krajowych baz danych, o których mowa w ust. 6, do celów wywiązania się ze swoich obowiązków wynikających z art. 5 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

10. Organy lotnictwa cywilnego państw członkowskich mają pełny dostęp do swoich odpowiednich krajowych baz danych, o których mowa w ust. 6, do celów wywiązania się ze swoich obowiązków związanych z bezpieczeństwem.

Artykuł 7

Jakość i treść zgłoszeń zdarzeń

1. Zgłoszenia zdarzeń, o których mowa w art. 6, zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku I.
2. Zgłoszenia zdarzeń, o których mowa w art. 6 ust. 5, 6 i 8, zawierają klasyfikację danego zdarzenia pod względem ryzyka dla bezpieczeństwa. Ta klasyfikacja jest poddawana przeglądowi i w razie konieczności zmieniana, oraz zatwierdzana przez właściwy organ państwa członkowskiego lub Agencję, zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka, o którym mowa w ust. 5 niniejszego artykułu.
3. Organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja ustanawiają procedury kontroli jakości danych, aby poprawić spójność danych, a zwłaszcza spójność między zgromadzonymi wstępnie informacjami a zgłoszeniem przechowywanym w bazie danych.
4. W bazach danych, o których mowa w art. 6 ust. 5, 6 i 8, stosuje się formaty, które są:
 - a) znormalizowane w celu ułatwienia wymiany informacji; oraz
 - b) kompatybilne z oprogramowaniem Ecairs i systematyką ADREP.
5. Komisja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i Agencją za pośrednictwem sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego, o której mowa w art. 14 ust. 2, opracowuje wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka umożliwiający organizacjom, państwom członkowskim i Agencji klasyfikację zdarzeń pod względem ryzyka dla bezpieczeństwa. Komisja bierze przy tym pod uwagę potrzebę kompatybilności z istniejącymi systemami klasyfikacji ryzyka.

Komisja opracuje ten system do dnia 15 maja 2017 r.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu określenia wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka.
7. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia dotyczące wdrożenia wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
8. Komisja i Agencja wspierają właściwe organy państw członkowskich w ich zadaniu scalania danych, w tym między innymi:
 - a) scalania minimalnych informacji, o których mowa w ust. 1;
 - b) klasyfikacji zdarzeń pod względem ryzyka, o której mowa w ust. 2; oraz
 - c) ustanowienia procedur kontroli jakości danych, o których mowa w ust. 3.

Komisja i Agencja zapewniają to wsparcie w taki sposób, aby przyczynić się do harmonizacji procedur wprowadzania danych w poszczególnych państwach członkowskich, w szczególności poprzez zapewnianie pracownikom organizacji lub podmiotów, o których mowa w art. 6 ust. 1, 3 i 4:

- a) poradników;
- b) warsztatów; oraz
- c) odpowiedniego szkolenia.

Artykuł 8

Centralne archiwum europejskie

1. Komisja zarządza centralnym archiwum europejskim służącym do przechowywania wszystkich zgromadzonych w Unii zgłoszeń zdarzeń.
2. Każde państwo członkowskie w porozumieniu z Komisją aktualizuje centralne archiwum europejskie poprzez przekazywanie do tego archiwum wszystkich informacji związanych z bezpieczeństwem przechowywanych w krajowych bazach danych, o których mowa w art. 6 ust. 6.

3. Agencja uzgadnia z Komisją protokoły techniczne dotyczące przekazywania do centralnego archiwum europejskiego wszystkich zgłoszeń zdarzeń zgromadzonych przez Agencję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, w szczególności w odniesieniu do zdarzeń przechowywanych w wewnętrznym systemie zgłaszania zdarzeń, jak również informacji zgromadzonych zgodnie z art. 4 ust. 9 i art. 5 ust. 5.

4. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia dotyczące zarządzania centralnym archiwum europejskim, o którym mowa w ust. 1 i 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 9

Wymiana informacji

1. Państwa członkowskie i Agencja biorą udział w wymianie informacji, udostępniając właściwym organom pozostałych państw członkowskich, Agencji i Komisji, za pośrednictwem centralnego archiwum europejskiego, wszystkie informacje związane z bezpieczeństwem przechowywane w ich odpowiednich bazach danych zawierających zgłoszenia.

Zgłoszenia zdarzeń są przekazywane do centralnego archiwum europejskiego nie później niż 30 dni po ich wprowadzeniu do krajowej bazy danych.

W razie potrzeby zgłoszenia zdarzeń aktualizuje się, uzupełniając je o dodatkowe informacje związane z bezpieczeństwem.

2. Państwa członkowskie przekazują również do centralnego archiwum europejskiego informacje związane z wypadkami i poważnymi incydentami w następujący sposób:

- a) w trakcie badania — wstępne informacje o faktach dotyczące wypadków i poważnych incydentów;
- b) po zakończeniu badania:
 - (i) raport końcowy z badania; oraz
 - (ii) o ile jest ono dostępne, streszczenie raportu końcowego z badania zredagowane w języku angielskim.

3. Państwo członkowskie lub Agencja przekazują najszybciej jak to możliwe wszystkie istotne informacje związane z bezpieczeństwem odpowiednim organom państw członkowskich lub Agencji, jeżeli podczas gromadzenia szczegółowych danych o zdarzeniach lub przechowywania zgłoszeń zdarzeń lub podczas analizy zgodnie z art. 13 ust. 6 zidentyfikują kwestie z zakresu bezpieczeństwa, które uważają za:

- a) mające znaczenie dla innych państw członkowskich lub Agencji; albo
- b) mogące wymagać podjęcia działań w zakresie bezpieczeństwa przez inne państwo członkowskie lub Agencję.

Artykuł 10

Udostępnianie informacji przechowywanych w centralnym archiwum europejskim

1. Każdy podmiot, któremu powierzono regulację bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, lub każdy organ ds. badania zdarzeń lotniczych w Unii mają nieograniczony bezpieczny dostęp online do informacji dotyczących zdarzeń znajdujących się w centralnym archiwum europejskim.

Informacje te wykorzystuje się zgodnie z art. 15 i 16.

2. Zainteresowane strony wymienione w załączniku II mogą zwracać się z wnioskiem o dostęp do niektórych informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim.

Zainteresowane strony mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii kierują wnioski o udzielenie informacji do punktu kontaktowego w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania lub siedzibę.

Zainteresowane strony mające miejsce zamieszkania lub siedzibę poza Unią kierują swoje wnioski do Komisji.

Komisja informuje właściwy organ zainteresowanego państwa członkowskiego o otrzymaniu wniosku na mocy niniejszego ustępu.

3. Z zastrzeżeniem art. 15 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 informacje znajdujące się w centralnym archiwum europejskim, dotyczące bieżących badań zdarzeń lotniczych prowadzonych zgodnie z tym rozporządzeniem, nie są ujawniane zainteresowanym stronom na mocy niniejszego artykułu.

4. Ze względów bezpieczeństwa zainteresowanym stronom nie udziela się bezpośredniego dostępu do centralnego archiwum europejskiego.

Artykuł 11

Rozpatrywanie wniosków i decyzje

1. Wnioski o udzielenie informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim składa się na formularzach zatwierdzonych przez punkt kontaktowy. Formularze te muszą zawierać przynajmniej pozycje wymienione w załączniku III.

2. Punkt kontaktowy, który otrzymuje wniosek, sprawdza, czy:

- a) wniosek został złożony przez zainteresowaną stronę;
- b) jest właściwy do rozpatrzenia tego wniosku.

W przypadku gdy punkt kontaktowy stwierdzi, że do rozpatrzenia wniosku właściwe jest inne państwo członkowskie lub Komisja, przekazuje wniosek, odpowiednio, do tego państwa członkowskiego lub do Komisji.

3. Punkt kontaktowy, który otrzymuje wniosek, ocenia w poszczególnych przypadkach, czy są one uzasadnione i możliwe do zrealizowania.

Punkt kontaktowy może udzielać informacji zainteresowanym stronom na piśmie lub przy użyciu bezpiecznych środków łączności elektronicznej.

4. W przypadku gdy wniosek zostaje przyjęty, punkt kontaktowy ustala zakres i poziom udzielanych informacji. Bez uszczerbku dla art. 15 i 16 informacje te ogranicza się ściśle do zakresu wymaganego do celów wniosku.

Informacje niezwiązane z własnymi urządzeniami, operacjami lub dziedziną działalności zainteresowanej strony przekazuje się jedynie w postaci zbiorczej lub zanonimizowanej. Informacje w postaci niezbiorczej można przekazać zainteresowanej stronie, jeśli przedstawi ona szczegółowe uzasadnienie na piśmie. Informacje te wykorzystuje się zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia.

5. Punkt kontaktowy przekazuje zainteresowanym stronom wymienionym w załączniku II lit. b) jedynie informacje dotyczące własnych urządzeń, operacji lub dziedziny działalności zainteresowanej strony.

6. Punkt kontaktowy otrzymujący wniosek od zainteresowanej strony wymienionej w załączniku II lit. a) może podjąć decyzję o charakterze ogólnym o przekazywaniu informacji tej zainteresowanej stronie w sposób regularny, pod warunkiem że:

- a) informacje, o które wystąpiono, dotyczą własnych urządzeń, operacji lub dziedziny działalności zainteresowanej strony;
- b) decyzja o charakterze ogólnym nie stanowi o przyznaniu dostępu do całej zawartości bazy danych;
- c) decyzja o charakterze ogólnym dotyczy jedynie dostępu do zanonimizowanych informacji.

7. Zainteresowana strona wykorzystuje informacje otrzymane na mocy niniejszego artykułu z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) zainteresowana strona wykorzystuje informacje jedynie w celach określonych w formularzu wniosku, które powinny być zgodne z celami niniejszego rozporządzenia określonymi w art. 1; oraz
- b) zainteresowana strona nie ujawnia otrzymanych informacji bez pisemnej zgody przekazującego informacje oraz podejmuje środki niezbędne dla zapewnienia odpowiedniej poufności otrzymanych informacji.

8. Decyzja o udostępnieniu informacji na podstawie niniejszego artykułu ograniczona jest ściśle do zakresu wymaganego dla celów jej adresata.

*Artykuł 12***Rejestracja wniosków i wymiana informacji**

1. Punkt kontaktowy rejestruje wszystkie otrzymane wnioski i podjęte w związku z nimi działania.

Informacje takie przekazuje się Komisji terminowo każdorazowo po otrzymaniu wniosku lub podjęciu w związku z nim działania.

2. Komisja udostępnia wszystkim punktom kontaktowym zaktualizowany wykaz otrzymanych wniosków i działań podjętych w związku z nimi przez poszczególne punkty kontaktowe i przez samą Komisję.

*Artykuł 13***Analiza zdarzeń i działania następcze na poziomie krajowym**

1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim opracowuje procedurę analizy zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 1 w celu zidentyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z określonymi zdarzeniami lub grupami zdarzeń.

W oparciu o tę analizę każda organizacja określa wszelkie odpowiednie działania naprawcze lub zapobiegawcze, wymagane w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

2. Gdy w następstwie analizy, o której mowa w ust. 1, organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim określa jakiegokolwiek działania naprawcze lub zapobiegawcze wymagane w celu wyeliminowania rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa lotniczego:

- a) wdraża te działania terminowo; oraz
- b) ustanawia procedurę monitorowania wdrażania działania i jego skuteczności.

3. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim regularnie przekazuje swoim pracownikom i personelowi kontraktowemu informacje dotyczące analizy oraz działań następczych dotyczących zdarzeń, w odniesieniu do których podjęto działania zapobiegawcze lub naprawcze.

4. W przypadku gdy organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, która nie jest objęta ust. 5, identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w następstwie swojej analizy zdarzeń lub grup zdarzeń zgłoszonych zgodnie z art. 4 ust. 8 i art. 5 ust. 6, przekazuje właściwemu organowi tego państwa członkowskiego w terminie 30 dni od daty powiadomienia o zdarzeniu przez zgłaszającego:

- a) ewentualne wstępne wyniki analizy przeprowadzonej zgodnie z ust. 1; oraz
- b) informacje o wszelkich działaniach, jakie należy podjąć zgodnie z ust. 2.

Organizacja zgłasza ostateczne wyniki analizy, w przypadku gdy jest to wymagane, natychmiast po ich udostępnieniu, lecz co do zasady nie później niż trzy miesiące od daty powiadomienia o zdarzeniu.

Właściwy organ państwa członkowskiego może zwrócić się do organizacji o przekazanie wstępnych lub ostatecznych wyników analiz wszelkich zdarzeń, o których organ ten został powiadomiony, lecz w odniesieniu do których nie otrzymał informacji o działaniach następczych lub otrzymał jedynie wstępne wyniki.

5. W przypadku gdy organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, certyfikowana lub zatwierdzona przez Agencję, identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w następstwie swojej analizy zdarzeń lub grup zdarzeń zgłoszonych zgodnie z art. 4 ust. 9 i art. 5 ust. 5, przekazuje Agencji w terminie 30 dni od daty powiadomienia o zdarzeniu przez zgłaszającego:

- a) ewentualne wstępne wyniki analizy przeprowadzonej zgodnie z ust. 1; oraz
- b) informacje o wszelkich działaniach, jakie należy podjąć zgodnie z ust. 2.

Organizacja certyfikowana lub zatwierdzona przez Agencję przekazuje Agencji ostateczne wyniki analizy, w przypadku gdy jest to wymagane, natychmiast po ich udostępnieniu, lecz co do zasady nie później niż trzy miesiące od daty powiadomienia o zdarzeniu.

Agencja może zwrócić się do organizacji o przekazanie wstępnych lub ostatecznych wyników analiz wszelkich zdarzeń, o których Agencja została powiadomiona, lecz w odniesieniu do których nie otrzymała informacji o działaniach następnych lub otrzymała jedynie wstępne wyniki.

6. Każde państwo członkowskie oraz Agencja opracowują procedurę analizy informacji dotyczących zdarzeń, które zostały im bezpośrednio zgłoszone zgodnie z art. 4 ust. 6 i art. 5 ust. 2 i 3, w celu zidentyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z tymi zdarzeniami. W oparciu o tę analizę określają wszelkie odpowiednie działania naprawcze lub zapobiegawcze, wymagane w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

7. Gdy w następstwie analizy, o której mowa w ust. 6, państwo członkowskie lub Agencja określają jakiegokolwiek działania naprawcze lub zapobiegawcze wymagane w celu wyeliminowania rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa lotniczego:

- a) wdrażają te działania terminowo; oraz
- b) ustanawiają procedurę monitorowania wdrażania działania i jego skuteczności.

8. W odniesieniu do każdego zdarzenia lub grupy zdarzeń monitorowanych zgodnie z ust. 4 lub 5 każde państwo członkowskie oraz Agencja mają dostęp do przeprowadzonej analizy i odpowiednio monitorują działania podjęte przez organizację, za które są odpowiednio odpowiedzialne.

Jeżeli państwo członkowskie lub Agencja stwierdzą, że wdrożenie i skuteczność zgłoszonych działań nie pozwala wyeliminować rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, zapewniają podjęcie i wdrożenie dodatkowych odpowiednich działań przez daną organizację.

9. Jeżeli są dostępne, informacje dotyczące analizy poszczególnych zdarzeń lub grup zdarzeń otrzymanych zgodnie z niniejszym artykułem oraz podejmowanych w związku z nimi działań następnych umieszcza się w centralnym archiwum europejskim, zgodnie z art. 8 ust. 2 i 3, terminowo i nie później niż dwa miesiące po ich umieszczeniu w krajowej bazie danych.

10. Państwa członkowskie wykorzystują informacje uzyskane na podstawie analizy zgłoszeń zdarzeń do określania ewentualnych działań zaradczych podejmowanych w ramach krajowego programu bezpieczeństwa.

11. Aby informować społeczeństwo o poziomie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, każde państwo członkowskie publikuje, co najmniej raz w roku, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa:

- a) zawiera zanonimizowane informacje w postaci zbiorczej o rodzajach zdarzeń i innych informacji związanych z bezpieczeństwem zgłoszonych za pośrednictwem jego krajowych systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń;
- b) identyfikuje trendy;
- c) określa podjęte przez siebie działania.

12. Państwa członkowskie mogą również publikować zanonimizowane zgłoszenia zdarzeń i wyniki analizy ryzyka.

Artykuł 14

Analiza zdarzeń i działania następne na poziomie Unii

1. Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich, współpracując ze sobą, uczestniczą w regularnej wymianie i analizie informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim.

Bez uszczerbku dla wymogów poufności określonych w niniejszym rozporządzeniu, w stosownych przypadkach można zapraszać — na podstawie indywidualnych decyzji — obserwatorów.

2. Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich współpracują poprzez sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego.

Sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego w Unii, w szczególności poprzez przeprowadzanie analiz w celu wspierania europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego i europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

3. Agencja wspiera działalność sieci analityków bezpieczeństwa lotniczego poprzez, na przykład, zapewnianie pomocy w przygotowaniu i organizacji posiedzeń sieci.
4. Agencja podaje informacje o wyniku analizy informacji, o której mowa w ust. 1, w corocznym sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 15 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 15

Poufność i odpowiednie wykorzystywanie informacji

1. Państwa członkowskie i organizacje, zgodnie z ich prawem krajowym, oraz Agencja podejmują środki niezbędne do zapewnienia odpowiedniej poufności szczegółowych danych dotyczących zdarzeń otrzymanych przez nie na podstawie art. 4, 5 i 10.

Każde państwo członkowskie, każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim lub Agencja przetwarzają dane osobowe jedynie w zakresie niezbędnym do celów niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla krajowych aktów prawnych wdrażających dyrektywę 95/46/WE.

2. Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących ochrony bezpieczeństwa informacji zawartych w art. 12, 14 i 15 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 informacje pochodzące ze zgłoszeń zdarzeń wykorzystuje się jedynie do celów, do których zostały one zgromadzone.

Państwa członkowskie, Agencja i organizacje nie udostępniają ani nie wykorzystują informacji o zdarzeniach:

- a) w celu przypisania winy lub odpowiedzialności; lub
 - b) do celów innych niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego.
3. Wywiązując się ze swych obowiązków na mocy art. 14 w odniesieniu do informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich:
 - a) zapewniają poufność informacji; oraz
 - b) ograniczają wykorzystywanie informacji ściśle do zakresu niezbędnego do wywiązania się przez nie z obowiązków związanych z bezpieczeństwem, bez przypisywania winy lub odpowiedzialności; w tym względzie informacje te są w szczególności wykorzystywane do zarządzania ryzykiem i do analizy trendów w zakresie bezpieczeństwa, która może skutkować zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa lub działaniami zmierzającymi do wyeliminowania rzeczywistych lub potencjalnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
 4. Państwa członkowskie zapewniają współpracę swoich właściwych organów, o których mowa w art. 6 ust. 3, i swoich właściwych organów odpowiedzialnych za organizację wymiaru sprawiedliwości w drodze zawartych wcześniej porozumień administracyjnych. Celem tych zawartych wcześniej porozumień administracyjnych jest zapewnienie właściwej równowagi między, z jednej strony, potrzebą odpowiedniej organizacji wymiaru sprawiedliwości, a z drugiej strony — ciągłą dostępnością informacji dotyczących bezpieczeństwa.

Artykuł 16

Ochrona źródeł informacji

1. Do celów niniejszego artykułu „dane osobowe” obejmują w szczególności imiona i nazwiska lub adresy osób fizycznych.
2. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim zapewnia, aby wszystkie dane osobowe były udostępniane pracownikom tej organizacji innym niż osoby wyznaczone zgodnie z art. 6 ust. 1 jedynie w przypadku absolutnej konieczności do celów badania zdarzeń z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa lotniczego.

W ramach organizacji udostępnia się, w stosownych przypadkach, informacje zdepersonalizowane.

3. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby żadne dane osobowe nie były nigdy rejestrowane w krajowej bazie danych, o której mowa w art. 6 ust. 6. Takie zdepersonalizowane informacje udostępnia się wszystkim odpowiednim stronom, na przykład w celu umożliwienia im wywiązania się z obowiązków w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

4. Agencja zapewnia, aby żadne dane osobowe nie były nigdy rejestrowane w bazie danych Agencji, o której mowa w art. 6 ust. 8. Takie zdepersonalizowane informacje udostępnia się wszystkim odpowiednim stronom, na przykład w celu umożliwienia im wywiązania się z obowiązków w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

5. Państwom członkowskim i Agencji nie uniemożliwia się podejmowania jakichkolwiek działań niezbędnych do utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

6. Bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego państwa członkowskie powstrzymują się od wszczynania postępowań dotyczących nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały jedynie dlatego, że zostały one zgłoszone zgodnie z art. 4 i 5.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach, o których mowa w ust. 10. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub przyjąć środki mające na celu wzmocnienie ochrony zgłaszających lub osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń. Państwa członkowskie mogą w szczególności stosować tę zasadę bez wyjątków, o których mowa w ust. 10.

7. Jeżeli na mocy prawa krajowego wszczęto jakiekolwiek postępowanie dyscyplinarne lub administracyjne, informacji zawartych w zgłoszeniach zdarzeń nie wykorzystuje się przeciwko:

- a) zgłaszającemu; lub
- b) osobom wymienionym w zgłoszeniach zdarzeń.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadkach, o których mowa w ust. 10.

Państwa członkowskie mogą utrzymać lub przyjąć środki w celu zwiększenia ochrony zgłaszających lub osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń. Państwa członkowskie mogą w szczególności rozszerzyć tę ochronę na postępowania cywilne lub karne.

8. Państwa członkowskie mogą przyjąć lub utrzymać w mocy przepisy ustawowe zapewniające wyższy poziom ochrony zgłaszających lub osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń niż poziom ustanowiony w niniejszym rozporządzeniu.

9. Z wyjątkiem przypadków, gdy zastosowanie ma ust. 10, pracownicy i personel kontraktowy, którzy zgłosili zdarzenie lub są wymienieni w zgłoszeniach zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5, nie mogą ponosić jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której są świadczone usługi, z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego.

10. Ochrona na mocy ust. 6, 7 i 9 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do którejkolwiek z następujących sytuacji:

- a) przypadków umyślnego naruszenia przepisów;
- b) w przypadku gdy doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka i poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku zachowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, powodującego możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie narażającego na szwank poziom bezpieczeństwa lotniczego.

11. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim, po konsultacji z przedstawicielami pracowników, przyjmuje przepisy wewnętrzne opisujące, w jaki sposób zasady „just culture” — a w szczególności zasada, o której mowa w ust. 9 — są zagwarantowane i realizowane w ramach tej organizacji.

Organ wyznaczony zgodnie z ust. 12 może zwrócić się o dokonanie przeglądu przepisów wewnętrznych organizacji mających siedzibę w jego państwie członkowskim przed wdrożeniem tych przepisów wewnętrznych.

12. Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonanie ust. 6, 9 i 11.

Pracownicy i personel kontraktowy mogą zgłaszać temu organowi domniemane naruszenia przepisów określonych w niniejszym artykule. Pracownicy i personel kontraktowy nie podlegają sankcjom za zgłoszenia domniemanych naruszeń. Pracownicy i personel kontraktowy mogą poinformować Komisję o takich domniemanych naruszeniach.

W stosownych przypadkach wyznaczony organ udziela właściwym organom w swoim państwie członkowskim porad dotyczących środków zaradczych lub sankcji stosowanych na podstawie art. 21.

13. W dniu 15 maja 2019 r., a następnie co pięć lat każde państwo członkowskie przesyła Komisji sprawozdanie na temat stosowania niniejszego artykułu, a w szczególności na temat działalności organu wyznaczonego zgodnie z ust. 12. Sprawozdanie to nie może zawierać żadnych danych osobowych.

Artykuł 17

Aktualizacja załączników

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu:

- a) aktualizacji wykazu obowiązkowych rubryk w zgłoszeniach zdarzeń określonych w załączniku I, w przypadku gdy — w świetle doświadczenia zdobytego podczas stosowania niniejszego rozporządzenia — do poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego niezbędne są zmiany;
- b) aktualizowania przewidzianego w załączniku III formularza wniosku o informacje z centralnego archiwum europejskiego, aby uwzględnić zdobyte doświadczenie i nowe osiągnięcia;
- c) ujednolicenia któregośkolwiek z załączników z oprogramowaniem Eccairs i systematyką ADREP, a także z aktami prawnymi przyjętymi przez Unię oraz umowami międzynarodowymi.

Mając na uwadze aktualizację obowiązkowych rubryk, Agencja oraz sieć analityków bezpieczeństwa lotniczego, o której mowa w art. 14 ust. 2, przekazują Komisji odpowiednie opinie.

Artykuł 18

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 6 i art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 6 i art. 17, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 7 ust. 6 i art. 17 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, Parlament Europejski i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 20***Dostęp do dokumentów i ochrona danych osobowych**

1. Z wyjątkiem art. 10 i 11, które ustanawiają surowsze zasady dostępu do danych i informacji znajdujących się w centralnym archiwum europejskim, niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla krajowych aktów prawnych wdrażających dyrektywę 95/46/WE oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

*Artykuł 21***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach oraz o wszelkich zmianach mających wpływ na te przepisy.

*Artykuł 22***Zmiana rozporządzenia (UE) nr 996/2010**

Uchyła się art. 19 rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

Jednakże artykuł ten ma nadal zastosowanie do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 24 ust. 3.

*Artykuł 23***Uchylenia**

Dyrektywa 2003/42/WE, rozporządzenie (WE) nr 1321/2007 i rozporządzenie (WE) nr 1330/2007 tracą moc. Jednakże mają one nadal zastosowanie do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 24 ust. 3.

*Artykuł 24***Wejście w życie i stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Do dnia 16 listopada 2020 r. Komisja opublikuje i prześle Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to obejmie w szczególności wkład niniejszego rozporządzenia w zmniejszenie liczby wypadków statków powietrznych i związanych z nimi ofiar śmiertelnych. W stosownych przypadkach oraz w oparciu o to sprawozdanie Komisja przygotuje wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.
3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 15 listopada 2015 r., lecz nie przed wejściem w życie środków wykonawczych, o których mowa w art. 4 ust. 5. Art. 7 ust. 2 stosuje się po wejściu w życie aktów delegowanych i aktów wykonawczych określających i opracowujących wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka, o którym mowa w art. 7 ust. 6 i 7.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ WYMOGÓW MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO SYSTEMÓW OBOWIĄZKOWEGO I DOBROWOLNEGO ZGŁASZANIA ZDARZEŃ

Uwaga: Wymagane informacje muszą zostać wpisane w rubrykach. Jeżeli właściwe organy państw członkowskich lub Agencja nie mogą podać tych informacji, gdyż nie uzyskały ich od organizacji lub zgłaszającego, rubrykę można uzupełnić wpisem „brak informacji”. Jednakże aby zapewnić przekazywanie odpowiednich informacji, należy w jak największym zakresie unikać wpisów „brak informacji” i na późniejszym etapie w miarę możliwości uzupełnić zgłoszenie tymi informacjami.

1. WSPÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Nagłówek
 - Nagłówek
- 2) Informacje ewidencyjne
 - Podmiot odpowiedzialny
 - Numer akt
 - Status zdarzenia
- 3) Czas
 - Data UTC
- 4) Miejsce
 - Państwo/obszar zdarzenia
 - Miejsce zdarzenia
- 5) Klasyfikacja
 - Klasa zdarzenia
 - Kategoria zdarzenia
- 6) Relacja
 - Język relacji
 - Relacja
- 7) Przypadki
 - Rodzaj przypadku
- 8) Klasyfikacja ryzyka

2. SZCZEGÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI**2.1. Rubryki dotyczące statku powietrznego**

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Znak rozpoznawczy statku powietrznego
 - Państwo rejestru
 - Marka/model/seria

- Numer seryjny statku powietrznego
- Znak rejestracyjny statku powietrznego
- Znak wywoławczy
- 2) Eksploatacja statku powietrznego
 - Operator
 - Rodzaj eksploatacji
- 3) Opis statku powietrznego
 - Kategoria statku powietrznego
 - Rodzaj napędu
 - Grupa wagowa
- 4) Historia lotu
 - Ostatni punkt odlotu
 - Planowane miejsce przeznaczenia
 - Faza lotu
- 5) Pogoda
 - Pogoda ma znaczenie

2.2. Rubryki dotyczące służb żeglugi powietrznej

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Związek z zarządzaniem ruchem lotniczym (ATM)
 - Wpływ ATM
 - Służby, na które wpływ ma zdarzenie (wpływ na służby ATM)
- 2) Nazwa organu służb ruchu lotniczego (ATS)

2.2.1 Rubryki dotyczące naruszenia minimów separacji/utruty separacji i naruszenia przestrzeni powietrznej

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Przestrzeń powietrzna
 - Rodzaj przestrzeni powietrznej
 - Klasa przestrzeni powietrznej
 - Nazwa FIR/UIR

2.3. Rubryki dotyczące lotniska

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Wskaźnik lokalizacji (kod lotniska ICAO)
- 2) Lokalizacja na lotnisku

2.4. Rubryki dotyczące uszkodzenia statku powietrznego lub urazu osób

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach i, w miarę możliwości, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie i Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

1) Dotkliwość

- Najpoważniejsze uszkodzenia
- Stopień urazów

2) Urazy osób

- Liczba osób, które odniosły urazy na ziemi (śmiertelne, poważne, lekkie)
 - Liczba osób, które odniosły urazy w statku powietrznym (śmiertelne, poważne, lekkie).
-

ZAŁĄCZNIK II

ZAINTERESOWANE STRONY

- a) Wykaz zainteresowanych stron, które mogą otrzymywać informacje na podstawie indywidualnie podejmowanych decyzji, zgodnie z art. 11 ust. 4, lub na podstawie decyzji o charakterze ogólnym, zgodnie z art. 11 ust. 6:
- 1) producenci: projektanci i producenci statków powietrznych, silników, śmigieł oraz części i akcesoriów do statków powietrznych oraz ich odpowiednie stowarzyszenia; projektanci i producenci systemów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz ich części składowych; projektanci i producenci systemów i części składowych wykorzystywanych przez służby żeglugi powietrznej (ANS); projektanci i producenci systemów i urządzeń wykorzystywanych w częściach lotniczych lotnisk;
 - 2) obsługa techniczna: organizacje zajmujące się obsługą techniczną lub remontami statków powietrznych, silników, śmigieł oraz części i akcesoriów do statków powietrznych; organizacje zajmujące się instalowaniem, modyfikacją, obsługą techniczną, naprawą, remontami kapitalnymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych; lub organizacje zajmujące się obsługą techniczną lub remontami systemów stosowanych w częściach lotniczych lotnisk oraz części składowych i urządzeń wykorzystywanych w tych systemach;
 - 3) operatorzy: linie lotnicze i operatorzy statków powietrznych oraz stowarzyszenia linii lotniczych i operatorów; zarządzający lotniskami i stowarzyszenia zarządzających lotniskami;
 - 4) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz dostawcy określonych funkcji ATM;
 - 5) dostawcy usług lotniskowych: organizacje zajmujące się obsługą naziemną statków powietrznych, obejmującą tankowanie paliwa, przygotowywanie list ładunkowych, załadunek, odladanie i holowanie na lotnisku, jak również ratownictwem i ochroną przeciwpożarową lub świadczeniem innych usług ratowniczych;
 - 6) organizacje zajmujące się szkoleniami w dziedzinie lotnictwa;
 - 7) organizacje pochodzące z państw trzecich: państwowe urzędy lotnictwa cywilnego i urzędy ds. badania wypadków z państw trzecich;
 - 8) międzynarodowe organizacje lotnicze;
 - 9) placówki badawcze: państwowe lub prywatne laboratoria naukowe, ośrodki lub jednostki badawcze; lub uniwersytety zaangażowane w badania lub prace związane z bezpieczeństwem lotniczym.
- b) Wykaz zainteresowanych stron, które mogą otrzymywać informacje na podstawie indywidualnie podejmowanych decyzji, zgodnie z art. 11 ust. 4 i 5:
- 1) piloci (indywidualnie);
 - 2) kontrolerzy ruchu lotniczego (indywidualnie) oraz pozostali pracownicy ATM/ANS wykonujący zadania związane z bezpieczeństwem;
 - 3) inżynierowie/technicy/pracownicy odpowiedzialni za elektroniczne systemy bezpieczeństwa ruchu lotniczego/zarządcy lotnictwa (lub lotnisk) (indywidualnie);
 - 4) stowarzyszenia zawodowe reprezentujące pracowników wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem.
-

ZAŁĄCZNIK III

WNIOSEK O INFORMACJE Z CENTRALNEGO ARCHIWUM EUROPEJSKIEGO

1. Imię i nazwisko/nazwa:

Funkcja/stanowisko:

Firma:

Adres:

Tel.

E-mail:

Data:

Zakres działalności:

Kategoria wnioskodawcy (zob. załącznik II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych ⁽¹⁾):

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

3. Powód, dla którego składany jest wniosek:

4. Cel, w jakim informacje zostaną wykorzystane:

5. Termin, w jakim informacje mają być przekazane:

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

7. Dostęp do informacji

Punkt kontaktowy nie jest zobowiązany do dostarczenia jakichkolwiek żądanych informacji. Może je udostępnić tylko w przypadku pewności, że wniosek jest zgodny z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014. Wnioskodawca zobowiązuje się oraz zobowiązuje organizację, do której przynależy, do wykorzystywania informacji do celów wskazanych w pkt 4. Przypomina się również, że informacje przekazane na podstawie niniejszego wniosku udostępnia się wyłącznie w celach związanych z bezpieczeństwem lotów, jak określono w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, a nie w innych celach, takich jak, w szczególności, przypisanie winy lub odpowiedzialności, ani nie w celach handlowych.

Wnioskodawca nie ma prawa ujawniać nikomu informacji bez pisemnej zgody punktu kontaktowego.

Niedopełnienie tych warunków może prowadzić do odmowy dostępu do informacji z centralnego archiwum europejskiego oraz, w stosownych przypadkach, do nałożenia sankcji.

8. Data, miejscowość i podpis:

⁽¹⁾ Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18.