

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2009.10.29
KOM(2009)611 galutinis

2009/0170 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos

SEK(2009)1478
SEK(2009)1477

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

Siekiant padidinti transporto saugą, būtini nepriklausomi avarijų tyrimai. Išnagrinėjus avarijų aplinkybes teikiamos rekomendacijos, kaip išvengti tokių nelaimingų atsitikimų.

Nors civilinės aviacijos sektorius susikūrė gana neseniai, šioje srityje susiformavo tvirtos avarijų tyrimo tradicijos. Įpareigojimas tirti civilinės aviacijos avarijas pabrėžiamas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje, kurią yra pasirašiusios visos valstybės narės. Išsamūs šios srities tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka nustatyta Čikagos konvencijos 13 priede ir susijusiose gairėse.

Pripažindama avarijų tyrimo svarbą, Europos bendrija jau 1980 m. priėmė Direktyvą 80/1266/EB dėl valstybių narių bendradarbiavimo ir abipusės pagalbos tiriant orlaivių avarijas¹. 1980 m. direktyva vėliau pakeista Direktyva 94/56/EB². Be to, 2003 m. priimta Direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų³.

Pagal Direktyvą 94/56/EB valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad visas civilinės aviacijos avarijas ar pavojingus incidentus tirtų nepriklausoma institucija ir kad vienintelis tyrimo tikslas būtų ateityje išvengti avarijų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Tyrėjams suteikta papildomų teisių, kad jie savo užduotis galėtų atlikti veiksmingiau, taip pat nustatyti pagrindiniai ataskaitų skelbimo ir saugos rekomendacijų sklaidos principai.

Direktyva 2003/42/EB, kurioje paremta idėja sukurti sistemas, pagal kurias pranešama apie įvykius, susijusius su sauga, neabejotinai paskatino Europos civilinės aviacijos srityje taikyti sąžiningumo principą. Aviacijos specialistai dabar privalo pranešti apie įvykius jų kasdienėje veikloje, be to, patvirtintos nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad pateikta informacija būtų galima keistis ir ją skleisti ir taip būtų galima pasinaudoti su sauga susijusia patirtimi. Ta direktyva palaikomas bei skatinamas ir savanoriškų atskaitomybės sistemų kūrimas.

2. PERMAINŲ BŪTINYBĖ

Dabartinė Bendrijos civilinės aviacijos avarijų tyrimo ir pranešimo apie įvykius sistema yra nepakankamai veiksminga. Visų pirma su avarijų tyrimu susijusi Direktyva 94/56/EB, kuri yra dabartinis reguliavimo pagrindas, priimta prieš 15 metų ir nebeatitinka Bendrijos ir valstybių narių reikalavimų. Svarbiausia:

- Atskirų valstybių narių pajėgumas atlikti tyrimus skiriasi daug labiau nei 1994 m. 2004 ir 2007 m. į ES įstojus naujų valstybių, didžiausias tyrimų pajėgumas sutelktas vos keliose valstybėse narėse.

¹ 1980 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 80/1266/EEB dėl tolesnio valstybių narių bendradarbiavimo ir tarpusavio pagalbos tiriant orlaivių avarijas (OL L 375, 1980 12 31, p. 32).

² 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyva 94/56/EB, nustatanti civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus (OL L 319, 1994 12 12, p. 14).

³ 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų (OL L 167, 2003 7 4, p. 23).

- Orlaiviai ir jų sistemos tampa vis sudėtingesni, todėl orlaivių avarijoms tirti reikia gerokai įvairesnės kompetencijos ir daugiau išteklių nei prieš dešimtmetį.
- Per pastarąjį dešimtmetį ES bendroji aviacijos rinka gerokai padidėjo (dabar ji apima 27 valstybes nares) ir tapo sudėtingesnė (atsirado kelias bazes turinčių operatorių, sudaroma vis daugiau priežiūros rangos sutarčių, orlaivius projektuoja ir gamina kelios valstybės kartu), todėl kilo naujų su sauga susijusių uždavinių.
- Aviacijos vidaus rinka tapo didesnė ir sudėtingesnė, todėl Bendrija taip pat turi prisiimti didesnę atsakomybę už aviacijos saugą. Nuo tada, kai buvo priimta Direktyva 94/56/EB, ES institucinė ir teisinė sistema gerokai pasikeitė. Dabar saugos standartai nustatomi beveik tik ES lygmeniu, o 2002 m. įkurta Europos aviacijos saugos agentūra, kuri valstybių narių vardu yra atsakinga už orlaivių sertifikavimą Bendrijoje⁴.
- Taikydamos Direktyvą 94/56/EB, ES ir jos valstybės narės įgijo daug praktinės patirties. Šia patirtimi taip pat reikėtų pasinaudoti didinant dabartinės reguliavimo sistemos veiksmingumą.

3. IŠSAMUS PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Prieš pateikdama šį pasiūlymą, Komisija surengė viešąsias konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis ir valstybių narių institucijomis ir, visų pirma remdamasi šių konsultacijų rezultatais, išsamiai išnagrinėjo, kaip Europos Sąjungoje šiuo metu tiriamos civilinės aviacijos avarijos ir pranešama apie įvykius. Visi respondentai visiškai ar iš dalies sutiko, kad šiuo metu Europoje civilinės aviacijos avarių tyrimo ir pranešimo apie įvykius srityje esama trūkumų. Tačiau dauguma respondentų teigė, kad svarstyti galimybę nuodugniai peržiūrėti Direktyvą 2003/42/EB dar per anksti ir kad daugiausia dėmesio reikėtų skirti avarių tyrimo reguliavimo sistemos veiksmingumui didinti.

Be to, Komisija atsižvelgė į 2007 m. atlikto nepriklausomo poveikio vertinimo rezultatus – į šį poveikio vertinimą įtraukti viešųjų konsultacijų rezultatai ir duomenys, gauti iš:

- (1) išsamaus klausimyno, kurį nepriklausomas konsultantas tiesiogiai pateikė daugeliui suinteresuotųjų šalių;
- (2) nepriklausomo konsultanto pokalbių su keliomis reprezentatyviomis suinteresuotosiomis šalimis.

Tuo remdamasi, Komisija pati atliko poveikio vertinimą, kuriame nustatytos šios konkrečios problemų sritys:

- (1) nevienodas pajėgumas atlikti tyrimus ES;
- (2) saugos tyrimų ir kitų procedūrų nederėjimas;

⁴ Direktyvų 94/56/EC ir 2003/42/EC pakeitimo poveikio vertinimas (Bendroji sutartis dėl *ex-ante* vertinimo ir poveikio vertinimo, TREN/A1/46-2005), galutinė ataskaita, Roterdamas, 2007 m. liepos 20 d.

- (3) neaiškus Bendrijos vaidmuo atliekant saugos tyrimus;
- (4) saugos rekomendacijų įgyvendinimo trūkumai;
- (5) bendrų standartų, susijusių su keleivių skundų tvarkymu ir pagalba orlaivių avarijų aukoms ir jų šeimoms, nebuvimas.

4. GALIMOS POLITIKOS PASIRINKTYS

Siekdama pašalinti esamus trūkumus, Komisija išnagrinėjo kelias galimas politikos pasirinktis:

- (1) savanoriško bendradarbiavimo skatinimas;
- (2) Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas;
- (3) Europos civilinės aviacijos saugos valdyba.

Visų šių pasirinkčių poveikis saugai, taip pat ekonominis, aplinkosauginis, socialinis ir kitoks poveikis įvertintas lyginant šias pasirinktis tarpusavyje ir su padėtimi, jei nebūtų imamasi jokių veiksmų. Išnagrinėjus nustatyta, kad ekonomiškai efektyviausias būdas pasiekti Bendrijos tikslus nesiimant jokios veiklos, kuri nėra visiškai būtina pagal proporcingumo kriterijų, – remti savanorišką bendradarbiavimą ir kartu taikyti kelis svarbius principus, nustatytus teisiškai privalomoje sistemoje, kuri numatyta pagal Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklo politikos pasirinktį.

5. PASIŪLYMO TURINYS

5.1. Savanoriško bendradarbiavimo skatinimas

Pateiktu pasiūlymu skatinamas savanoriškas bendradarbiavimas, kurio tikslai nustatyti teisiškai privalomoje sistemoje. Pasiūlymas grindžiamas valstybių narių turimais ištekliais ir neoficialaus nacionalinių saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimo patirtimi. Pagal siūlomą reglamentą šis neoficialus bendradarbiavimas bus pakeistas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklu (toliau – tinklas).

Tinklas padės užtikrinti didesnę nuoseklumą ir geresnę Bendrijos civilinės aviacijos avarių tyrimo teisės aktų įgyvendinimą ir taikymą. Būdamas visiškai nepriklausomas, jis skatins aiškiau apibrėžtą nacionalinių saugos tyrimų institucijų, Komisijos ir Europos aviacijos saugos agentūros bendradarbiavimą, taip didins ES investavimo galimybes ir stiprins avarių tyrimo veiklos prevencinę funkciją.

Naujos Bendrijos įstaigos kurti neketinama – tinklas nebus juridinis asmuo ir pagal jo įgaliojimus, kurie aiškiai aprašyti siūlomame reglamente, jam bus skiriamos tik konsultavimo ir koordinavimo užduotys. Tinklas sieks bendro Europai svarbaus tikslo, kaip nurodyta 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamento (EB, Euratomas)

Nr. 1605/2002 (Finansinio reglamento)⁵ 108 straipsnio 1 dalies b punkte, todėl Bendrija galės remti jo veiklą skirdama metinę dotaciją pagal kasmet suderinamą darbo programą.

5.2. Teisės aktuose nustatyti įpareigojimai

Pagrindinis politikos pasirinkties, pagal kurią skatinamas tik savanoriškas bendradarbiavimas, trūkumas – tai, kad nėra teisinio įpareigojimo laikytis aiškiai apibrėžtų įgaliojimų. Taip pat nesitikima, kad savanorišku bendradarbiavimu būtų galima tinkamai išspręsti klausimus, kuriuos sprendžiant reikia teisinio tikrumo, tokius kaip neskelbtinos saugos informacijos apsauga, nacionalinių saugos tyrimų institucijų ir EASA abipusių teisių ir pareigų apibrėžimas arba vienodų saugos rekomendacijų tvarkymo reikalavimų nustatymas.

Siekiant išvengti tokių trūkumų, kurie labiausiai trukdo spręsti dabartinės reguliavimo sistemos problemas, siūlomu reglamentu savanoriškas bendradarbiavimas papildomas keliais teisiniais įpareigojimais, kad būtų:

- atnaujintos ir modernizuotos pagrindinės ankstesnės Direktyvos 94/56/EB nuostatos;
- pagal Čikagos konvencijos 13 priedą į Bendrijos teisę įtraukti tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka, susiję su įrodymų ir neskelbtinos saugos informacijos apsauga, ir taip padidintas saugos tyrimų veiksmingumas;
- nustatyti bendri nacionalinių saugos tyrimų institucijų organizaciniai reikalavimai ir užtikrintas didesnis saugos tyrimų nepriklausomumas;
- geriau koordinuojami įvairūs avarių ir incidentų priežasčių tyrimai, ypač įgaliojant nacionalines saugos tyrimų institucijas sudaryti atitinkamus išankstinius susitarimus su kitomis institucijomis (teismų, paieškos ir gelbėjimo), kurios tikriausiai dalyvaus tiriant avarijas;
- aiškiai nustatytos abipusės Europos aviacijos saugos agentūros ir nacionalinių saugos tyrimų institucijų teisės ir pareigos, užtikrinant, kad saugos tyrimai ir toliau būtų atliekami nepriklausomai, ir atsižvelgiant į Čikagos konvencijos 13 priedą;
- nustatyti kriterijai, pagal kuriuos saugos tyrimų institucijos skirtų įgaliotuosius „projekto valstybės“ atstovus;
- Bendrijos oro transporto bendrovėms nustatyti bendri reikalavimai dėl keleivių sąrašų ir juose pateikiamų duomenų apsaugos;
- geriau užtikrintos orlaivių avarių aukų ir jų šeimų teisės;
- užtikrinama geresnė į avariją pateikusių asmenų anonimiškumo apsauga;
- aktyviau įgyvendinamos saugos rekomendacijos, tuo tikslu:

⁵ OL L 248, 2002 9 16, p. 1.

- sukuriant centrinę saugos rekomendacijų duomenų bazę;
- nustatant teisinį reikalavimą, kad kiekvienas saugos rekomendaciją pateikęs ar gavęs ES subjektas nustatytų priemonių, kurių imtasi įgyvendinant pateiktą saugos rekomendaciją, registravimo ir šias priemones taikant padarytos pažangos stebėjimo procedūrą.

6. SUBSIDIARUMAS IR PROPORCINGUMAS

Nors galimybės ilgainiui įkurti Europos civilinės aviacijos avarijų tyrimo agentūrą atmesti nevertėtų, atsižvelgiant į tai, kad ES bendroji aviacijos rinka yra integruota, šiuo metu steigti tokią agentūrą būtų per anksti. Šiuo pasiūlymu taip pat nekeičiamas dabartinis atsakomybės už civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimą pasidalijimas – už tai ir toliau bus atsakingos valstybių narių kompetentingos institucijos.

Palyginti su poveikio vertinime, kuris pridedamas prie šio pasiūlymo, išnagrinėtomis kitomis alternatyviomis politikos pasirinktimis, siūlomas reglamentas Bendrijos požiūriu turi didžiausią pridėtinę vertę. Tai proporcingumo principą geriausiai atitinkanti politikos pasirinktis, pagal kurią, visiškai laikantis saugos tyrimų nepriklausomumo principo, būtų galima gerokai padidinti bendrą dabartinės ES civilinės aviacijos avarijų tyrimo ir prevencijos reguliavimo sistemos veiksmingumą ir tuo tikslu paremti savanorišką bendradarbiavimą nekuriant naujų Bendrijos lygmens struktūrų.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą⁶,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁹,

kadangi:

- (1) Reikėtų užtikrinti aukštą bendrą Europos civilinės aviacijos saugos lygį ir dėti visas pastangas, kad avarijų bei incidentų įvyktų kuo mažiau ir kad vartotojai pasitikėtų oro transportu.
- (2) Operatyviai atliekant su sauga susijusius civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimus užtikrinama didesnė aviacijos sauga ir sudaromos sąlygos išvengti tokių avarijų ir incidentų.
- (3) Saugos tyrimais turėtų būti siekiama vienintelio tikslo – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas.
- (4) 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvą 94/56/EB, nustatančią civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus¹⁰, reikia pakeisti, kad civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos sistemos, kurios Bendrijoje nustatytos ir pagal minėtąją direktyvą, taptų veiksmingesnės.
- (5) Reikėtų atsižvelgti į institucinės ir reguliavimo sistemos, pagal kurią reglamentuojama Bendrijos civilinės aviacijos sauga, pokyčius, įvykusius nuo tada, kai buvo priimta Direktyva 94/56/EB, o ypač kai buvo įsteigta Europos aviacijos saugos agentūra.

⁶ OL C , , p. .

⁷ OL C , , p. .

⁸ OL C , , p. .

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL L 319, 1994 12 12, p. 14.

- (6) Reikėtų atsižvelgti į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją, pagal kurią numatoma įgyvendinti reikiamas saugaus orlaivių naudojimo užtikrinimo priemonės. Ypač reikėtų atsižvelgti į šios konvencijos 13 priedą ir vėlesnius jo pakeitimus, kuriuose nustatyti rekomenduojami orlaivių avarių ir incidentų tyrimo tarptautiniai standartai ir tvarka.
- (7) Europos aviacijos saugos agentūra valstybių narių vardu atlieka su projekto patvirtinimu susijusias orlaivio projektavimo, gamybos ir registravimo valstybės funkcijas ir užduotis, kaip nurodyta Čikagos konvencijoje ir jos prieduose, todėl atliekant saugos tyrimą jai turėtų būti atstovaujama, kad tyrimas būtų veiksmingesnis ir būtų užtikrinta orlaivio modelio sauga, nepažeidžiant tyrimo nepriklausomumo principo.
- (8) Atsižvelgiant į vis didesnius Europos aviacijos saugos agentūros išipareigojimus saugos srityje, ši agentūra taip pat turėtų dalyvauti keičiantis duomenimis pagal pranešimo apie įvykius sistemas. Šie duomenys turėtų būti tinkamai saugomi, kad jais nebūtų neteisėtai pasinaudota ar jie nebūtų atskleisti.
- (9) Saugos tyrimų mastas turėtų būti nustatomas atsižvelgiant į galimybę gautus rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti, ypač atsižvelgiant į būtinybę Bendrijos tyrimų išteklius naudoti ekonomiškai efektyviai.
- (10) Kad būtų išvengta interesų konflikto ir bet kokio galimo išorinio trukdymo nustatyti tiriamo įvykio priežastis, su sauga susijusį avarių ir incidentų tyrimą turėtų vykdyti ar kontroliuoti nepriklausoma saugos tyrimų institucija.
- (11) Turėtų būti didinamas valstybių narių saugos tyrimų institucijų pajėgumas, be to, šios institucijos turi bendradarbiauti, kad Bendrijos civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimas ir prevencija būtų veiksmingesni.
- (12) Europos mastu turėtų būti pripažįstama, kad saugos tyrimų institucijos atlieka koordinavimo funkciją, ir atsižvelgiama į esamą sąveiką tarp tų institucijų ir valstybių narių turimų tyrimo išteklių, kurie turėtų būti naudojami kuo efektyviau. Tai geriausiai galima pasiekti įkūrus Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklą (toliau – tinklas).
- (13) Koordinavimo veiklą tinklas turėtų vykdyti skaidriai ir savarankiškai, be to, jis turėtų būti aktyviai remiamas Bendrijos.
- (14) Šio reglamento tikslus galima veiksmingai pasiekti bendradarbiaujant su trečiosiomis Europos valstybėmis, kurioms turėtų būti leidžiama dalyvauti tinklo veikloje.
- (15) Laikydamosi galiojančių teisės aktų, kuriuose nustatyti už teisminį tyrimą atsakingų institucijų įgaliojimai, ir prireikus glaudžiai bendradarbiaudamos su tokiomis institucijomis, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad už civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimus, susijusius su sauga, atsakingoms institucijoms būtų sudaromos tinkamiausios veiklos sąlygos; be to, neturėtų būti pakenkta teismo tyrimo tikslams.
- (16) Veiksmingas saugos tyrimas įmanomas tik jei tinkamai išsaugomi svarbūs įrodymai.
- (17) Civilinės aviacijos saugos sistema grindžiama išvadamis ir patirtimi, įgyta tiriant avarijas ir incidentus, todėl siekiant užtikrinti, kad vertingi informacijos šaltiniai būtų

prieinami ir ateityje, būtina griežtai laikytis konfidencialumo reikalavimų. Dėl šios priežasties neskelbtina saugos informacija turėtų būti naudojama tik siekiant išvengti avarių ir incidentų, nebent ją reikėtų atskleisti paisant viešųjų interesų.

- (18) Siekiant išvengti avarių, svarbu avarių ir incidentų tyrimo išvadas paskelbti kuo greičiau.
- (19) Siekiant užtikrinti tinkamą civilinės aviacijos avarių prevenciją, į saugos rekomendacijas, parengtas remiantis avarijos ar incidento tyrimu, visada reikėtų tinkamai atsižvelgti ir, jei reikia, jų laikytis. Kadangi vis daugiau aviacijos saugos aspektų reguliuojami Europos lygmeniu, reikėtų atsižvelgti ir į saugos rekomendacijų aspektus, kurie susiję su Bendrija.
- (20) Remiantis patirtimi nustatyta, kad kartais sunku greitai gauti patikimą orlaiviu skridusių žmonių sąrašą, be to, tokia sąrašą pateikti duomenys turėtų būti apsaugoti, kad jais nebūtų neteisėtai pasinaudota ar kad jie nebūtų atskleisti.
- (21) Turėtų būti tinkamai saugomos orlaivių avarių aukų ir jų šeimų teisės.
- (22) Tvarkant asmens duomenis pagal šį reglamentą, turėtų būti taikoma Direktyva 95/46/EB.
- (23) Kadangi šio reglamento tikslų, t. y. nustatyti bendras civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo taisykles, valstybės narės tinkamai pasiekti negali ir, taikant šį reglamentą visos Europos mastu, tie tikslai būtų geriau pasiekti Bendrijos lygmeniu, Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama tai, kas būtina tiems tikslams pasiekti.
- (24) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹¹. Komisija turėtų būti įgaliota priimti sprendimą dėl tinklo, kuris įkuriamas pagal šį reglamentą, darbo tvarkos taisyklių ir darbo programos.
- (25) Todėl Direktyva 94/56/EB turėtų būti panaikinta,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu siekiama padidinti aviacijos saugą užtikrinant, kad Europos civilinės aviacijos saugos tyrimai būtų itin veiksmingi bei kokybiški ir kad jais būtų siekiama tik išvengti avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas.

¹¹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

Apibrėžtys

Šio reglamento sąvokų apibrėžtys:

(1) avarija – su orlaivio, kuriuo ketinama skristi, naudojimu susijęs įvykis, įvykstantis nuo tada, kai į pilotuojamą orlaivį įlipa bent vienas juo skristi ketinantis asmuo, iki tada, kai visi tokie asmenys iš orlaivio išlipa, arba nuo tada, kai nepilotuojamas orlaivis būna parengtas judėti ir skristi, iki tada, kai jis atskridęs sustoja ir pagrindinė varomoji sistema išjungiamą, per kurią:

(a) mirtinai arba sunkiai sužalojamas asmuo, nes:

- buvo orlaivyje,
- patyrė tiesioginį sąlytį su orlaivio dalimi, įskaitant nuo orlaivio atitrūkusias dalis, arba
- buvo tiesiogiai paveiktas reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srovės,

išskyrus atvejus, kai susižeidžiama dėl natūralių priežasčių, asmuo susižeidžia pats, jį sužeidžia kiti asmenys arba jei sužeidžiami asmenys, pasislėpę įprastai keleiviams ir įgulos nariams neprieinamose vietose, arba

(b) orlaivis apgadinamas arba pakenkiama jo konstrukcijai ir dėl to sumažėja konstrukcijos tvirtumas, suprastėja techninės ar aerodinaminės orlaivio savybės, todėl reikia atlikti kapitalinį apgadintos dalies remontą arba pakeisti tą dalį,

išskyrus atvejus, kai sugenda ar apgadinamas tik vienas variklis, jo dangalai ar dalys arba apgadinami tik oro sraigtai, sparnų galai, antenos, zondai, sraigtų mentės, padangos, stabdžiai, ratai, atsiranda išorinių važiuoklės, gaubtų, skydų, važiuoklės durelių pažeidimų, apgadinami stiklai, nežymiai įlenkiama ar praduriama orlaivio danga, atsiranda nedidelių pažeidimų dėl krušos ar susidūrimo su paukščiu (įskaitant skylutes antenos aptake); arba

(c) orlaivis dingsta arba būna visiškai nepasiekiamas;

(2) įgaliotasis atstovas – kvalifikuotas asmuo, valstybės paskirtas dalyvauti kitos valstybės atliekamame tyrime; įgaliotuoju atstovu paprastai skiriamas saugos tyrimų institucijos darbuotojas;

(3) konsultantas – kvalifikuotas asmuo, valstybės paskirtas padėti jos įgaliotajam atstovui atlikti tyrimą;

(4) priežastys – veiksmai, neveikimas, įvykiai, sąlygos ar jų derinys, dėl kurių įvyko avarija ar incidentas; nustatant priežastis nebūtinai nustatoma kaltė ar apibrėžiama administracinė, civilinė ar baudžiamoji atsakomybė;

(5) civilinės aviacijos avarija ir incidentas – avarija ir incidentas, susiję su orlaiviu, naudojamu ne karo, muitinės, policijos ar panašių tarnybų;

- (6) mirtinas sužalojimas – sužalojimas, kurį avarijoje patiria asmuo ir dėl kurio jis miršta per 30 dienų nuo avarijos dienos;
- (7) skrydžio savirašis – orlaivyje įtaisytas bet kokio tipo rašytuvas, skirtas su sauga susijusiems avarijos ar incidento tyrimams palengvinti;
- (8) incidentas – su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kuris turi ar gali turėti įtakos skrydžių saugai;
- (9) tyrimo vadovas – kvalifikuotas asmuo, kuriam pavesta organizuoti, vykdyti ir kontroliuoti saugos tyrimą;
- (10) naudotojas – juridinis ar fizinis asmuo, valdantis ar ketinantis valdyti vieną ar daugiau orlaivių;
- (11) susijęs asmuo – avariją ar incidentą patyrusio orlaivio savininkas, įgulos narys ar naudotojas arba bet kuris asmuo, dalyvaujantis teikiant oro eismo kontrolės, skrydžių informacijos ar aerodromo paslaugas ir žinantis apie įvykusią avariją ar incidentą;
- (12) saugos tyrimas – siekiant išvengti avarijų ir incidentų vykdoma procedūra – renkama ir analizuojama informacija, daromos išvados, įskaitant priežasties (-čių) ir (arba) papildomų veiksnių nustatymą, ir prireikus rengiamos saugos rekomendacijos;
- (13) saugos rekomendacija – siekiant išvengti avarijų ir incidentų parengtas saugos tyrimų institucijos pasiūlymas, grindžiamas informacija, gauta atlikus saugos tyrimą, ar kitais šaltiniais, pavyzdžiui, saugos studijomis;
- (14) pavojingas incidentas – incidentas, dėl kurio aplinkybių būta didelės tikimybės, jog įvyks su orlaivio, kuriuo ketinama skristi, naudojimu susijusi avarija (pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas pateiktas priede);
- (15) sunkus sužalojimas – sužalojimas, kurį avarijoje patiria asmuo ir dėl kurio:
 - (a) per septynias dienas nuo sužalojimo dienos asmuo paguldomas į ligoninę daugiau nei 48 valandoms;
 - (b) patiriamas kaulo lūžis (išskyrus nesudėtingus rankų ir kojų pirštų ar nosies lūžius);
 - (c) padaromos plėštinės žaizdos, dėl kurių gausiai kraujuojama, pažeidžiami nervai, raumenys ar sausgyslės;
 - (d) pažeidžiamas vidaus organas;
 - (e) patiriamas antrojo ar trečiojo laipsnio nudegimas arba nudega daugiau kaip 5 % kūno paviršiaus;
 - (f) patiriamas patvirtintas infekcinių medžiagų ar žalingos radiacijos poveikis;
- (16) įmonė – pelno siekiantis arba nesiekiantis fizinis ar juridinis asmuo arba juridinio asmens statusą turinti ar jo neturinti oficiali įstaiga.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas atliekant saugos tyrimus tų civilinės aviacijos avarijų ir incidentų:
 - (a) kurie įvyko Bendrijos teritorijoje (laikantis valstybių narių tarptautinių įsipareigojimų);
 - (b) kurie įvyko ne Bendrijos teritorijoje, tačiau yra susiję su orlaiviu, registruotu valstybėje narėje arba valdomu valstybėje narėje įsteigtos įmonės, jei tyrimus atlieka ne kita valstybė;
 - (c) kuriems įvykus, valstybė narė pagal tarptautinius saugos standartus turi teisę paskirti įgaliotąjį atstovą, kuris tyrime atstovautų orlaivio registravimo valstybei, naudotojo valstybei, orlaivio projektavimo valstybei, orlaivio gamybos valstybei arba valstybei, kuri tyrimą atliekančios valstybės prašymu teikia informaciją, priemones ar siunčia ekspertus;
 - (d) kuriems įvykus, tyrimą atliekanti valstybė leidžia valstybei narei, kuri yra ypač suinteresuota tyrimu, nes avarijoje žuvo ar buvo sunkiai sužeisti jos piliečiai, paskirti ekspertą.

4 straipsnis

Įpareigojimas atlikti tyrimą

1. Turi būti atliekamas visų civilinės aviacijos avarijų ar pavojingų incidentų, į kuriuos pateko orlaivis (išskyrus nurodytuosius Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008¹² II priede), saugos tyrimas.
2. 1 dalyje nurodytų saugos tyrimų mastą ir procedūrą, kurios turi būti laikomasi atliekant tokius saugos tyrimus, nustato saugos tyrimų institucija, atsižvelgdama į galimybę gautus tokių tyrimų rezultatus panaudoti saugai didinti.
3. Laikydamosi valstybių narių nacionalinių teisės aktų, saugos tyrimų institucijos gali nuspręsti tirti 1 dalyje nenurodytus incidentus, taip pat kitų tipų orlaivių avarijas ar pavojingus incidentus, jei tikisi padaryti išvadas, kuriuos galėtų panaudoti saugai didinti.
4. Atliekant 1 ir 3 dalyse nurodytus saugos tyrimus jokia būdu nesiekama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Šie tyrimai nesusiję su jokia teisiniu ar administraciniu procesu, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, ir jam neprieštarauja.

¹² OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

5 straipsnis

Civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad saugos tyrimus savarankiškai atliktų ar prižiūrėtų nuolat veikianti civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija (toliau – saugos tyrimų institucija).
2. Saugos tyrimų institucija veikia savarankiškai ir nepriklauso nuo aviacijos institucijų, atsakingų už tinkamumą skraidyti, sertifikavimą, skrydžius, techninę priežiūrą, licencijavimą, oro eismo kontrolę ar oro uostų veiklą, ir apskritai nuo jokios kitos šalies, kurios interesai gali kirstis su saugos tyrimų institucijai pavesta užduotimi ar turėti įtakos tos institucijos nešališkumui.
3. Vykdydama pareigas, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų ir atlikdama saugos tyrimus naudojami neribotais įgaliojimais.
4. Saugos tyrimų institucijai pavestos veiklos sritis gali būti išplėsta, ir ta institucija gali būti įpareigota rinkti ir analizuoti su aviacijos sauga susijusius duomenis, ypač avarių prevencijos tikslu, jei tokia veikla neturi įtakos tos institucijos savarankiškumui ir dėl jos nenumatoma atsakomybė reguliavimo, administravimo ar standartizavimo srityje.
5. Saugos tyrimų institucijai suteikiamos reikiamos priemonės ir parūpinama pakankamai išteklių, kad ji galėtų savarankiškai vykdyti įpareigojimus. Todėl:
 - (a) saugos tyrimų institucijos vadovas turi būti patyręs ir kompetentingas civilinės aviacijos saugos ir, jei įmanoma, saugos tyrimų srityje;
 - (b) užtikrinamas tyrėjų savarankiškumas;
 - (c) saugos tyrimų institucijoje turi būti bent vienas tyrėjas, kuris, įvykus didelei orlaivio avarijai, gali vadovauti tyrimui;
 - (d) saugos tyrimų institucijai skiriama lėšų veiklai vykdyti, iš kurių būtų galima apmokėti techninių tyrimų ir kelionių išlaidas;
 - (e) saugos tyrimų institucija pati arba pagal 6 straipsnyje nurodytus susitarimus turi kvalifikuotų darbuotojų ir tinkamą materialinę bazę, įskaitant biurus ir anarus, kuriuose būtų galima laikyti ir tirti orlaivį, jo turinį ir nuolaužas.

6 straipsnis

Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas

1. Vienos valstybės narės saugos tyrimų institucija gali prašyti kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Jei įmanoma, tokia pagalba teikiama nemokamai.
2. Saugos tyrimų institucija gali pavesti atlikti avarijos ar incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai ir padėti jai atlikti tą tyrimą.

3. Taikyti 1 ir 2 dalis saugos tyrimų institucijoms padeda 7 straipsnyje nurodytas tinklas.

7 straipsnis

Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas

1. Įkuriamas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (toliau – tinklas). Tinklą sudaro visų valstybių narių saugos tyrimų institucijų vadovai arba jų atstovai.
2. Tinklas koordinuoja ir stiprina valstybių narių saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimą ir informacijos mainus, taip pat sudaro palankesnes sąlygas toms institucijoms bendradarbiauti su Komisija ir Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) – tuo tikslu, be kita ko, nustatoma keletas pagrindinių funkcijų.
3. Tinklas konsultuoja nacionalines ir Bendrijos institucijas ir gali teikti rekomendacijas dėl visų aspektų, susijusių su civilinės aviacijos avarijų tyrimų politikos ir reguliavimo nustatymu ir įgyvendinimu.
4. Tinklas savo įgaliojimus vykdo skaidriai ir savarankiškai. Jo nariai nesiekia gauti ir nepriima jokių viešųjų ar privačių subjektų nurodymų, kurie galėtų turėti įtakos saugos tyrimų savarankiškumui.
5. Tinklas teikia metinę veiklos ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir Komisijai. Ataskaita skelbiama viešai.

8 straipsnis

Tinklo veiklos organizavimas

1. Tinklo veikla organizuojama laikantis jo darbo tvarkos taisyklių. Tinklas ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui iš savo narių išrenka pirmininką. Pirmininko kadencija gali būti pratęsta.
2. Komisijos ir EASA atstovai kviečiami dalyvauti ir šioms institucijoms gali būti atstovaujama visuose tinklo ir jo ekspertų darbo grupių posėdžiuose, nebent tinklo pirmininkas, remdamasis darbo tvarkos taisyklėse nustatytais kriterijais, nuspręstų, kad dėl tokio dalyvavimo kils su saugos tyrimų institucijų užduotimis susijęs interesų konfliktas.
3. Tinklas siekia bendro Europai svarbaus tikslo, kaip nurodyta Tarybos reglamento (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002¹³ 108 straipsnio 1 dalies b punkte, todėl jam gali būti skiriamos dotacijos iš Bendrijos biudžeto.
4. 3 dalyje nurodytos dotacijos tinklui skiriamos pagal metinę darbo programą, kuri skelbiama viešai.

¹³ OL L 248, 2002 9 16, p. 1.

5. Tinklo veikloje leidžiama dalyvauti Europos trečiųjų valstybių civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijoms, kurios laikosi šiame reglamente nustatytų principų. Tinklas į savo posėdžius taip pat gali kviešti stebėtojus iš trečiųjų šalių civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų ir kitus ekspertus.
6. Tinklo veikloje dalyvaujančios saugos tyrimų institucijos keičiasi visa turima informacija, susijusia su šio reglamento taikymu, ir pagal galiojančius nacionalinius ar Bendrijos teisės aktus imasi reikiamų priemonių, kad tinkamai užtikrintų tokios informacijos konfidencialumą.
7. Nepažeidžiant Sutarties 287 straipsnio, kai Komisija tinklo nariams, taip pat stebėtojams ir visiems kitiems susijusiems asmenims praneša, kad patarimo prašoma arba klausimas keliamas konfidencialiai, jie privalo neatskleisti informacijos, kurią sužinojo dalyvaudami tinklo veikloje ar kituose posėdžiuose, tinklo rengiamuose pagal jo darbo tvarkos taisykles. Tokiais atvejais Komisija gali nuspręsti, kad tokia informacija gali būti teikiama tik tinklo nariams.
8. Šio reglamento nuostatos taikomos nepažeidžiant Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1049/2001¹⁴.
9. Tinklo darbo tvarkos taisyklės ir darbo programa priimamos laikantis 24 straipsnyje nurodytos tvarkos. Darbo tvarkos taisyklių ir darbo programos projektą tinklo pirmininkas pateikia Komisijai.

9 straipsnis

EASA dalyvavimas saugos tyrimuose

1. Valstybių narių saugos tyrimų institucijos, atsižvelgdamos į EASA kompetencijos sritį, kviečia EASA skirti atstovą ir dalyvauti:
 - (a) bet kuriame saugos tyrime valstybės narės teritorijoje; už tyrimą atsakinga saugos tyrimų institucija turimą informaciją EASA perduoda pagal 2 dalį;
 - (b) kaip ekspertą bet kuriame saugos tyrime trečiojoje šalyje, kai valstybės narės saugos tyrimų institucija kviečiama paskirti įgaliotąjį atstovą; įgaliotasis atstovas turimą informaciją EASA perduoda pagal 2 dalį.
2. Remiantis 1 dalyje nurodytomis EASA teisėmis, jai suteikiama teisė kontroliuojamai tyrimo vadovo dalyvauti visuose tyrimo etapuose ir ypač:
 - (a) apsilankyti avarijos vietoje ir apžiūrėti orlaivį, jo turinį ir nuolaužas;
 - (b) pasiūlyti apklausos sritis ir gauti liudininkų informaciją, kaip nustatyta 15 straipsnio 1 dalies a punkte, su sąlyga, kad liudininkai sutinka, kad jų parodymai būtų skelbiami;

¹⁴ OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

- (c) turėti galimybę be apribojimų kuo greičiau gauti visus susijusius įrodymus ir visų susijusių dokumentų, įskaitant skrydžio duomenų savirašio informaciją, kopijas, išskyrus 15 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytą konfidencialią informaciją;
 - (d) dalyvauti nuskaitant skrydžio savirašių, išskyrus kabinos pokalbių ar vaizdo rašytuvus, duomenis;
 - (e) dalyvauti ne įvykio vietoje atliekamuose tyrimuose, pavyzdžiui, dalių apžiūroje, bandymuose ir modeliavimo veikloje, techniniuose mokymuose ir su tyrimo eiga susijusiuose posėdžiuose, jei jie nesusiję su priešasčių nustatymu ar saugos rekomendacijų rengimu;
 - (f) teikti pastabas dėl galutinės saugos tyrimo ataskaitos projekto ir pareikalauti, kad jos pastabos būtų pridėtos prie galutinės ataskaitos.
3. Siekdama paremti tyrimą, kuriame jai suteikta teisė dalyvauti, EASA teikia informaciją, siunčia ekspertus ir parūpina įrangą, kurių paprašė 1 dalies a punkte nurodyta už saugos tyrimą atsakinga saugos tyrimų institucija arba 1 dalies b punkte nurodytas įgaliotasis atstovas.

10 straipsnis

Orlaivio projektavimo valstybės dalyvavimas saugos tyrimuose

Orlaivio projektavimo valstybės įgaliotuosius atstovus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedą skiria valstybės narės, kurios teritorijoje yra pagrindinė orlaivio ar jėgainės tipo konstrukcijos sertifikato turėtojo buveinė, saugos tyrimų institucija.

11 straipsnis

Įpareigojimas pranešti apie avarijas ir pavojingus incidentus

1. Bet kuris susijęs asmuo nedelsdamas praneša kompetentingai saugos tyrimų institucijai apie įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, kuriam taikomas šis reglamentas.
2. Saugos tyrimų institucija nedelsdama praneša Komisijai, EASA ir susijusioms valstybėms narėms apie visas įvykusias avarijas ir pavojingus incidentus, apie kuriuos jai pranešta.

12 straipsnis

Saugos tyrėjų statusas

1. Paskirtas saugos tyrimų institucijos, tyrimo vadovas, neatsižvelgdamas į jokių teisminių tyrimus, privalo užtikrinti, kad visa įrodymų medžiaga būtų tvarkoma saugiai, o orlaivis, jo turinys ir nuolaužos būtų saugomi tinkamai. Jam suteikiami įgaliojimai kontroliuoti įvykio vietą ir imtis reikiamų priemonių, kad būtų įvykdyti su saugos tyrimu susiję reikalavimai.

2. Saugos tyrimų institucijos paskirti tyrėjai pirmiausia turi teisę:
 - (a) nevaržomi ir netrukdomi patekti į avarijos ar incidento vietą, taip pat į orlaivį ir susipažinti su jo turiniu ar liekanomis;
 - (b) užtikrinti, kad būtų nedelsiant sudarytas daiktinių įrodymų sąrašas ir kad nuolaužų ar dalių, kurias ketinama apžiūrėti ar ištyrinėti, šalinimas būtų kontroliuojamas;
 - (c) nedelsiant susipažinti su skrydžio savirašių ir kitų įrašų turiniu ir juos naudoti;
 - (d) nedelsiant susipažinti su aukų kūnų apžiūros ar iš aukų kūnų paimtų ėminių tyrimų rezultatais;
 - (e) nedelsiant susipažinti su asmenų, susijusių su orlaivio naudojimu, patikros ar iš jų paimtų ėminių tyrimų rezultatais;
 - (f) kviešti ir tikrinti liudininkus, taip pat prašyti jų pateikti ar atskleisti informaciją ar įrodymus, kurie yra svarbūs atliekant saugos tyrimą;
 - (g) nevaržomi susipažinti su bet kokia susijusia informacija ar įrašais, kuriuos turi orlaivio savininkas, naudotojas ar gamintojas ir institucijos, atsakingos už civilinę aviaciją, oro navigacijos paslaugų teikimą ar aerodromo darbą.
3. Tyrimo vadovas savo ekspertams ir konsultantams, taip pat įgaliotiesiems atstovams, jų ekspertams ir konsultantams suteikia tiek 2 dalyje išvardytų teisių, kad jie galėtų veiksmingai dalyvauti saugos tyrime. Tai daroma nepažeidžiant už teisminį tyrimą atsakingos institucijos paskirtų tyrėjų ir ekspertų teisių.

13 straipsnis

Tyrimų koordinavimas

1. Jei pradėtas teisminis avarijos tyrimas, tyrimo vadovas užtikrina, kad skrydžio savirašiai ir bet kokia kita įrodymų medžiaga būtų saugoma, ir tuo tikslu paprašo, kad teisminės institucijos pareigūnas dalyvautų gabenant skrydžio savirašius ar kitą medžiagą į jų nuskaitymo ar apdorojimo vietą. Jei tiriant ar analizuojant tokią medžiagą ji gali būti modifikuota, pakeista ar sunaikinta, būtina gauti išankstinį teisminių institucijų sutikimą.
2. Jei atliekant saugos tyrimą saugos tyrimų institucijai kyla įtarimas, kad avarija ar incidentas susijęs su neteisėta veika, tyrimo vadovas nedelsdamas apie tai informuoja teismines institucijas, ir jų prašymu kontroliuoti avarijos vietą pavedama toms institucijoms. Laikantis 15 ir 16 straipsnių, tų institucijų prašymu joms taip pat perduodama atliekant saugos tyrimą surinkta atitinkama informacija. Tai daroma nepažeidžiant saugos tyrimų institucijos teisės tęsti saugos tyrimą koordinuojant veiklą su institucijomis, kurioms pavesta kontroliuoti įvykio vietą.

3. Kad būtų užtikrintas tinkamas avarijų ir incidentų priežasčių tyrimų koordinavimas, saugos tyrimų institucija bendradarbiauja su kitomis institucijomis, ypač pagal išankstinius susitarimus su teismu, civilinės aviacijos, paieškos bei gelbėjimo ir kitomis institucijomis, kurios tikriausiai dalyvaus tyrime.

14 straipsnis

Įrodymų saugojimas

1. Kol atvyks saugos tyrėjai, niekas negali nieko keisti avarijos vietoje, ten imti ėminių, imtis su orlaiviu, jo turiniu ar nuolaužomis susijusių veiksmų ar imti jų ėminių, juos perkelti ar pašalinti, nebent imtis tokių veiksmų reikėtų saugos tikslais arba siekiant padėti sužeistiesiems.
2. Visi susiję asmenys imasi visų reikiamų veiksmų, kad išsaugotų su įvykiu susijusius dokumentus, medžiagą ir įrašus, ypač siekdami užtikrinti, kad po skrydžio nebūtų ištrinti pokalbių ir pavojaus signalų įrašai.

15 straipsnis

Neskelbtinos saugos informacijos apsauga

1. Nepažeidžiant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB¹⁵, toliau nurodyti dokumentai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo tikslais:
 - (a) visi liudininkų parodymai ir kiti pareiškimai, pranešimai ir pastabos, saugos tyrimų institucijos surinkti ar gauti atliekant saugos tyrimą, nebent liudininkai sutinka, kad jų parodymai būtų skelbiami;
 - (b) dokumentai, kuriuose nurodoma asmenų, davusių parodymus atliekant saugos tyrimą, tapatybė;
 - (c) saugos tyrimų institucijos surinkta itin slapta ir privati informacija, susijusi su asmenimis, patekusiais į avariją ar incidentą, įskaitant informaciją apie jų sveikatą;
 - (d) atliekant tyrimą pateikta medžiaga, tokia kaip pastabos, juodraščiai, tyrėjų užrašytos nuomonės, išnagrinėjus informaciją, įskaitant skrydžio savirašių informaciją, pateiktos nuomonės;
 - (e) pagal orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos nuostatas užsienio tyrėjų pateikta informacija ir įrodymai, jei to prašo užsienio šalies saugos tyrimų institucija;
 - (f) galutinių ataskaitų projektai.

¹⁵ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

2. Nepažeidžiant Direktyvos 95/46/EB, toliau nurodyti dokumentai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo ar kitais aviacijos saugos didinimo tikslais:
 - (a) visi asmenų, susijusių su orlaivio naudojimu, ryšių palaikymo dokumentai;
 - (b) skrydžių valdymo tarnybų įrašai ir tų įrašų nuorašai;
 - (c) saugos tyrimų institucijos adresatui siunčiamų saugos rekomendacijų lydraščiai, jei to prašo rekomendaciją pateikusi saugos tyrimų institucija;
 - (d) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/42/EB¹⁶ pateiktos įvykio ataskaitos.

Tačiau už teisingumo vykdymą atsakinga valstybės narės kompetentinga institucija gali nuspręsti, kad nauda, gauta atskleidus 1 ir 2 dalyje nurodytus dokumentus dėl bet kokių kitų teisėtų priežasčių, viršija neigiamą poveikį, kurį toks veiksmas šalyje ir tarptautiniu mastu gali padaryti tam ar bet kuriam būsimam tyrimui ir civilinės aviacijos saugos valdymui, ir kad tuos dokumentus reikia atskleisti paisant viešųjų interesų.

3. EASA dalyvauja keičiantis informacija, kuriai taikoma Direktyva 2003/42/EB, ir ją analizuojant ir gali internetu naudotis visa informacija, esančia pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1321/2007¹⁷ sukurtoje centrinėje saugykloje. Tokia prieiga suteikiama prie informacijos, kuria tiesiogiai identifikuojamas naudotojas ir orlaivis, su kuriais susijusio įvykio ataskaita turi būti teikiama. EASA užtikrina tokios informacijos konfidencialumą ir ja naudojasi tik tiek, kiek būtina, kad įvykdytų su sauga susijusius savo įpareigojimus.

16 straipsnis

Įrašų naudojimas

1. Kabinos pokalbių ir vaizdo įrašai ir jų nuorašai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo tikslais, nebent būtų gautas visų susijusių įgulos narių sutikimas.
2. Skrydžio duomenų savirašio įrašai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo tikslais, nebent šie įrašai:
 - (a) naudojami tik tinkamumo skraidyti ar techninės priežiūros tikslais; arba
 - (b) pateikiami iš jų pašalinus asmeninę informaciją; arba
 - (c) atskleidžiami pagal saugumo taisykles.

¹⁶ OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

¹⁷ OL L 294, 2007 11 13, p. 3.

17 straipsnis

Informacijos skelbimas

15 ir 16 straipsniuose nurodyta informacija įtraukiama į galutinę saugos tyrimų institucijos ataskaitą tik jei ji susijusi su avarijos ar incidento nagrinėjimu. Su nagrinėjimu nesusijusi informacija ar jos dalys neatskleidžiamos.

18 straipsnis

Informacijos perdavimas

1. Saugos tyrimų institucijos darbuotojai arba bet kuris kitas ekspertas ar konsultantas, pakviestas dalyvauti saugos tyrime ar prie jo prisidėti, pagal atitinkamus galiojančius teisės aktus neatskleidžia profesinės paslapties.
2. Už saugos tyrimą atsakingos saugos tyrimų institucijos vadovas pateikia su avarijų ar pavojingų incidentų prevencija susijusią informaciją už civilinės aviacijos saugą atsakingoms institucijoms, už orlaivių ar jų įrangos gamybą arba techninę priežiūrą atsakingiems asmenims ir už orlaivio naudojimą arba darbuotojų mokymą atsakingiems fiziniams ar juridiniams asmenims.
3. Saugos tyrimų institucijos vadovui leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų šeimas ar asociacijas arba viešai paskelbti bet kokią stebėjimo informaciją ir informaciją apie saugos tyrimo eigą, galbūt ir preliminarias išvadas ir (arba) rekomendacijas, jei tai netrukdo siekti tyrimo tikslų.

19 straipsnis

Tyrimo ataskaita

1. Kiekvieno saugos tyrimo ataskaita rengiama atsižvelgiant į avarijos ar incidento tipą ir pavojingumą. Ataskaitoje nurodoma, kad vienintelis saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Jei reikia, ataskaitoje pateikiamos saugos rekomendacijos.
2. Ataskaitoje užtikrinamas į avariją ar incidentą patekusių asmenų anonimiškumas.
3. Prieš skelbdama ataskaitą, saugos tyrimų institucija siekia gauti susijusių įmonių pastabas, o šios įmonės konsultacijos turiniui taiko profesinės paslapties taisykles. Siekdama gauti tokias pastabas, saugos tyrimų institucija laikosi taikomų orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos.
4. Kol saugos tyrimų institucija nepaskelbė ataskaitos, be išankstinio raštiško atitinkamos saugos tyrimų institucijos vadovo sutikimo niekas negali jokiam kitam asmeniui atskleisti ar leisti atskleisti jokios ataskaitoje nurodytos informacijos.
5. Saugos tyrimų institucija galutinę ataskaitą viešai paskelbia kuo greičiau – jei įmanoma, ne vėliau kaip per dvylika mėnesių nuo avarijos dienos.

6. Jei ataskaitos per dvylika mėnesių paskelbti neįmanoma, saugos tyrimų institucija tarpinę ataskaitą po avarijos skelbia bent kartą per metus ir toje ataskaitoje išsamiai aprašo tyrimo eigą ir visus iškeltus saugos klausimus.
7. Saugos tyrimų institucija kuo greičiau pateikia ataskaitų ir saugos rekomendacijų kopiją Komisijai ir EASA, o jeigu ataskaitos ir saugos rekomendacijos viešai prieinamos elektroninėmis priemonėmis – Komisiją ir EASA atitinkamai informuoja.

20 straipsnis

Saugos rekomendacijos

1. Bet kuriuo saugos tyrimo etapu saugos tyrimų institucija siunčia datuotą raštą, kuriame rekomenduoja susijusioms įmonėms, įskaitant kitų valstybių narių ar trečiųjų šalių įmones, imtis prevencinių priemonių, kurias, jos manymu, būtina skubiai įgyvendinti.
2. Saugos tyrimų institucija gali pateikti saugos rekomendacijas ir remdamasi kelių tyrimų ar bet kurios kitos veiklos, atliktos pagal 5 straipsnio 4 dalį, nagrinėjimo ar analizės rezultatais.
3. Saugos rekomendacijoje jokių būdu nenustatoma kaltės ar atsakomybės už avariją ar incidentą prezumpcija.

21 straipsnis

Veiksmai gavus saugos rekomendaciją ir saugos rekomendacijų duomenų bazę

1. Saugos rekomendacijos adresatas patvirtina ją gavęs ir per 90 dienų nuo rašto gavimo dienos praneša rekomendaciją pateikusiai saugos tyrimų institucijai, kokių veiksmų ketina imtis ir, jei reikia, kiek laiko tam prireiks.
2. Per 60 dienų nuo atsakymo gavimo dienos saugos tyrimų institucija praneša adresatui, ar atsakymas ją tenkina, ir pagrindžia savo nuomonę.
3. Kiekviena saugos tyrimų institucija nustato su pateikta saugos rekomendacija susijusių atsakymų registravimo procedūras.
4. Kiekvienas saugos rekomendaciją gavęs subjektas, įskaitant už civilinės aviacijos saugą valstybių narių ir Bendrijos lygmeniu atsakingas institucijas, nustato įgyvendinant veiksmus, kurių imtasi laikantis gautų saugos rekomendacijų, padarytos pažangos stebėjimo tvarką.
5. Visas pagal 20 straipsnio 1 ir 2 dalis pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus saugos tyrimų institucijos registruoja centrinėje saugykloje, sukurtoje pagal Reglamentą (EB) Nr. 1321/2007. Centrinėje saugykloje saugos tyrimų institucijos registruoja ir visas iš trečiųjų šalių gautas saugos rekomendacijas.

22 straipsnis

Galimybė gauti keleivių sąrašą

1. Bendrijos oro transporto bendrovės ir oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius iš valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esančio oro uosto, nustato tvarką, pagal kurią visų orlaiviu skridusių asmenų sąrašą būtų galima gauti per valandą nuo pranešimo apie to orlaivio avariją.
2. Šį sąrašą gali gauti už tyrimą atsakinga saugos tyrimų institucija, kiekvienos valstybės narės institucija, paskirta palaikyti ryšį su keleivių šeimomis, o prireikus ir medicinos tarnybos, kurioms informacija gali būti reikalinga, kad nukentėjusiesiems galėtų suteikti medicinos pagalbą.
3. Sąrašas viešai skelbiamas tik po to, kai atitinkamos institucijos informuoja visų keleivių šeimas. Valstybės narės gali nuspręsti sąrašo neskelbti.
4. Sąrašė pateikti duomenys apdorojami nepažeidžiant Direktyvos 95/46/EB.

23 straipsnis

Pagalba orlaivių avarijų aukoms ir jų šeimoms

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų parengtas nacionalinis pagalbos civilinės aviacijos avarijų aukoms ir jų šeimoms planas.
2. Valstybei narei ar trečiajai šaliai, ypač suinteresuotai Bendrijos teritorijoje įvykusios avarijos tyrimu, nes avarijoje žuvo ar buvo sunkiai sužeisti jos piliečiai, leidžiama paskirti ekspertą, kuris turi teisę:
 - (a) apsilankyti avarijos vietoje;
 - (b) gauti susijusią faktinę informaciją, kurią už tyrimą atsakinga saugos tyrimų institucija leido skelbti viešai, ir informaciją apie tyrimo eigą;
 - (c) gauti galutinės ataskaitos kopiją.
3. Pagal 2 dalį paskirtas ekspertas, laikydamasis galiojančių teisės aktų, gali padėti nustatyti aukų tapatybę ir teikti pagalbą susitikimuose su išgyvenusiais jo valstybės piliečiais.

24 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas.
2. Jei nurodoma ši dalis, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į to sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

25 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų, taikytinų pažeidus šio reglamento nuostatas, taisykles. Numatomos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasios; jos gali būti taikomos bet kuriam asmeniui, kuris, pažeisdamas šį reglamentą:

- atskleidžia pagal šį reglamentą saugomą informaciją;
- trukdo saugos tyrimų institucijai vykdyti veiklą, ypač trukdo tyrėjams atlikti pareigas arba atsisako pateikti vertingus įrašus, medžiagą, informaciją ir dokumentus, juos slepia, pakeičia ar sunaikina;
- žinodamas apie įvykusią avariją ar incidentą, neinformuoja atitinkamų institucijų.

26 straipsnis

Panaikinimas

Tarybos direktyva 94/56/EB panaikinama.

27 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

PAVOJINGŲ INCIDENTŲ PAVYZDŽIŲ SĄRAŠAS

Išvardyti incidentai yra tipiniai incidentų, kurie gali būti pavojingi, pavyzdžiai. Sąrašas nėra baigtinis ir yra skirtas tik pavojingo incidento sąvokai paaiškinti.

- Pavojingas suartėjimas su kitu orlaiviu, kai būtina atlikti manevrą, kad būtų išvengta susidūrimo ar pavojingos situacijos, arba kai tokį manevrą būtų reikėję atlikti.
- Kontroliuojamas skrydis, kai vos pavyksta išvengti orlaivio atsitrenkimo į žemės paviršių.
- Nutrauktas orlaivio kilimas uždarytame ar užimtame kilimo ir tūpimo take.
- Orlaivio pakilimas uždarytame ar užimtame kilimo ir tūpimo take, kai vos pavyksta išvengti susidūrimo su kliūtimi (-is).
- Orlaivio nusileidimas ar mėginimas leisti uždarytame ar užimtame kilimo ir tūpimo take.
- Atvejai, kai orlaiviui kylant ar jo pradinio aukštėjimo metu akivaizdžiai nepavyksta pasiekti nustatytų parametru.
- Ugnis ir dūmai keleivių salone ar bagažo skyriuose arba ugnis variklyje, nors ji ir užgesinama gesinimo priemonėmis.
- Įvykiai, dėl kurių orlaivio įgulai tenka skubiai pasinaudoti deguonimi.
- Prie avarių kategorijos nepriskiriamas orlaivio konstrukcijos pažeidimas ar variklio subyrėjimas, įskaitant išorinių turbininių variklių gedimus.
- Daugybiniai vienos ar kelių orlaivio sistemų gedimai, kurie turi didelį poveikį orlaivio naudojimui.
- Orlaivio įgulos nepajėgumas vykdyti skrydį.
- Likęs toks degalų kiekis, kad pilotas privalo skelbti kritinę padėtį.
- Orlaiviui kylant ar leidžiantis įvykę incidentai; tokie incidentai, kaip nusileidimas prieš kilimo ir tūpimo taką, išriedėjimas už kilimo ir tūpimo tako ribų arba nuriedėjimas nuo kilimo ir tūpimo tako.
- Orlaivio sistemų gedimai, pavojingi meteorologiniai reiškiniai, patvirtintų skrydžio parametru nesilaikymas ar kiti įvykiai, dėl kurių galėjo kilti sunkumų valdyti orlaivį.
- Kelių rezervinių sistemų, būtinų skrydžių valdymui ir navigacijai, gedimas.

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos pasiūlymas.

2. VEIKLA GRINDŽIAMO VALDYMO IR VEIKLA GRINDŽIAMO BIUDŽETO SUDARYMO SISTEMA

06: Energetika ir transportas

06 02: Vidaus, oro ir jūrų transportas

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios BA eilutės)) su pavadinimais:

06 02 03: Veiksmai, kuriais remiama Europos transporto politika ir keleivių teisės

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

Pradžia – 2010 m., pabaiga – nenustatyta

3.3. Biudžeto ypatybės

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
	NPI	DIF				
06 02 03	NPI	DIF	NE	NE	NE	Nr. [1a]

4. IŠTEKLIŲ SUVESTINĖ

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	---------	-------	-------	-------	-------	-----------------	---------

Veiklos išlaidos¹⁸

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Į orientacinę sumą įskaičiuotos administracinės išlaidos¹⁹

Techninė ir administracinė pagalba (NDIF)	8.2.4.	c							
-------------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

ORIENTACINĖ SUMA, IŠ VISO

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Mokėjimų asignavimai		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administracinės išlaidos²⁰

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5.	d							
Į orientacinę sumą neįskaičiuotos prie žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų nepriskiriamos administracinės išlaidos (NDIF)	8.2.6.	e							

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

Iš viso IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Iš viso MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

¹⁸ Atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui nepriklausančios išlaidos.

¹⁹ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

²⁰ xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams nepriskiriamos išlaidos pagal xx 01 skyrių.

Išsami informacija apie bendrąjį finansavimą

Jeigu numatoma, kad pasiūlymą bendrai finansuos kelios valstybės narės arba kitos įstaigos (nurodyti kokios), toliau pateiktoje lentelėje reikėtų nurodyti tokio bendrojo finansavimo dalies įvertinimą (jei numatoma, kad bendrai finansuos kelios skirtingos įstaigos, galima pridėti papildomų eilučių):

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Bendrąjį finansavimą teikianti įstaiga		n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
Visos valstybės narės (iš viso)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Iš viso [A, įskaitant bendrąjį finansavimą	a+c+d+e+f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

- Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.
- Atsižvelgiant į pasiūlymą, reikės pakeisti finansinės perspektyvos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą.
- Įgyvendinant pasiūlymą gali tekti taikyti Tarpinstitucinio susitarimo²¹ nuostatas (t. y. taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis pajamoms

- Pasiūlymas neturi finansinio poveikio pajamoms.
- Pasiūlymas pajamoms turi tokį finansinį poveikį:

mln. EUR (dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	Pajamos	Prieš taikant priemonę [n-1 metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
			[n- metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) pajamos absoliučiaja verte							
	b) pajamų pokytis	Δ						

²¹ Žr. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

²² Jeigu būtina, t. y. jeigu priemonė trunka ilgiau kaip 6 metus, reikėtų pridėti papildomų stulpelių.

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus); išsami informacija pateikta 8.2.1 punkte.

Metų poreikiai	n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų išteklių						

5. YPATYBĖS IR TIKSLAI

5.1. Trumpalaikiai ir ilgalaikiai poreikiai

Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas, kurį ketinama įkurti pagal siūlomą reglamentą, bus atsakingas už praktinio valstybių narių tarpusavio bendradarbiavimo ir jų bendradarbiavimo su Komisija ir Europos aviacijos saugos agentūra civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos srityje lengvinimą, koordinavimą ir stiprinimą.

5.2. Papildoma Bendrijos dalyvavimo nauda, pasiūlymo suderinamumas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sąveika

Šis pasiūlymas atitinka ekspertų grupės pateiktas rekomendacijas, kuriose Komisijai teikiami patarimai, susiję su avarijų transporto sektoriuje problemų sprendimo strategija, ir yra suderinama su Bendrijos transporto politika, išdėstyta Komisijos komunikate „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“.

Palyginti su poveikio vertinime, kuris pridedamas prie šio pasiūlymo, išnagrinėtomis kitomis politikos pasirinktimis, siūlomas reglamentas Bendrijai turi didžiausią pridėtinę vertę. Tai proporcingumo principą geriausiai atitinkanti politikos pasirinktis, pagal kurią, visiškai laikantis saugos tyrimų nepriklausomumo principo, būtų galima gerokai padidinti bendrą dabartinės ES civilinės aviacijos avarijų tyrimo reguliavimo sistemos veiksmingumą ir tuo tikslu paremti savanorišką bendradarbiavimą nekuriant naujų Bendrijos lygmens struktūrų.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į veikla grindžiamo valdymo sistemą

Šio pasiūlymo tikslas – stiprinti Bendrijos civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos sistemą. Tai bus pasiekta pakeitus ir atnaujinus galiojančius teisės aktus ir remiant savanorišką valstybių narių bendradarbiavimą šioje srityje.

Siekdama pastarojo didžiausią poveikį biudžetui turinčio tikslo, Bendrija rems valstybių narių nacionalinių institucijų, atsakingų už civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimą, tinklą. Tuo tikslu tinklui kasmet bus skiriama dotacija tam tikriems su Komisija metinėje darbo programoje suderintiems veiksams įgyvendinti.

Pagal šį pasiūlymą pirmiausia bus remiama ši tinklo veikla: valstybių narių tyrėjų mokymo koordinavimas ir valstybių narių turimų tyrimo išteklių dalijimosi sistemos sukūrimas.

5.4. Įgyvendinimo metodas (orientacinis)

- Centralizuotas valdymas***
 - tiesioginis, vykdomas Komisijos
 - netiesioginis, perduodama:
 - vykdomosioms įstaigoms
 - Bendrijų įsteigtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 straipsnyje
 - nacionalinei (-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai (-oms) arba viešąsias paslaugas teikiančiai (-čioms) įstaigai (-oms)
- Pasidalijamasis arba decentralizuotas valdymas***
 - kartu su valstybėmis narėmis
 - kartu su trečiosiomis šalimis
- Bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)***

Pastabos:

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

6.1. Stebėsenos sistema

Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas Komisijai kasmet teiks sutartos darbo programos vykdymo ataskaitą.

6.2. Vertinimas

6.2.1. Ex-ante vertinimas

Ex-ante vertinimas atliktas rengiant poveikio vertinimo ataskaitą.

6.2.2. Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba ex-post vertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis)

6.2.3. Būsimo vertinimo sąlygos ir dažnumas

Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas Komisijai kasmet teiks sutartos darbo programos vykdymo ataskaitą.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Sutartyse, pagal kurias Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklui bus skiriamos dotacijos, bus aiškiai nurodyta, kad Europos Audito Rūmai ir Europos kovos su sukčiavimu tarnyba prireikus gali atlikti finansavimo gavėjų ir už lėšų paskirstymą atsakingų pareigūnų patikrinimą vietoje.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai vertinant pagal finansines išlaidas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	Rezultato rūšis	Vid. išlaidos	n metai		n+1 metai		n+2 metai		n+3 metai		n+4 metai		n + 5 metai ir vėliau		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1 ²³ – paremti valstybių narių nacionalines civilinės aviacijos avarių tyrimų institucijas																
1 priemonė. Bendrasis sekretoriato, kuris koordinuoja nacionalinių civilinės aviacijos avarių tyrimų institucijų veiklą, finansavimas																
1 rezultatas	Dotacijos sutartis		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
IŠ VISO IŠLAIDŲ			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Kaip apibūdinta 5.3 skirsnyje.

8.2. Administracinės išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Etatų rūšys		Darbuotojai, skiriami priemonei valdyti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (etatų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Darbuotojai, finansuojami XX 01 02 str. ²⁵	pagal						
Kiti darbuotojai ²⁶ , finansuojami pagal XX 01 04/05 str.	pagal						
IŠ VISO							

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

- Šiuo metu programos valdymui skirti etatai, kuriuos reikia pakeisti arba pratęsti.
- Etatai, pagal MPS (metinę politikos strategiją) ir (arba) PBP (preliminarų biudžeto projektą) iš anksto skirti n-tiesiems metams.
- Etatai, kurių bus prašoma kitos MPS ir (arba) PBP procedūros metu.
- Etatai, kurie bus perskirstyti naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas).
- Etatai, reikalingi n-tiesiems metams, tačiau nenumatyti tų metų MPS ir (arba) PBP.

²⁴ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²⁵ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

²⁶ Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

8.2.4. Į orientacinę sumą įskaičiuotos kitos administracinės išlaidos (XX 01 04/05 – Administracinio valdymo išlaidos)

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios įstaigos ²⁷							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							

8.2.5. Į orientacinę sumą neįskaičiuotos finansinės išlaidos žmogiškiems ištekliams ir susijusios išlaidos

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)						
Pagal XX 01 02 str. finansuojami darbuotojai (pagalbiniai darbuotojai, deleguotieji nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						
Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)						

²⁷

Prie atitinkamos (-ų) vykdomosios (-ųjų) įstaigos (-ų) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią finansinę teisės akto pažymą.

Apskaičiuota – *Pareigūnai ir laikinieji tarnautojai*

Apskaičiuota – *Pagal XX 01 02 str. finansuojami darbuotojai*

8.2.6. Į orientacinę sumą neįskaičiuotos kitos administracinės išlaidos

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Komandiruotės							
XX 01 02 11 02 – Posėdžiai ir konferencijos							
XX 01 02 11 03 – Komitetai ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos							
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos							
2. Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)							
3. Kitos administracinio pobūdžio išlaidos (patikslinti nurodant biudžeto eilutę)							
Iš viso administracinių išlaidų, išskyrus žmogiškųjų išteklių ir susijusias išlaidas (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)							

²⁸ Nurodyti komiteto rūšį ir kuriai grupei jis priklauso.

Apskaičiuota – Į orientacinę sumą neįskaičiuotos kitos administracinės išlaidos