

# PORADNIK

## Rozporządzenie (UE) nr 376/2014

W SPRAWIE ZGŁASZANIA I ANALIZY ZDARZEŃ W LOTNICTWIE  
CYWILNYM ORAZ PODEJMOWANYCH W ZWIĄZKU Z NIMI  
DZIAŁAŃ NASTĘPCZYCH

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1018

USTANAWIAJĄCE WYKAZ KLASYFIKUJĄCY ZDARZENIA  
W LOTNICTWIE CYWILNYM, KTÓRE MUSZĄ BYĆ ZGŁASZANE

*Wersja 1 – grudzień 2015*

*Zawartość niniejszego poradnika nie modyfikuje ani nie zmienia rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz jego przepisów wykonawczych.*

## SPIS TREŚCI

<b>ROZDZIAŁ 1 WSTĘP</b> .....	6
<b>1.1</b> W jaki sposób rozporządzenie (UE) nr 376/2014 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym?.....	7
<b>1.2</b> Dlaczego należy opracować poradnik dotyczący rozporządzenia 376/2014? .....	8
<b>1.3</b> Kiedy rozporządzenie 376/2014 weszło w życie?.....	9
<b>1.4</b> Czy stosowanie rozporządzenia 376/2014 jest obowiązkowe? .....	9
<b>1.5</b> Czy państwa członkowskie mogą uchylać przepisy w dziedzinach objętych rozporządzeniem 376/2014? .....	10
<b>1.6</b> Czy państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, które są bardziej restrykcyjne niż te zawarte w rozporządzeniu 376/2014?.....	10
<b>1.7</b> Jaki rodzaj statków powietrznych jest objęty rozporządzeniem? .....	11
<b>1.8</b> Jaki rodzaj informacji objęty jest rozporządzeniem?.....	11
<b>ROZDZIAŁ 2 OSOBY ZAWODOWO ZWIĄZANE Z LOTNICTWEM</b> .....	13
<b>2.1</b> Dlaczego należy zgłaszać zdarzenia związane z bezpieczeństwem?.....	14
<b>2.2</b> Czy istnieje obowiązek zgłaszania zdarzeń?.....	14
<b>2.3</b> Jaki rodzaj zdarzeń należy zgłaszać? .....	18
<b>2.4</b> W jaki sposób rozpoznać, że zdarzenie podlega zgłoszeniu? .....	22
<b>2.5</b> Czy należy zgłaszać zdarzenia, które miały miejsce poza UE?.....	23
<b>2.6</b> Jeżeli wypadek lub poważny incydent zostanie zgłoszony zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, czy powinien on być również zgłoszony państwu, na terytorium którego wystąpił .....	23
<b>2.7</b> Jeżeli kilka osób zgłaszających zdarzenia jest świadomych tego samego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu, to czy wszystkie te osoby są zobowiązane je zgłosić? .....	23
<b>2.8</b> Jakiemu podmiotowi należy zgłaszać zdarzenia?.....	24
<b>2.9</b> Jaki jest termin na zgłaszanie zdarzeń?.....	25
<b>2.10</b> Jaki jest format zgłaszania zdarzeń? .....	25
<b>2.11</b> Jakie informacje powinno zawierać zgłoszenie zdarzenia? .....	26
<b>2.12</b> Czy zgłoszenie jest poufne?.....	26
<b>2.13</b> Czy zgłoszenie może zostać wykorzystane przeciw osobie zgłaszającej lub komukolwiek wymienionemu w zgłoszeniu? .....	27
<b>2.14</b> Co można zrobić, jeżeli uzna się, że powyższe zasady zostały złamane? .....	31
<b>ROZDZIAŁ 3 ORGANIZACJE</b> .....	32
<b>3.1</b> Jaka może wynikać korzyść dla bezpieczeństwa z dzielenia się zgłoszeniami zdarzeń z właściwym organem? .....	33

3.2	W jaki sposób można przekazać informacje organizacjom? .....	33
3.3	Jakie organizacje podlegają pod rozporządzenie 376/2014? .....	34
3.4	Jaki jest przepływ zgłoszeń zgodnie z rozporządzeniem .....	35
3.5	Które zdarzenia będą gromadzone przez organizacje .....	36
3.6	W jaki sposób wymogi dotyczące dokonywania zgłoszeń wchodzą w interakcję z innymi przepisami .....	36
3.7	Jakie informacje należy przekazywać właściwemu organowi .....	38
3.8	Komu organizacje powinny zgłaszać zdarzenia .....	41
3.9	Jaki jest wymagany format zapisywania i przekazywania zgłoszeń .....	41
3.10	W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem kompatybilności z ADREP / ECCAIRS .....	42
3.11	W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem zstandardyzowanego formatu? .....	43
3.12	W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem dot. pól obowiązkowych? .....	43
3.13	Jaki jest wymóg odnoszący się do klasyfikacji ryzyka? .....	44
3.14	W jaki sposób należy stosować wymóg związany z procesem sprawdzania jakości danych? .....	44
3.15	W jaki sposób należy stosować wymóg związany z przekazaniem analizy i działań następczych? .....	44
3.16	W jaki sposób należy postępować z zebranymi informacjami? .....	46
3.17	W jaki sposób chroniona jest informacja przekazywana właściwemu organowi? .....	48
<b>ROZDZIAŁ 4 WŁAŚCIWE ORGANY .....</b>		<b>49</b>
4.1	Jaki jest przepływ zgłoszeń sugerowany w rozporządzeniu? .....	50
4.2	Jakie informacje będą zbierane przez właściwy organ i w jaki sposób należy z nimi postępować? .....	50
4.3	W jaki sposób właściwe organy dzielą się informacjami? .....	51
4.4	Kiedy informacja będzie przekazana do ECR? .....	52
4.5	Jaki jest wymagany format do rejestrowania i przekazywania informacji nt. zdarzeń? .....	53
4.6	Jakie są obowiązki właściwego organu w zakresie nadzoru? .....	54
4.7	W jaki sposób należy postępować z zebranymi informacjami? .....	54
4.8	Czy właściwy organ może dzielić się informacjami zawartymi w ECR i pod jakimi warunkami? .....	57
4.9	W jaki sposób państwa zobowiązane są stosować artykuł 16 ustęp 2 rozporządzenia 376/2014? .....	57
<b>ROZDZIAŁ 5 PILOCI PRYWATNI .....</b>		<b>59</b>
5.1	Dlaczego należy zgłaszać zdarzenia? .....	60
5.2	Czy prawo nakłada obowiązek zgłaszania zdarzeń? .....	60
5.3	Jakie zdarzenia należy zgłaszać? .....	60

<b>5.4</b>	W jaki sposób rozpoznać, że zdarzenie podlega zgłoszeniu? .....	61
<b>5.5</b>	Czy należy zgłaszać zdarzenia, które miały miejsce poza UE?.....	61
<b>5.6</b>	Jakiemu organowi należy zgłaszać zdarzenia? .....	61
<b>5.7</b>	W jakim formacie należy dokonywać zgłoszeń?.....	62
<b>5.8</b>	Czy zgłoszenie jest poufne?.....	62
<b>5.9</b>	Czy zgłoszenie może być wykorzystane przeciwko osobie zgłaszającej lub innej osobie wymienionej w zgłoszeniu? .....	62
<b>5.10</b>	Co należy zrobić, jeżeli ww. zasady ochronne zostaną naruszone? .....	64

# **ROZDZIAŁ 1**

## **WSTĘP**

## 1.1 W jaki sposób rozporządzenie (UE) nr 376/2014 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym?

Unia Europejska oraz jej państwa członkowskie zobowiązane są do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz do ochrony obywateli europejskich poprzez zapobieganie wypadkom lotniczym (*motyw 1 rozporządzenia (UE) nr 376/2014*).

Wprawdzie transport lotniczy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych form podróży, ale spodziewany wzrost ruchu lotniczego w najbliższych dziesięcioleciach stanowi poważne wyzwanie dla Unii Europejskiej, jeżeli chce ona uniknąć wzrostu liczby wypadków lotniczych (*motyw 2*).

Jednakże obecny system bezpieczeństwa jest głównie systemem o charakterze reaktywnym i nakazowym, w którym udoskonalenia w zakresie bezpieczeństwa są przede wszystkim wynikiem postępu technologicznego, zgodności z przepisami nakazowymi oraz doświadczeń związanych z wypadkami lotniczymi. Dlatego też, aby uniknąć wzrostu liczby ofiar śmiertelnych oraz wypadków (*motyw 5*), należy podjąć dodatkowe działania. Stąd też Unia Europejska oraz jej państwa członkowskie rozpoczęły proces przejścia w kierunku bardziej proaktywnego, opartego na dowodach, zorientowanego na ryzyko oraz wyniki systemu bezpieczeństwa (*motyw 5*). System taki wymaga systematycznego i ciągłego zbierania danych dotyczących bezpieczeństwa, tak by można było zidentyfikować, ocenić i zareagować na zagrożenia dla bezpieczeństwa. Proces ten powinien być procesem ciągłym, co umożliwi szybką identyfikację nowych zagrożeń i niezwłocznie wprowadzenie działań zaradczych, a tam, gdzie są one nieskuteczne – wprowadzenie zmian (*motyw 6*). Ponadto w przypadku systemu bezpieczeństwa, w którym UE oraz jej państwa członkowskie dążą do skoncentrowania dostępnych zasobów na większych zagrożeniach, co zapewni większą skuteczność zastosowanych środków bezpieczeństwa, informacje dotyczące bezpieczeństwa wspomagają nadzór oparty na ryzyku nad nadzorowanymi podmiotami.

Zgodnie z Komunikatem Komisji Europejskiej *Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla Europy*<sup>A</sup>, gromadzenie, analiza oraz działania następcze związane ze zdarzeniami są głównymi elementami takiego proaktywnego i opartego na dowodach systemu bezpieczeństwa. Jest to również odzwierciedlone na poziomie międzynarodowym, gdzie przepisy ICAO stawiają systemy raportowania i analizowania w centrum zarządzania bezpieczeństwem<sup>B</sup>.

W tym kontekście, na podstawie propozycji Komisji z grudnia 2012 r.<sup>C</sup>, Parlament Europejski i Rada przyjęły w dniu 3 kwietnia 2014 r. nowe rozporządzenie: rozporządzenie (UE) nr 376/2014 w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych<sup>D</sup> (dalej zwanym „rozporządzeniem 376/2014”). Jest ono uzupełnione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1018<sup>E</sup> ustanawiającym wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane w kontekście obowiązkowych systemów raportowania (dalej zwanym „rozporządzeniem 2015/1018”).

Celem rozporządzenia 376/2014 jest zapewnienie dostępności niezbędnych informacji związanych z bezpieczeństwem w celu wspomoczenia działań całej Wspólnoty Europejskiej w

<sup>A</sup> COM/2011/0670 final: Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego *Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla Europy*.

<sup>B</sup> Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej „Zarządzanie bezpieczeństwem”.

<sup>C</sup> COM/2012/0776 final – 2012/0361 (COD): Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, zmiany rozporządzenia (UE) Nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy Nr 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1321/2007 oraz rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1330/2007.

<sup>D</sup> 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 uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 122, 24.4.2014, str. 18.

<sup>E</sup> Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 163/1, 30.6.2015, str. 1.

zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Informacje otrzymane dzięki zbieraniu i analizie zgłoszeń na temat zdarzeń zgodnie z tym rozporządzeniem powinny umożliwić przemysłowi lotniczemu oraz nadzorom uzyskiwanie informacji dotyczących ryzyka, z którym muszą się zmierzyć oraz podejmowanie decyzji w oparciu o odpowiednią wiedzę i informacje.

Rozporządzenie 376/2014 ustanawia ramy obejmujące dziedziny lotnictwa cywilnego na każdym poziomie (przemysł, poziom krajowy i europejski), aby umożliwić zbieranie jak najdokładniejszych informacji na temat zdarzeń oraz ich analizę w celu wspierania pełnego spektrum działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem, w tym przyjęcie i wdrożenie działań zaradczych tam, gdzie to konieczne.

Raportowanie, analiza zdarzeń oraz działania następcze z nimi związane są wspierane przez szerszy proces zarządzania bezpieczeństwem, który pomaga zidentyfikować główne problemy związane z bezpieczeństwem oraz ryzyko. Proces ten obejmuje ciągły dialog pomiędzy przemysłem a właściwymi organami oraz pełne zaangażowanie ze strony wszystkich zainteresowanych – przemysłu, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz państw członkowskich – jako część rutynowych działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem. Łączy się to w szczególności z przekazywaniem informacji zwrotnej oraz wyciąganiem wniosków z doświadczeń w celu poprawy bezpieczeństwa.

Dzięki temu rozporządzeniu przemysł ma świadomość zagrożeń, z którymi musi się zmierzyć oraz podejmuje odpowiednie środki, by te zagrożenia zmniejszyć. Rozporządzenie to powinno także umożliwić państwom członkowskim zdobywanie informacji na temat zagrożeń, z jakimi muszą się zmierzyć na poziomie krajowym oraz zidentyfikowanie środków na poziomie krajowym, które muszą zostać podjęte w celu zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie z szerszego, krajowego punktu widzenia. Ponadto celem rozporządzenia jest zapewnienie, by państwa członkowskie, EASA oraz Komisja Europejska były zbiorczo informowane na temat zagrożeń, z którymi musi zmierzyć się Unia Europejska jako całość i, by mogła, na podstawie wspólnej analizy, przyjęcia odpowiednich działań zapobiegawczych, zachować lub poprawić poziom bezpieczeństwa z perspektywy europejskiej.

Rozporządzenie 376/2014 oraz jego przepisy wykonawcze uzupełniane są przez inne istniejące wymogi dotyczące raportowania, analizy oraz działania następcze zawarte w innych europejskich lub krajowych przepisach.

Obowiązkowe i dobrowolne systemy raportowania oraz analizy i działań następczych ustanowione przez rozporządzenie 376/2014 należy rozumieć jako część istniejących procesów zarządzania bezpieczeństwem organizacji oraz władz objętych takimi procesami zgodnie z przepisami europejskimi.

## **1.2 Dlaczego należy opracować poradnik dotyczący rozporządzenia 376/2014?**

Prawo europejskie jest ogólnie rzecz biorąc wynikiem kompromisu politycznego pomiędzy legislatorami, tzn. Parlamentem Europejskim oraz Radą (reprezentującą państwa członkowskie). Może to mieć wpływ na spójność przyjętego prawa i może również prowadzić do stworzenia zapisów, które są niejasne lub niejednoznaczne ze względu na fakt, że są wynikiem kompromisu politycznego.

Ponadto, przepisy prawne, które są zawarte w rozporządzeniu mogą być odczytywane bez jasnego zrozumienia zamierzonych celów przewidzianych przez legislatorów. W związku z tym może to doprowadzić do rozbieżności w ramach ich wdrażania w poszczególnych państwach UE. Czasami może to również prowadzić do wdrażania tych celów, które nie obejmują całości. Skutki tego wdrażania będą przeciwnie do celów założonych przez legislatorów.

Rozporządzenie 376/2014 uchyla i zastępuje istniejące przepisy dotyczące zdarzeń lotniczych



(Dyrektywa 2003/42/WE<sup>F</sup> oraz jej przepisy wykonawcze) i wprowadza szereg nowych wymogów prawnych. Interesariusze, których rozporządzenie dotyczy, zgłosili potrzebę opracowania poradnika, który wspomógłby wdrożenie tego rozporządzenia oraz jego przepisów wykonawczych. Ponadto artykuł 7 ustęp 8 rozporządzenia 376/2014 wymaga, by Komisja i EASA opracowały poradnik wspomagający wdrożenie niektórych z jego przepisów.

Dodatkowo należy wyjaśnić interakcję pomiędzy rozporządzeniem 376/2014 oraz wymogami dotyczącymi zgłaszania, analizy i działań następczych zawartymi w innych istniejących przepisach europejskich w celu zapewnienia właściwego wdrożenia wszystkich tych przepisów, a także, aby rozporządzenie 376/2014 spełniło wszystkie założone cele.

Niniejszy dokument ma na celu wyjaśnienie zamierzonego celu zapisów rozporządzenia 376/2014 oraz jego przepisów wykonawczych, zgodnie z duchem porozumienia pomiędzy legislatorami. Dokument sugeruje, tam gdzie to konieczne, możliwe środki umożliwiające osiągnięcie zgodności oraz przykłady dobrych praktyk, tak by wdrożenie rozporządzenia 376/2014 oraz jego przepisów wykonawczych było spójne i właściwe w całej UE.

Dokument został przygotowany przez służby Komisji Europejskiej przy pomocy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Jeżeli zajdzie taka potrzeba dokument ten może zostać uaktualniony przez Komisję Europejską w oparciu o informacje zwrotne i doświadczenia płynące z zastosowania rozporządzenia oraz gdy wprowadzone zostaną nowe przepisy delegujące lub wykonawcze.

### **1.3 Kiedy rozporządzenie 376/2014 weszło w życie?**

Rozporządzenie zostało przyjęte w dniu 3 kwietnia 2014 r. W życie weszło 15 listopada 2015 r.

Jego pierwsze rozporządzenie wykonawcze, rozporządzenie 2015/1018 zostało przyjęte 29 czerwca 2015 r. i weszło w życie w tym samym dniu, co rozporządzenie 376/2014, czyli 15 listopada 2015 r.

Komisja, przy wsparciu ze strony EASA, przygotowała plan działania, aby pomóc organizacjom, w państwach członkowskich oraz wszystkim zainteresowanym interesariuszom w stosowaniu rozporządzenia 376/2014. Niniejszy przewodnik jest częścią różnych inicjatyw ujętych w „mapie drogowej”.

Plan działania zawiera inne inicjatywy takie jak ustanowienie European Reporting Portal<sup>G</sup>, opracowanie Europejskiej Wspólnej Deklaracji Just Culture<sup>H</sup> (*European Corporate Just Culture Declaration*), materiał promocyjny<sup>I</sup> oraz inne działania i inicjatywy.

### **1.4 Czy stosowanie rozporządzenia 376/2014 jest obowiązkowe?**

Rozporządzenie 376/2014 jest rozporządzeniem i dlatego, zgodnie z artykułem 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFEU), jest ono w całości wiążące i stosowane bezpośrednio przez wszystkie państwa członkowskie.

Rozporządzenie jest wiążące w całości i dlatego nie może być stosowane niekompletnie, wybiórczo, czy częściowo.

Ponadto rozporządzenie 376/2014 jest stosowane bezpośrednio jako prawo krajowe w państwach członkowskich, dlatego też nie wymaga ono żadnych środków wdrażających je do prawa krajowego.

Rozporządzenie to jest obowiązujące w porządkach prawnych 28 państw członkowskich Unii Europejskiej. Ponadto oczekuje się, że będzie ono również stosowane w Norwegii, Islandii i w

<sup>F</sup> Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 167, 4.7.2003, str. 23.

<sup>G</sup> [www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)

<sup>H</sup> [www.ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index_en.htm)

<sup>I</sup> [www.aviationreporting.eu/index.php?id=269](http://www.aviationreporting.eu/index.php?id=269) oraz [www.aviationreporting.eu/index.php?id=270](http://www.aviationreporting.eu/index.php?id=270)

Lichtensteinie (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym) oraz w Szwajcarii (na mocy Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego), gdy rozporządzenie to zostanie włączone do powyższego porozumienia i umowy.

To samo odnosi się do rozporządzenia 2015/1018.

### **1.5 Czy państwa członkowskie mogą uchylać przepisy w dziedzinach objętych rozporządzeniem 376/2014?**

Rozporządzenie 376/2014 różni się od dyrektywy 2003/42, którą zastępuje, ponieważ jest stosowane bezpośrednio w państwach członkowskich jako prawo krajowe, podczas gdy dyrektywa wymagała transpozycji. To samo odnosi się do jego przepisów wykonawczych.

#### **Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 oraz rozporządzenie 2015/1018 nie wymaga transpozycji do krajowego porządku prawnego.**

Nie oznacza to jednak, że państwa członkowskie nie mogą podjąć środków wdrażających. Muszą to zrobić, jeśli wymaga tego rozporządzenie.

#### *Przykład:*

Artykuł 6 ustęp 3 mówi, że 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”. W tym przypadku oraz w podobnych sytuacjach, gdzie państwa członkowskie zobowiązane są do zastosowania pewnych środków, każde państwo członkowskie zobowiązane jest do przyjęcia odpowiednich środków wykonawczych.

### **1.6 Czy państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, które są bardziej restrykcyjne niż te zawarte w rozporządzeniu 376/2014?**

W zasadzie państwa nie powinny przyjmować przepisów krajowych obejmujących kwestie zawarte w rozporządzeniach unijnych, w tym przepisów bardziej wymagających, chyba że jest to wyraźnie określone w rozporządzeniu unijnym.

#### **Kluczowa zasada**

**Państwa członkowskie oraz EASA, działając jako właściwy organ, mogą przyjmować środki wykraczające poza przepisy zawarte w rozporządzeniu 376/2014 tylko w sytuacji, gdy możliwość taka przewidziana została w samym rozporządzeniu.**

#### *Przykład:*

Artykuł 3 ustęp 2 rozporządzenia 376/2014 mówi, że 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”. Dalej mowa jest o tym, że „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”. W takim przypadku, jako że rozporządzenie odnosi się tylko do statków powietrznych niewymienionych w Załączniku II, państwa mają możliwość zastosowania go również do statków powietrznych, o których mowa w Załączniku II.

Podobne zapisy umożliwiające wyjście poza wymogi rozporządzenia znajdują się w artykule 5, ustęp 6, 7 i 8, w artykule 6 ustęp 2, w artykule 13 ustęp 4, 5 i 12 oraz w artykule 16 ustęp 6, 7 i 8.

#### **Kluczowa zasada**

**W każdej innej sytuacji państwa członkowskie i EASA, działając jako właściwy organ, nie mogą odstępować od przepisów rozporządzenia.**

*Przykład:*

Artykuł 4 ustęp 7 stanowi, że osoby zgłaszające zdarzenia „zgłaszają zdarzenia w terminie 72 godzin od chwili, w której dowiedziały się o zdarzeniu, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności”. Przyjęcie środka prawnego żądającego od osób zgłaszających zdarzenia, by robiły to w czasie krótszym (np. 36 godzin) nie jest dozwolone i będzie traktowane jako łamanie zapisów rozporządzenia.

### **1.7 Jaki rodzaj statków powietrznych objęty jest rozporządzeniem?**

Rozporządzenie 376/2014 odnosi się do zdarzeń oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem statków powietrznych z wyjątkiem statków, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008<sup>1</sup> (artykuł 3 ustęp 2).

Koncepcja cywilnego statku powietrznego w dziedzinie projektowania i produkcji związana jest z Certyfikatem typu i niekoniecznie z rodzajem operacji, jakie konkretny statek powietrzny (rejestracja) wykonywał w czasie wystąpienia zdarzenia.

*Przykład:*

Jeżeli zdarzenie miało miejsce w czasie innych operacji niż cywilne (np. operacji wojskowych) i wykaże zagrożenie związane z cywilnym Certyfikatem typu statku powietrznego, to zdarzenie takie będzie podlegać rozporządzeniu 376/2014 i dlatego też powinno być zgłaszane zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania zdarzeń.

Te same kryteria mają zastosowanie w innych dziedzinach w przypadkach, gdzie zaistnieje potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa cywilnego statku powietrznego, mimo że cywilny statek powietrzny nie był bezpośrednio dotknięty zdarzeniem.

*Przykład:*

Jeżeli doszło do naruszenia cywilnej przestrzeni powietrznej przez statek powietrzny wojskowy, o którym mowa w Załączniku II, zdarzenie powinno podlegać rozporządzeniu.

Państwa członkowskie mają możliwość rozszerzyć zastosowanie rozporządzenia na zdarzenia oraz inne informacje odnoszące się do bezpieczeństwa związane ze statkiem powietrznym, o którym mowa w Załączniku II do Rozporządzenia (WE) Nr 216/2008 (artykuł 3 ustęp 2).

### **1.8 Jaki rodzaj informacji objęty jest rozporządzeniem?**

Rozporządzenie 376/2014 ma zastosowanie do (artykuł 3 ustęp 1):

- zdarzenia, tzn. każde zdarzenie związane z bezpieczeństwem, które naraża na niebezpieczeństwo lub jeśli nie zostanie skorygowane lub właściwie adresowane — mogłoby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujących się w nim

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 20 lutego 2008 roku 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 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L79/1, 19.3.2008, str. 1.

pasażerów lub jakiegokolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent (*artykuł 2 ustęp 7*);

- oraz do innej informacji mającej związek z bezpieczeństwem w tym kontekście.

#### **Kluczowa zasada**

**Zdarzenia lub informacje zgłaszane za pośrednictwem systemu raportowania, ale które nie są związane z bezpieczeństwem w lotnictwie (w znaczeniu uniknięcia zagrożenia dla statku powietrznego, osób na jego pokładzie lub innej osoby) nie podlegają przepisom rozporządzenia 376/2014.**

#### *Przykład:*

Zdarzenie zgłoszone przez członka załogi jego operatorowi dotyczące komercyjnego lub jakościowego problemu, który nie ma znaczenia dla bezpieczeństwa, nie podlega rozporządzeniu 376/2014 oraz wymogom związanym z przekazaniem, analizą oraz działaniami następczymi zawartymi w rozporządzeniu.

Rozporządzenie 376/2014 nie odnosi się do automatycznych źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa, takich jak programy monitorowania danych lotu (Flight Data Monitoring) u operatorów lotniczych, czy też obliczenia związane z analizą radarową trasy lotu (radar track analysis calculations) u dostawców służb żeglugi powietrznej. Inne zasady, spoza rozporządzenia 376/2014 oraz jego przepisów wykonawczych, mogą mieć zastosowanie do źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym ewentualnych zobowiązań związanych z raportowaniem i analizą.

## **Rozdział 2**

# **Osoby zawodowo związane z lotnictwem**

## 2.1 Dlaczego należy zgłaszać zdarzenia związane z bezpieczeństwem?

Zgłaszanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem lotnictwa jest niezwykle ważne z punktu widzenia unikania wypadków lotniczych. Przyczynia się to do zrozumienia, gdzie leżą zagrożenia w systemie lotnictwa i pomaga osobom podejmującym decyzje w organizacjach oraz właściwych organach (zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym) stosować odpowiednie środki (patrz również rozdział 1.1). Informacje oraz wywiad związany z bezpieczeństwem niezbędne dla dalszej poprawy bezpieczeństwa w organizacjach, państwach członkowskich oraz w UE pochodzą głównie od pojedynczych osób zgłaszających zdarzenie, gdy zdarzenie takie wystąpi. Bez tej informacji realia związane z bezpieczeństwem w lotnictwie nie mogą być właściwie zrozumiane i nie będzie właściwej reakcji na nie.

Dlatego też zgłaszanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem przez osoby zawodowo związane z lotnictwem przyczynia się do unikania wypadków. Rola tych osób ma zasadnicze znaczenie przy zapewnianiu bezpieczeństwa działań lotniczych w ramach organizacji zatrudniającej takie osoby lub korzystającej z ich usług, ale także bardziej ogólnie w całym unijnym systemie lotnictwa.

## 2.2 Czy istnieje obowiązek zgłaszania zdarzeń?

Wprawdzie należy zachęcać do zgłaszania wszelkich zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo, jednakże rozporządzenie 376/2014 rozróżnia zdarzenia, które zawsze należy zgłaszać, gdyż zdaniem legislatora stanowią one poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz zdarzenia, które mogą być zgłoszone, jeżeli potencjalna osoba zgłaszająca uzna to za stosowne (więcej informacji na temat zdarzeń, które należy zgłaszać można znaleźć w rozdziale 2.3).

Ponadto, o ile każdą osobę związaną z działalnością lotniczą należy zachęcać do zgłaszania jakiegokolwiek zdarzenia, które taka osoba uzna za konieczne, to rozporządzenie 376/2014 rozróżnia osoby, które zawsze zobowiązane są zgłaszać określone zdarzenia, gdyż są to osoby uznane przez legislatora za bezpośrednio zaangażowanych operatorów oraz osoby, które mogą zgłaszać zdarzenia, jeżeli uznają to za konieczne.

### **Kluczowa zasada**

**Obowiązek zgłaszania pewnych zdarzeń przez wyznaczone osoby nie zabrania innym osobom zgłaszania zdarzeń w trakcie normalnego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w ich organizacji.**

Niniejszy rozdział zawiera informacje na temat osób, które są zobowiązane do zgłaszania pewnych zdarzeń, zgodnie z rozporządzeniem 376/2014.

Rozporządzenie to zawiera wykaz wyznaczonych osób, które są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń w kontekście obowiązkowych systemów raportowania (*artykuł 4 ustęp 6*). Wykaz ten obejmuje szeroki zakres osób zajmujących się działaniami związanymi z lotnictwem. Są to pracownicy, ale także inne osoby.

### **Kluczowa zasada**

**Wykaz osób, które są zobowiązane do zgłaszania pewnych zdarzeń obejmuje pracowników organizacji, a także osoby, których usługi są podzlecane lub wykorzystywane przez organizację (*artykuł 4 ustęp 6*).**

#### *Przykład:*

Piloci zatrudnieni przez europejskiego operatora oraz piloci samozatrudnieni, którzy są dowódcami statku używanego przez europejskiego operatora objęci są tym obowiązkiem.

Wyznaczone osoby są prawnie zobowiązane do zgłaszania konkretnych zdarzeń. Bez tych zgłoszeń Unia Europejska, organizacje oraz właściwe organy, które są jej częścią, nie mogą podejmować najlepszych decyzji dotyczących priorytetów związanych z bezpieczeństwem. Ponadto zaniechanie prawnego zobowiązania zgłaszania zdarzeń może mieć konsekwencje dla osób zobowiązanych do dokonywania takich zgłoszeń (*artykuł 21, motyw 38*).

Dlatego też ważnym jest, by osoby, które są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, były wyraźnie określone.

Ponadto konieczne jest wyjaśnienie, aby mieć pewność, że osoby fizyczne już podlegające obowiązkowi zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie zgodnie z przepisami unijnymi (patrz również rozdział 3.6), były tymi samymi osobami, które objęte są przepisami rozporządzenia 376/2014.

➤ Piloci

**Kluczowa zasada**

**Artykuł 4 ustęp 6 litera a) dotyczy zarówno pilotów-dowódców na statkach powietrznych wykorzystywanych do celów komercyjnych, jak i pilotów prywatnych pracujących na statkach powietrznych objętych rozporządzeniem.**

Ponadto artykuł 4 ustęp 6 litera a) mówi: „*dowódca statku powietrznego lub — w przypadkach gdy pilot dowódca nie jest w stanie zgłosić zdarzenia — inny członek załogi kolejny w strukturze dowodzenia*”. Sytuacje, w których pilot nie będzie w stanie zgłosić zdarzenia, to sytuacje, w których pilot nie będzie w stanie zrobić tego fizycznie.

Określenie „*inny członek załogi kolejny w strukturze dowodzenia*” ma za zadanie wziąć pod uwagę dowolną konfigurację załogi.

*Przykład:*

Innym członkiem załogi kolejnym w strukturze dowodzenia w kontekście operacji CAT na pokładzie dużego samolotu będzie drugi pilot, natomiast w przypadku, gdy pilot jest tylko jeden – kierownik obsługi kabiny.

Sytuacje takie powinny być brane pod uwagę i opisywane przez organizacje w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem.

➤ Osoby zajmujące się projektowaniem / produkcją / zdatnością do lotu

**Kluczowa zasada**

**Artykuł 4 ustęp 6 litera b) dotyczy osób zajmujących się produkcją statków powietrznych lub ich wyposażenia lub części pod nadzorem państwa członkowskiego lub EASA, które są bezpośrednio zaangażowane w produkcję elementów lotniczych, mają za zadanie weryfikować zgodność z obowiązującymi danymi projektowymi oraz są odpowiedzialne za przeprowadzanie badań u posiadacza certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu, by sprawdzić, czy odstępstwa mogą zagrażać bezpieczeństwu.**

Jest to zgodne z wymogami zgłaszania zdarzeń określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 748/2012<sup>K</sup>, gdzie organizacja produkująca zobowiązana jest do kontaktowania się z organizacją projektującą w celu potwierdzenia, że odstępstwa w danych projektowych faktycznie stanowią zagrożenie.

<sup>K</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 224, 21.8.2012, str. 1.

*Przykład:*

Osoba zatrudniona w organizacji produkującej, odpowiedzialna za badanie razem z posiadaczem zatwierdzenia projektu (DAH)<sup>L</sup> w celu potwierdzenia, czy ujawnione odstępstwa gotowego wyrobu od danych projektowych mogą spowodować, że finalny certyfikowany wyrób będzie zagrażał bezpieczeństwu.

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera b) dot. także osób zajmujących się projektowaniem statków powietrznych, ich wyposażenia lub części pod nadzorem państwa członkowskiego lub EASA, które odpowiadają za proces identyfikacji niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych warunków dla posiadacza certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, autoryzacji ETSO, zatwierdzenia projektu poważnych napraw lub innych odpowiednich zatwierdzeń, co do których uznaje się, że zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012.**

Jest to zgodne z wymogami zgłaszania zdarzeń określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012.

*Przykład:*

Osoba pracująca w DAH, odpowiedzialna za przeprowadzenie procesu identyfikacji niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych warunków zgodnie z Part-21, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012.

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się także, że artykuł 4 ustęp 6 litera b) obejmuje również osoby zajmujące się projektowaniem statków powietrznych lub ich wyposażenia lub części pod nadzorem państwa członkowskiego lub EASA, które odpowiadają za proces identyfikacji niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych warunków w kontekście ciągłej zdatości ich wyrobów zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012, ale nie podlegające certyfikacji lub zatwierdzeniu zgodnie z tym rozporządzeniem.**

*Przykład:*

Osoba zatrudniona w organizacji projektującej lekkie statki powietrzne, nie certyfikowana zgodnie z wymogami Part-21 lub niepodlegająca zatwierdzeniu organizacji zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012, ale podlegająca niniejszym ramom prawnym i kierująca procesem identyfikacji niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych warunków wyrobu.

**Kluczowa zasada**

**I wreszcie przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera b) obejmuje także osoby zajmujące się monitorowaniem ciągłej zdatości do lotu, obsługą techniczną lub modyfikacją statku powietrznego lub jego wyposażenia lub części pod nadzorem państwa członkowskiego lub EASA oraz**

- które posiadają ważną licencję obsługi technicznej statku powietrznego; lub**
- które są upoważnione przez swoją organizację do obsługi technicznej statku powietrznego oraz bezpośrednio w nią zaangażowane, w tym wszelkich zabudowanych na nim podzespołów lub zarządzanie ciągłą zdatością do lotu; lub**

<sup>L</sup> Posiadacz Zatwierdzenia Projektu (DAH) jest pisemną konwencją odnoszącą się do posiadacza certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, autoryzacji ETSO, zatwierdzenia projektu poważnych napraw lub posiadacza innego odpowiedniego zatwierdzenia co do którego uznano, że zostało wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012.



- które są upoważnione przez swoją organizację do wykonywania zadań związanych z obsługą techniczną statku powietrznego lub są bezpośrednio w takie zdania zaangażowane, w tym zabudowę wszelkich podzespołów lub zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu; lub  
- które są pilotem-właścicielem bezpośrednio zaangażowanym w zadania związane z obsługą techniczną statku powietrznego.

Jest to zgodne z wymogami zgłaszania zdarzeń określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014<sup>M</sup>.

*Przykład:*

Osoba, która posiada ważną licencję mechanika Part-66 i wykonuje obsługę techniczną lub osoba, która zajmuje stanowisko związane z ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego.

➤ Personel zajmujący się ciągłą zdadnością do lotu

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera c) odnosi się do osoby odpowiedzialnej za przegląd zdadności do lotu wykonany zgodnie z Załącznikiem I (Part M), M.A.710 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub osoby odpowiedzialnej za poświadczenie obsługi zgodnie z Załącznikiem I (Part M), M.A.801, M.A.802 lub M.A.803 lub Załącznikiem II (Part-145) 145.A.50 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.**

*Przykład:*

Osoba posiadająca ważną licencję mechanika zgodnie z wymogami Part-66 i która poświadcza obsługę wyrobu lotniczego.

➤ Personel ATM/ANS

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera d) odnosi się do osoby, która pełni funkcję wymagającą upoważnienia ze strony państwa członkowskiego jako członka personelu dostawcy służb żeglugi powietrznej, której powierzono zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej lub zadania pracownika służby informacji lotniczej.**

*Przykład:*

Kontroler ruchu lotniczego lub pracownik informacji lotniczej, który posiada ważną licencję zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340<sup>N</sup> i działający jako kontroler lub urzędnik na służbie. W sytuacjach, gdy zdarzenie dotyczy więcej niż jednej osoby w ramach tej samej organizacji, przyjmuje się, że zgłoszenia dokonać powinna najbardziej właściwa osoba. Zgłoszenie nie jest konieczne od każdej osoby, której zdarzenie dotyczy.

<sup>M</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (tekst mający znaczenie dla EOG); Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 362, 17.12.2014, str. 1.

<sup>N</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (tekst mający znaczenie dla EOG); Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 63, 6.3.2015, str. 1.

➤ Personel lotniska

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera e) odnosi się do osoby wykonującej zadania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem na lotnisku do którego odnosi się rozporządzenie (WE) 1008/2008<sup>o</sup>. Obejmuje to kierownika ds. bezpieczeństwa lotnisk certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014<sup>p</sup>, odpowiednika takiej osoby na lotniskach nie certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014, ale objętych rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, a także wszelkie osoby, które mogą aktywnie przyczynić się do zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku objętym rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.**

Dotyczy to również personelu i osób, których usługi (np. organizacje obsługi naziemnej, odstraszenie ptaków lub służby lotniskowe) są zlecane lub wykorzystywane przez lotnisko i od których oczekuje się zgłaszania informacji w kontekście systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniska ze względu na ich zadania związane z lotnictwem.

➤ Personel obiektów ANS

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 6 ustęp 6 litera f) odnosi się do osoby, która wypełnia zadania związane z instalacją, modyfikacją, obsługą techniczną, naprawami, remontami, sprawdzaniem lub inspekcją obiektów żeglugi powietrznej, za które odpowiedzialne jest państwo członkowskie.**

➤ Personel obsługi naziemnej

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że artykuł 4 ustęp 6 litera g) odnosi się do osoby, która wykonuje zadania związane z obsługą naziemną statku powietrznego zgodnie z dyrektywą 96/67/WE<sup>q</sup>, w tym tankowanie paliwa, przeglądy, przygotowanie list ładunkowych, załadunek, odladanie i holowanie na lotnisku objętym rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.**

### 2.3 Jaki rodzaj zdarzeń należy zgłaszać?

**Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się, że należy zachęcać do zgłaszania wszelkich zdarzeń mających związek z bezpieczeństwem w celu podtrzymania zasad zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z innymi europejskimi przepisami i zgodnie z rozporządzeniem 376/2014.**

Zgodnie z informacją zawartą w rozdziale 2.2 należy zachęcać do zgłaszania wszelkich zdarzeń związanych z bezpieczeństwem. Jednakże, aby wyjaśnić wszystkie zobowiązania prawne, rozporządzenie 376/2014 wyróżnia zdarzenia, które zawsze powinny być zgłaszane (zdarzenia zgłaszane obowiązkowo) oraz te, które można zgłaszać, jeżeli osoba, która ewentualnie dokonuje zgłoszenia uzna to za stosowne (zdarzenia zgłaszane dobrowolnie).

<sup>o</sup> 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 (wersja przekształcona) (tekst ze znaczeniem dla EOG); Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 293, 31.10.2008, str. 3.

<sup>p</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania i procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (tekst mający znaczenie dla EOG), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 44, 14.2.2014, str. 1.

<sup>q</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty; Dziennik Urzędowy L 272, 25.10.1996, str. 36.

i. Zgłaszanie obowiązkowe

Zdarzenia, które należy zgłaszać w kontekście obowiązkowych systemów raportowania to te, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego i które pogrupowane są w określone kategorie (artykuł 4 ustęp 1). Aby ułatwić identyfikację tych zdarzeń, Komisja zobowiązana była do przyjęcia wykazu klasyfikującego zdarzenia (artykuł 4 ustęp 5).

Zdarzenia, które mają być zgłaszane, są wymienione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji nr 2015/1018, które klasyfikuje te zdarzenia, mają być zgłaszane, w ramach obowiązkowych systemów raportowania. Zdarzenia zawarte w rozporządzeniu 2015/1018 to te, które legislator uznał za zdarzenia stanowiące potencjalne poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w lotnictwie.

Rozporządzenie 2015/1018 zawiera zdarzenia sklasyfikowane według czterech kategorii określonych w rozporządzeniu 376/2014 oraz takie, które odnoszą się do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (artykuł 4 ustęp 5), które, tam gdzie to konieczne, dostosowane są do specyfiki tego sektora lotnictwa.

**Kluczowa zasada**

**Zdarzenia, które muszą być zgłaszane w kontekście obowiązkowych systemów raportowania, wymienione są w rozporządzeniu 2015/1018.**

Podział na kategorie zdarzeń, które muszą być zgłaszane, przedstawiony w artykule 4 ustęp 1 został ustanowiony aby umożliwić identyfikację zdarzeń, które mają być zgłaszane przez osoby określone w artykule 4 ustęp 6. Dlatego też podział w poszczególnych Załącznikach do rozporządzenia 2015/1018 ma na celu ułatwienie identyfikacji zdarzeń, które są zobowiązane do ich zgłaszania.

**Kluczowa zasada**

**Dlatego też przyjmuje się, że osoby zgłaszające zobowiązane do zgłaszania zdarzeń nie muszą zgłaszać wszystkich zdarzeń zawartych w rozporządzeniu 2015/1018, ale tylko te, które związane są z ich obszarem działalności.**

A zatem obowiązek zgłaszania w kontekście obowiązkowych systemów raportowania jest kombinacją osób podlegających obowiązkowi zgłaszania zdarzeń oraz zdarzeń, które muszą być obowiązkowo zgłoszone w danej dziedzinie działalności.

W konsekwencji obowiązek zgłaszania zdarzeń stosuje się zgodnie z poniższym schematem.

Ryc. 1. Obowiązek zgłaszania zdarzeń w kontekście obowiązkowych systemów raportowania (MORS)

Osoba zgłaszająca	Zdarzenia, które mają być zgłoszone
Pilot dowódca – artykuł 4 ustęp 6 litera a) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2) – gdy pilotuje skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym	Zdarzenia związane z operacjami statku powietrznego – Załącznik I rozporządzenia 2015/1018
Członkowie personelu produkującego – artykuł 4 ustęp 6 litera b) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z produkcją – Załącznik II.1 rozporządzenia 2015/1018
Członkowie personelu projektującego – artykuł 4 ustęp 6 litera b) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z projektowaniem – Załącznik II.2 rozporządzenia 2015/1018
Członkowie personelu obsługi technicznej – artykuł 4 ustęp 6 litera b) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z obsługą techniczną oraz zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu – Załącznik II.3 rozporządzenia 2015/1018

Osoby poświadczające zdatność do lotu – artykuł 4 ustęp 6 litera c) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z obsługą techniczną oraz zarządzaniem ciągłej zdatności do lotu – Załącznik II.3 rozporządzenia 2015/1018
Kontrolerzy lotów oraz pracownicy służb informacji lotniczej – artykuł 4 ustęp 6 litera d) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane ze służbami żeglugi powietrznej oraz obiektami – Załącznik III rozporządzenia 2015/1018
Osoba zarządzająca bezpieczeństwem na lotnisku – artykuł 4 ustęp 6 litera e) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z lotniskami oraz obsługą naziemną – Załącznik IV.1 rozporządzenia 2015/1018
Personel zajmujący się lotniczymi instalacjami nawigacyjnymi – artykuł 4 ustęp 6 litera f) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane ze służbami żeglugi powietrznej oraz instalacjami – Załącznik III rozporządzenia 2015/1018
Personel obsługi naziemnej – artykuł 4 ustęp 6 litera f) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2)	Zdarzenia związane z lotniskami oraz obsługą naziemną – Załącznik IV.2 rozporządzenia 2015/1018
Pilot dowódca – artykuł 4 ustęp 6 litera a) (szczegółowa definicja, patrz: pytanie 2) – pilotujący statek powietrzny inny niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym	Zdarzenia związane z operacjami statku powietrznego – Załącznik V rozporządzenia 2015/1018

Rozporządzenie 2015/1018 w Załącznikach I, III, IV.1, IV.2, V.1, V.2 oraz V.3 stanowi, że w strukturze Załączników lub rozdziałów „odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń”. Tym samym podkreślono, że takie przedstawienie nie oznacza, iż „zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu”.

#### **Kluczowa zasada**

**Przyjmuje się zatem, że wszelkie zdarzenia wymienione w danym Załączniku lub rozdziale rozporządzenia 2015/1018 podlegają zgłoszeniu przez osoby, które są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń zgodnie z takim Załącznikiem lub rozdziałem, bez względu na okoliczności, w jakich zdarzenie miało miejsce.**

#### *Przykład:*

Pilot dowódca pilotując skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym jest zobowiązany do zgłaszania wszystkich zdarzeń określonych w Załączniku I rozporządzenia 2015/1018, nawet jeśli zdarzenia te mają miejsce w okolicznościach innych niż opisane w nagłówkach (np. przygotowanie lotu, przygotowanie statku powietrznego, start i lądowanie itp.).

#### ii. Zgłaszanie dobrowolne

Rozporządzenie 376/2014 nie narzuca obowiązku prawnego do zgłaszania zdarzeń w sytuacjach niewymienionych w tabeli 1 powyżej. Niemniej należy zachęcać do zgłaszania wszelkich zdarzeń mających związek z bezpieczeństwem przez każdą osobę, która ma świadomość, że takie zdarzenie wystąpiło. Aby to umożliwić, rozporządzenie 376/2014 nakłada na organizacje oraz właściwe organy (artykuł 5) obowiązek prawny utworzenia systemów dobrowolnego raportowania (VORS).

W tym kontekście systemy dobrowolnego raportowania umożliwiają zgłaszanie (artykuł 5 ustęp 4):

- wszelkich zdarzeń lub informacji związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych przez osoby, które nie są objęte obowiązkiem zgłaszania zdarzeń (patrz: rozdział 2.2, gdzie znajduje się szczegółowy wykaz osób podlegających MOR), może to zawierać zgłaszanie zdarzeń ujętych w rozporządzeniu 2015/1018;
- wszelkich zdarzeń lub informacji związanych z bezpieczeństwem nie zawartych w rozporządzeniu 2015/1018 przez osoby podlegające MOR.

*Przykład:*

Członek załogi może zgłosić wypadnięcie z drogi startowej poprzez systemy dobrowolnego raportowania.

Pilot dowódca może zgłaszać zdarzenia nie zamieszczone w wykazie w Załączniku I do rozporządzenia 2015/1018 poprzez systemy dobrowolnego raportowania.

Wprowadzenie rozporządzenia 376/2014 nie nakłada obowiązku zgłaszania wszystkich zdarzeń, ale jego celem jest wykorzystanie wszelkich dostępnych informacji związanych z bezpieczeństwem do poprawy bezpieczeństwa. Dlatego też zgłaszanie wszelkich właściwych informacji należy promować, a osoby zawodowo związane z lotnictwem powinny się zachęcać do dzielenia się doświadczeniami.

**Kluczowa zasada**

**Należy zachęcać do zgłaszania wszelkich zdarzeń mających związek z bezpieczeństwem i dlatego wykorzystanie jakiegokolwiek systemu raportowania, obowiązkowego, czy dobrowolnego, powinno być promowane.**

Zobowiązanie prawne organizacji i właściwych organów do stworzenia systemów dobrowolnego raportowania ma na celu wspieranie gromadzenia odpowiednich informacji.

A zatem zachęca się organizacje związane z przemysłem lotniczym, państwa członkowskie oraz EASA do promowania zgłaszania zdarzeń bez względu na to, czy istnieje obowiązek prawny dokonania takiego zgłoszenia, czy też nie.

Komisja przygotowała i opublikowała materiał promocyjny w celu promowania i zachęcania do zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem. Materiał ten jest dostępny tutaj<sup>R</sup>.

iii. Interakcja z innymi wymogami dotyczącymi raportowania

Wymogi dotyczące raportowania, które zawarte są w innych przepisach unijnych, zgodne są z wymogami dotyczącymi raportowania określonymi w rozporządzeniu 376/2014. W praktyce oznacza to, że obowiązek zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem 216/2008 oraz jego przepisami wykonawczymi z jednej strony oraz obowiązek zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem 376/2014 z drugiej strony jest kompatybilny. Te obowiązki zgłaszania zdarzeń mogą być wykonywane poprzez wykorzystanie jednego kanału raportowania. Należy tu unikać tworzenia dwóch równoległych systemów (*motyw 4*).

Ponadto osoba, która pełni więcej niż jedną funkcję podlegającą obowiązkowi zgłaszania zdarzeń, może wykonywać wszystkie te obowiązki za pośrednictwem jednego raportu. Organizacje zachęca się do właściwego opisywania tego w poradniku organizacji, tak by można było zająć się przypadkami, w których obowiązki wykonywane są w imieniu organizacji.

<sup>R</sup> <http://www.aviationreporting.eu/index.php?id=269>

## 2.4 W jaki sposób rozpoznać, że zdarzenie podlega zgłoszeniu?

Systemy zarządzania bezpieczeństwem opierają się na gromadzeniu i analizie informacji związanych z bezpieczeństwem. Dlatego też zgłaszane powinno być wszystko, co osoba, która może zgłaszać zdarzenia, uzna, za zdarzenie mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.

Obowiązek zgłaszania jest powiązany ze świadomością sytuacji ze strony osoby objętej obowiązkiem zgłaszania. Przyjmuje się, że „być świadomym” zdarzenia odnosi się do sytuacji, kiedy to dana osoba była bezpośrednio zaangażowana w zdarzenie. Dlatego też, np. posiadając informację o zdarzeniu uzyskaną poprzez radio na pokładzie samolotu lub też z innych źródeł, osoba taka może być zmotywowana do zgłoszenia zdarzenia w organizacji lub właściwemu organowi za pośrednictwem VORS. Nie należy tego jednak rozumieć jako zobowiązanie prawne, które musi być wykonane za pośrednictwem MORS.

Rozporządzenie 2015/1018 informuje o pewnych zdarzeniach, które są wydarzeniami faktycznymi łatwymi do zidentyfikowania jako „*kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą*”. W takich przypadkach potencjalna osoba zgłaszająca jest świadoma zdarzenia w momencie jego wystąpienia i jest zobowiązana do dokonania zgłoszenia.

Rozporządzenie 2015/1018 obejmuje także sytuacje, w których osoba zgłaszająca musi dokonać oceny, aby stwierdzić, czy statek powietrzny lub osoby znajdujące się na jego pokładzie mogą być narażone na niebezpieczeństwo. Należy tu zaliczyć np. następujące zdarzenie: „*Znacząca awaria, wadliwe działanie lub usterka wyposażenia lotniska lub systemu, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób*”. W takich przypadkach zdarzenie należy zgłosić, jeżeli potencjalna osoba dokonująca zgłoszenia uzna, że statek powietrzny lub osoby znajdujące się na jego pokładzie mogą być narażone na niebezpieczeństwo.

W takich sytuacjach trudniej jest stwierdzić, czy osoba zgłaszająca spełniła swój obowiązek zgodnie z prawem, czy też nie. Może to być szczególnie trudne, jeśli osoba zgłaszająca zdecyduje się nie zgłaszać zdarzenia zgłoszonego przez inną osobę w kontekście systemów dobrowolnego raportowania (*motyw 38*).

### **Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 zaleca potencjalnym osobom dokonującym zgłoszeń zgłaszanie określonych zdarzeń, których są świadome. Przyjmuje się, że jeżeli osoba zgłaszająca nie jest świadoma zdarzenia lub jeśli osoba taka oceni, że statek powietrzny, osoby znajdujące się na jego pokładzie lub jakakolwiek inna osoba nie jest narażona na niebezpieczeństwo lub nie będzie narażona na niebezpieczeństwo, osoba zgłaszająca nie może być oskarżona o niewypełnienie obowiązku dokonania zgłoszenia zgodnie z rozporządzeniem 376/2014 oraz 2015/1018.**

Rozporządzenie określa niezbędne ramy prawne, aby osoby zgłaszające zdarzenia nie zgłaszały tylko i wyłącznie zdarzeń, które podlegają obowiązkowi zgłaszania, ale by dzieliły się problemami, które z ich punktu widzenia stanowią zagrożenie, w ramach systemu lotnictwa z odpowiednim podmiotem (organizacją lub właściwym organem). Dlatego też należy zgłaszać wszelkie zdarzenia lub informacje związane z bezpieczeństwem uznane przez osoby zgłaszające jako takie, które powinny być zgłoszone.

### **Kluczowa zasada**

**W sytuacjach, w których osoba zgłaszająca jest świadoma zdarzenia i podejrzewa, że zdarzenie należy zgłosić, ale nie jest pewna, czy należy je zgłosić, osoba taka powinna takie zdarzenie zgłosić.**

## 2.5 Czy należy zgłaszać zdarzenia, które miały miejsce poza UE?

Rozporządzenie 376/2014 obejmuje wszystkie zdarzenia z udziałem statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub za pomocą którego operacji lotniczych dokonuje organizacja z siedzibą w państwie członkowskim, nawet jeżeli zdarzenie miało miejsce poza terytorium takiego państwa członkowskiego (*motyw 18*).

**Kluczowa zasada**

**Zdarzenia powinny być zgłaszane, nawet jeśli mają miejsce poza Unią Europejską.**

*Przykład:*

Pilot dowódca latający na liniach europejskich i będąc świadomym zdarzenia określonego w Załączniku I rozporządzenia 2015/1018, które miało miejsce w państwie trzecim, jest zobowiązany je zgłosić.

Ponadto w przypadku potencjalnych osób dokonujących zgłoszenia zatrudnionych w organizacjach produkujących i projektujących, przyjmuje się, że zgłaszanie zdarzeń obejmuje produkty, za wyrób lub projektowanie których osoby takie są odpowiedzialne, bez względu na państwo, w którym zdarzenie ma miejsce, operatora lub rejestrację.

## 2.6 Jeżeli wypadek lub poważny incydent zostanie zgłoszony zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, czy powinien on być również zgłoszony państwu, na terytorium którego wystąpił?

Wypadki i poważne incydenty, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010<sup>S</sup>, również podlegają rozporządzeniu 376/2014 (*artykuł 2 ustęp 7*).

Nie powinno to kolidować z wdrożeniem/stosowaniem rozporządzenia (UE) nr 996/2010, a w szczególności ze zgłaszaniem zdarzeń organowi ds. badania zdarzeń lotniczych (SIA) w państwie, w którym zdarzenie miało miejsce w kontekście artykułu 9 tego rozporządzenia (*motyw 3*).

Oznacza to, że wymagane może być podwójne zgłoszenie, jeżeli osoba zobligowana do dokonania zgłoszenia zgodnie z artykułem 4 ustęp 6 musi zgłosić wypadek lub poważny incydent określony w rozporządzeniu 2015/1018.

W takim przypadku osoba taka zgłosi wypadek lub poważny incydent zgodnie z artykułem 4 ustęp 6 rozporządzenia 376/2014 oraz *“niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego miejsca zdarzenia”* zgodnie z artykułem 9 rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

*Przykład:*

Pilot dowódca, będąc świadom wypadku lub poważnego incydentu określonego w Załączniku I rozporządzenia 2015/1018, które miało miejsce w Wielkiej Brytanii, jest zobowiązany zgłosić je do swojej organizacji oraz do brytyjskiego organu ds. badania zdarzeń lotniczych (UK Air Accidents Investigation Branch).

## 2.7 Jeżeli kilka osób zgłaszających zdarzenia jest świadomych tego samego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu, to czy wszystkie te osoby są zobowiązane je zgłosić?

Może się zdarzyć, że kilka osób zobowiązanych do zgłaszania zdarzeń jest świadomych tego samego zdarzenia.

<sup>S</sup> 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; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 295, 12.11.2010, str. 35.

#### **Kluczowa zasada**

**W sytuacji, gdy osoby zgłaszające zdarzenia zatrudnione są w różnych organizacjach lub których usługi wykorzystywane są przez różne organizacje, są świadome tego samego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu, wszystkie muszą zgłosić takie zdarzenie.**

#### *Przykład:*

Dwóch pilotów z różnych linii lotniczych, kontroler lotów, kierownik ds. bezpieczeństwa na lotnisku oraz członek obsługi naziemnej są zaangażowani w kolizję na ziemi pomiędzy dwoma statkami powietrznymi lub są świadkami takiej kolizji. Wszystkie te osoby są zobowiązane zgłosić to zdarzenie, nawet jeśli pracują dla organizacji podlegających temu samemu państwu członkowskiemu.

#### **Kluczowa zasada**

**W przypadku, gdy osoby zgłaszające zdarzenia zatrudnione przez tę samą organizację, bądź których usługi są wykorzystywane lub zlecane przez tę samą organizację, są świadome tego samego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu, gdy fizycznie przebywają w tym samym miejscu, przyjmuje się, że nie wszystkie są zobowiązane do dokonania zgłoszenia. Mogą to zrobić, ale nie mają takiego obowiązku.**

#### *Przykład:*

Dwóch członków obsługi naziemnej pracujących dla tej samej organizacji odkryło obcy obiekt w polu ruchu naziemnego lotniska, który został uznany za zagrażający bądź mogący zagrozić statkom powietrznym lub osobom na ich pokładach. W takim przypadku wystarczy, że zdarzenie będzie zgłoszone tylko przez jednego członka obsługi naziemnej.

## **2.8 Jakiemu podmiotowi należy zgłaszać zdarzenia?**

Rozporządzenie daje osobom podlegającym obowiązkowi MOR następujące możliwości (*artykuł 4 ustęp 6*):

- system obowiązkowego raportowania organizacji zatrudniającej takie osoby, zlecającej im usługi lub korzystającej z ich usług; lub
- system obowiązkowego raportowania państwa członkowskiego, na terytorium którego organizacja ma siedzibę lub na terytorium którego mieści się właściwy organ ich organizacji lub państwa, które wydało, zatwierdziło lub przekonwertowało licencję pilota; lub
- obowiązkowy system EASA.

#### **Kluczowa zasada**

**Zgłaszanie zdarzeń za pośrednictwem systemu raportowania organizacji powinien być promowany i uznawany za normalny kanał raportowania dla osób zawodowo związanych z lotnictwem.**

Jest to zgodne z integracją danych związanych ze zdarzeniami z systemem zarządzania bezpieczeństwem organizacji.

Zgłaszania zdarzeń poprzez system państwa członkowskiego należy dokonywać, jeżeli nie ma organizacji albo w sytuacji, gdy osoba dokonująca zgłoszenia nie ufa systemowi raportowania organizacji certyfikowanej lub zatwierdzonej przez takie państwo członkowskie.

Zgłaszania zdarzeń poprzez obowiązkowy system EASA powinny dokonywać organizacje, dla których EASA jest właściwym organem lub w sytuacji, gdy osoba zgłaszająca nie ufa systemowi raportującemu organizacji certyfikowanej lub zatwierdzonej przez EASA.



Wprawdzie preferowany, a nawet promowany powinien być bezpośredni kanał raportowania (system raportowania organizacji), ale bezpośrednie raportowanie do właściwego organu przez osobę zatrudnioną w organizacji lub której usługi są zlecane lub wykorzystywane przez organizację nie powinno być zabraniane. I faktycznie mogą zaistnieć sytuacje, w których osoby dokonujące zgłoszeń mogą nie ufać systemowi raportowania własnych organizacji i mogą chcieć skorzystać z innego kanału. Jest to zgodne z pielęgnowaniem zasad „Just Culture”, do których dąży rozporządzenie 376/2014. Ma to na celu w szczególności zapewnienie zaufania osób zawodowo związanych z lotnictwem do systemów raportowania oraz zachęcenie ich do zgłaszania wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem, co ma przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie i zapobiegania wypadkom.

Należy podkreślić, że należy dokonać wyboru jednego systemu raportowania. I faktycznie użycie „lub” w artykule 4 ustęp 6 wskazuje, że tylko jedno zgłoszenie jest wymagane i że zdarzenie nie powinno skutkować wieloma zgłoszeniami ze strony jednej osoby.

Dlatego też, zgodnie z rozporządzeniem, osoba dokonująca zgłoszenia nie powinna zgłaszać zdarzenia w swojej organizacji oraz państwu członkowskiemu i/lub EASA. Jest to bez uszczerbku dla pozostałych zobowiązań związanych ze zgłaszaniem zdarzeń zawartych w innych aktach prawnych (patrz również rozdział 2.6).

## **2.9 Jaki jest termin na zgłaszanie zdarzeń?**

Rozporządzenie 376/2014 wymaga, by osoby podlegające wymogom obowiązkowego zgłaszania zdarzeń dokonywały takich zgłoszeń określonych w rozporządzeniu 2015/1018 w ciągu 72 godzin od momentu, gdy dowiedziały się o zdarzeniu, chyba że uniemożliwią to wyjątkowe okoliczności (*artykuł 4 ustęp 7*).

Oczywistym jest, że 72-godzinny okres zaczyna się liczyć od momentu, gdy osoby takie były świadkiem zdarzenia bądź w nim uczestniczyły.

W przypadku osób zatrudnionych w organizacjach projektujących lub produkujących (Design Organisation Approval - DOA lub Production Organisation Approval - POA) i które podlegają obowiązkowi zgłaszania warunków niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych, 72-godzinny okres rozpoczyna się od momentu identyfikacji takiego warunku, który normalnie zgłaszany jest w ramach procesu przeznaczonego w tych organizacjach do tego celu.

Okoliczności zezwalające na zgłoszenie zdarzenia po upływie 72-godzinnego terminu muszą być szczególnie wyjątkowe. Mogą to być na przykład sytuacje, w których osoba dokonująca zgłoszenia nie ma dostępu do środków, za pośrednictwem których może dokonać takiego zgłoszenia.

W niektórych przypadkach osoba taka może zostać uświadomiona o zdarzeniu za pośrednictwem systemów automatycznego raportowania w organizacji (np. program Flight Data Monitoring, przetwarzanie radarowych współrzędnych tras lotów itp.), a nie w czasie faktycznej operacji. W takich przypadkach 72-godzinny okres rozpoczyna się, gdy potencjalna osoba dokonująca zgłoszenia zostanie uświadomiona o zdarzeniu.

## **2.10 Jaki jest format zgłaszania zdarzeń?**

Rozporządzenie 376/2014 nie narzuca żadnego formatu zgłaszania dla poszczególnych osób dokonujących zgłoszeń.

Format, z którego powinna korzystać osoba zawodowo związana z lotnictwem w celu zgłoszenia zdarzenia w swojej organizacji, może być określony przez taką organizację jako część systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Ogólnie rzecz biorąc, zachęca się do tworzenia formularzy oraz środków zgłoszeń, które będą przyjazne użytkownikowi i które nie będą zniechęcać potencjalnych osób dokonujących zgłoszeń do zgłaszania zdarzeń. Celem powinno być usprawnienie zbierania informacji od bezpośrednio zaangażowanych osób w systemie organizacji lub właściwego organu.

## 2.11 Jakie informacje powinno zawierać zgłoszenie zdarzenia?

Rozporządzenie 376/2014 nie nakłada żadnych specyficznych informacji w zawartości zgłoszenia, przekazywanych przez specjalistów w dziedzinie lotnictwa. Oczywistym jest, że oczekuje się dołączenia opisu zdarzenia do zgłoszenia.

Osoby dokonujące zgłoszenia zachęca się do dołączania do zgłoszenia jak najpełniejszych informacji. W tym celu mogą one skorzystać z Załącznika I rozporządzenia 376/2014 jako źródła informacji na temat danych, jakie należy podać w każdym konkretnym przypadku.

Ponadto osoby zawodowo związane z lotnictwem zachęca się do dołączania do zgłoszenia informacji na temat każdego czynnika odnoszącego się do zdarzenia, w tym czynnika ludzkiego. Podanie tych szczegółów powinno pomóc przy lepszym zrozumieniu ryzyka oraz dokładniej zidentyfikować ryzyko.

### *Przykład:*

Przy zgłaszaniu zdarzenia związanego ze zmęczeniem, osoby dokonujące takiego zgłoszenia zachęca się do podania informacji takich jak: całkowity czas pracy, czas lotu (w tym liczba sektorów, przez które dokonano przelotu), ilość godzin odpoczynku załogi w dniu incydentu oraz przynajmniej przez dwa poprzedzające dni, a także wszelkie inne użyteczne informacje.

## 2.12 Czy zgłoszenie jest poufne?

### i. W ramach mojej organizacji

Zgłoszenia przesłane organizacji niekoniecznie są anonimowe. Może to zależeć od rodzaju zastosowanego systemu raportowania. Niektóre organizacje, obok obowiązkowego i dobrowolnego systemu raportowania, prowadzą także systemy poufne.

Rozporządzenie 376/2014 nie wymaga, by organizacje w pełni utajniały zebrane zgłoszenia, ale muszą przedsięwziąć niezbędne środki, by szczegóły zdarzeń zawarte w ich bazach danych były odpowiednio zabezpieczone (*artykuł 15 ustęp 1*).

### **Kluczowa zasada**

**Organizacje zobowiązane są przedsięwziąć odpowiednie środki, aby zdarzenia, które zbierają, były odpowiednio zabezpieczone. Ponadto muszą przestrzegać zasad przetwarzania danych osobowych.**

Zgodnie z Rozporządzeniem 376/2014 wyraźny rozdział pomiędzy działaniami zajmującymi się obsługą zgłaszania zdarzeń a pozostałą częścią organizacji, może być skutecznym sposobem osiągnięcia tego celu (*motyw 34*). Dlatego też takie rozwiązanie należy promować wszędzie tam, gdzie to możliwe.

Ponadto rozporządzenie 376/2014 wymaga, by organizacje przetwarzały dane osobowe tylko w zakresie koniecznym dla celów niniejszego rozporządzenia i zgodnie z przepisami dotyczącymi danych osobowych (*artykuł 15 ustęp 1*).

Niniejsze rozporządzenie zawiera szereg warunków ograniczających ujawnianie i wykorzystanie zgłaszanych informacji oraz chroniących osoby zgłaszające i wszelkie inne osoby wymienione w zgłoszeniu (patrz rozdział 2.13 poniżej).

ii. Poza moją organizacją

**Kluczowa zasada**

**Państwa członkowskie i EASA nie mogą zapisywać danych osobowych w swoich bazach danych. Ponadto zobowiązane są do podjęcia wszelkich koniecznych środków mających zapewnić odpowiednią ochronę informacji o zdarzeniach, które zbierają; są także zobowiązane do przestrzegania przepisów dotyczących przetwarzania danych osobowych.**

Rozporządzenie 376/2014 zapewnia zachowanie w tajemnicy tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia oraz każdej innej osoby wymienionej w zgłoszeniu przechowywanym w bazach danych państw członkowskich oraz w bazie danych EASA. W zasadzie zabrania ono zapisywania danych osobowych (np. nazwiska osoby zgłaszającej lub innych osób wymienionych w zgłoszeniu, adresy osób fizycznych) w krajowych bazach danych właściwego organu (*artykuł 16 ustęp 1, 2 i 3 oraz motyw 35*). Aby ułatwić spełnienie tego wymogu zachęca się organizacje do unikania podawania nazwisk oraz danych osobowych przy przekazywaniu zgłoszeń do właściwego organu.

Ponadto wymogi dotyczące poufności informacji oraz przetwarzania danych osobowych podobne do tych narzuconych organizacjom stosuje się do państw członkowskich oraz EASA. I w końcu motyw 33 podkreśla potrzebę uwzględnienia w krajowych przepisach dotyczących swobody informacji niezbędnej poufności informacji. W rozdziale 2.13 poniżej można znaleźć więcej informacji na temat ograniczeń w ujawnianiu i wykorzystaniu informacji pochodzących ze zgłoszeń zdarzeń.

**2.13 Czy zgłoszenie może zostać wykorzystane przeciw osobie zgłaszającej lub komukolwiek wymienionemu w zgłoszeniu?**

**Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 zawiera wyraźne zasady ochrony osób zgłaszających zdarzenia oraz osób wymienionych w zgłoszeniu. Zasady te ograniczają możliwość ujawniania lub wykorzystania zgłoszeń.**

Rozporządzenie 376/2014 zawiera szereg zapisów mających na celu zachęcenie do zgłaszania zdarzeń poprzez zapobieganie wykorzystaniu zdarzeń przeciw osobom dokonującym zgłoszenia oraz innym osobom wymienionym w takim zgłoszeniu. Zapisy te chronią osobę dokonującą zgłoszenia oraz inne osoby wymienione w zgłoszeniu w ich środowisku pracy, a także w szerszym krajowym i europejskim kontekście.

Rozporządzenie 376/2014 stanowi, że system bezpieczeństwa w lotnictwie oparty jest na informacji zwrotnej oraz doświadczeniach zdobytych po wypadkach i incydentach, a zgłaszanie zdarzeń przez bezpośrednio zaangażowane osoby zawodowo związane z lotnictwem jest kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa. Rozporządzenie podkreśla również potrzebę stworzenia atmosfery, w której potencjalne osoby dokonujące zgłoszeń czują zaufanie do istniejących systemów i nie boją się dokonywać zgłoszeń. Konieczność stworzenia takiej atmosfery wspiera zapisy dotyczące ochrony zawarte w rozporządzeniu (ograniczenie wykorzystania informacji, ograniczenie dostępności, zasady „Just Culture” w organizacji, zasada braku samooskarżenia itp.). Celem takich zasad jest stworzenie atmosfery, w której ludzie nie będą bali się dokonywać zgłoszeń i dzięki temu umożliwią stały dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem.

Celem nie jest zwolnienie osób zawodowo związanych z lotnictwem od odpowiedzialności, ale znalezienie równowagi pomiędzy całkowitą bezkarnością, a kulturą oskarżania. Równowaga ta jest zdecydowanie popierana w definicji „Just Culture” (*artykuł 2*), przez artykuł 16 oraz kilka motywów.

#### **Kluczowa zasada**

Zasady „Just Culture” powinny zachęcać do zgłaszania informacji związanych z bezpieczeństwem, ale nie powinny zwalniać z normalnych obowiązków (*motyw 37*). Określenie „Just Culture” definiuje się jako kulturę, w 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 (*artykuł 2*).

i. W kontekście organizacji

Niniejsza zasada jest wdrażana za pomocą kilku warunków, które zapobiegają pewnym działaniom, jakie mogłyby być podjęte przeciw osobom dokonującym zgłoszeń oraz przeciw innym osobom wymienionym w zgłoszeniu, jeżeli zidentyfikowano nieakceptowalne zachowania, które nie są objęte niniejszymi ramami ochronnymi.

#### **Kluczowa zasada**

Pracownicy i personel kontraktowy, którzy zgłosili zdarzenie lub są wymienieni w zgłoszeniach zdarzeń, nie mogą ponosić jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której są świadczone usługi, z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego, z wyjątkiem sytuacji, gdy miejsce ma nieakceptowalne zachowanie (*artykuł 16 ustęp 9*).

To jest zastosowanie zasady „Just Culture” w kontekście korporacyjnym. Oznacza to, że jeżeli osoba zgłosi zdarzenie swojej organizacji, organizacja nie może winić takiej osoby lub wyrządzić jej szkodę na podstawie zgłoszonego zdarzenia. Zasada ta odnosi się także do osoby, która nie jest osobą dokonującą zgłoszenia, ale jest wymieniona w zgłoszeniu.

#### **Kluczowa zasada**

Rozporządzenie 376/2014 uznaje dwa wyjątki od tej zasady (*artykuł 16 ustęp 10*):

- umyślne naruszenie przepisów; oraz
- 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.

Celem jest jasne określenie w legislacji granicy pomiędzy akceptowalnymi zachowaniami (które nie będą karane) oraz nie akceptowalnymi zachowaniami (które mogą zostać ukarane). Ponadto rozporządzenie 376/2014 określa dodatkowe zasady ograniczenia możliwości ujawnienia lub wykorzystania zgłoszeń przez organizację.

#### **Kluczowa zasada**

Organizacje mogą wykorzystać zgłoszenie zdarzenia wyłącznie w celach, w których zostały zebrane (*artykuł 15 ustęp 1*).

Organizacjom nie wolno udostępniać ani wykorzystywać zgłoszenia zdarzeń:

- w celu przypisania winy lub odpowiedzialności; lub
- w celach innych niż zachowanie lub poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie (*artykuł 15 ustęp 2*).

Ograniczenia te odnoszą się do ujawniania lub wykorzystania zgłoszeń w ramach organizacji oraz na zewnątrz.

Jest więc zrozumiałe, że udostępnianie informacji o zdarzeniach do prasy i mediów nie jest dozwolone w myśl rozporządzenia.. Ujawnienie informacji na temat zgłoszeń władzom sądowym również nie jest dozwolone.

#### **Kluczowa zasada**

**Istnieje jednak kilka odstępstw od tych zasad.**

**Po pierwsze w sytuacji, gdy bezpieczeństwo może być zagrożone, informacje o zdarzeniach można udostępnić lub wykorzystać w celu zachowania lub poprawienia bezpieczeństwa w lotnictwie. Dlatego też dzielenie się informacjami o zdarzeniach lub ich wykorzystanie w przypadkach określonych w artykule 16 ustęp 10 w celu reakcji na ryzyko jest dozwolone przez rozporządzenie.**

**Po drugie wyjątek może stanowić sytuacja, gdy wszczęte zostanie badanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010, ponieważ zapisy rozporządzenia 996/2010 są nadrzędne w takim przypadku (artykuł 15 ustęp 2).**

Rozporządzenie 996/2010 przewiduje w artykule 14 ustęp 2 oraz 3, że w przypadku, gdy ma ono zastosowanie (wszczęcie formalnego technicznego badania wypadku lub incydentu), zgłoszenia zdarzeń nie będą udostępniane lub wykorzystywane w celach innych niż bezpieczeństwo lotnicze, chyba że organ sprawiedliwości lub właściwy organ mogący podjąć decyzję o ujawnieniu zapisów zgodnie z prawem krajowym zdecyduje, że korzyści z ujawnienia zgłoszenia przeważają nad jego negatywnym wpływem w kraju i za granicą, jaki tego typu działanie może mieć na to lub jakiegokolwiek przyszłe badanie (test bilansujący). Jeżeli taki test bilansujący wykaże, że informacje na temat zdarzeń powinny zostać ujawnione, organizacja może udostępnić je organowi, który się o nie ubiega.

Organizacja może rozpowszechniać dane osobowe w ramach organizacji tylko w przypadku, gdy jest to niezbędne, aby poczynić postępy przy badaniu lub aby dopilnować, by działania związane z bezpieczeństwem były właściwe (artykuł 16 ustęp 2). W tym celu organizacja może wykorzystać te same protokoły i porozumienia, które zostały opracowane w porozumieniu z przedstawicielami pracowników w związku z dostępem do innych informacji związanych z bezpieczeństwem (np. Flight Data Monitoring).

W celu zapewnienia stosowania wszystkich tych przepisów prawnych każda organizacja zobowiązana jest przyjąć wewnętrzne reguły opisujące, w jaki sposób zasady „just culture” są gwarantowane i wdrażane w ramach takiej organizacji (artykuł 16 ustęp 11). Przed wprowadzeniem takich wewnętrznych przepisów będą one skonsultowane z przedstawicielami personelu.

Przy wsparciu ze strony Komisji i EASA, pracownicy oraz przedstawiciele pracodawców ze wszystkich dziedzin lotnictwa opracowali „*European Corporate Just Culture Declaration*”, która zawiera zasady, jakie powinny być wdrożone w każdej organizacji i odzwierciedlone w jej wewnętrznych zasadach „just culture”, tak by zasady „just culture” były skutecznie stosowane w ramach organizacji. Inicjatywa ta ma za zadanie wspomagać właściwe i zharmonizowane wdrożenie tego przepisu i powinna gwarantować podobny poziom ochrony we wszystkich organizacjach europejskich.

Deklaracja została oficjalnie zaprezentowana i podpisana w dniu 1 października w Brukseli i jest dostępna tutaj<sup>T</sup>.

Ponadto dobrą praktyką powstałą w oparciu o doświadczenie u pewnej liczby operatorów jest utworzenie w ramach organizacji „komitetu analizy zdarzeń”, zadaniem którego jest wspomaganie wdrażania zasad związanych z ochroną w praktyce.

<sup>T</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index_en.htm)

ii. W kontekście państw członkowskich i UE

Oprócz ograniczeń w wykorzystaniu i ujawnianiu informacji w ramach organizacji oraz przez organizacje, rozporządzenie 376/2014 zawiera także przepisy ograniczające wykorzystanie zgłoszenia zdarzenia przez państwo członkowskie lub EASA i gwarantujące poufność.

**Kluczowa zasada**

**Państwa nie mogą zastosować postępowań dyscyplinarnych, administracyjnych lub prawnych w odniesieniu do niezamierzonego lub nieumyślnego naruszenia prawa, które zostaną zauważone przez nie tylko dlatego, że zostały zgłoszone zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, chyba że krajowe prawo karne stanowi inaczej (artykuł 16 ustęp 6 i motyw 43). Jeżeli postępowanie administracyjne lub dyscyplinarne zostało wszczęte zgodnie z prawem krajowym, informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia nie mogą być wykorzystane przeciw osobom dokonującym zgłoszenia lub osobom wymienionym w zgłoszeniu (artykuł 16 ustęp 7 i motyw 44).**

Wyjątki zawarte w artykule 16 ustęp 10 (patrz punkt i. powyżej) mają zastosowanie do tych zasad.

Państwa członkowskie mogą wprowadzić na poziomie krajowym wyższy poziom ochrony (artykuł 16 ustęp 8), który może zapewnić pełne zwolnienie od odpowiedzialności w stosunku do osób dokonujących zgłoszeń.

Oznacza to, że z wyjątkiem przypadków nieakceptowalnego zachowania, państwo nie może wszcząć postępowania, jeżeli zostanie uświadomione o danej sytuacji tylko dlatego, że została ona zgłoszona zgodnie z rozporządzeniem 376/2014. Jednakże, jeżeli wszczęcie postępowania kryminalnego na podstawie zgłoszenia zdarzenia jest dozwolone przez prawo krajowe, prawo takie jest nadrzędne. Mimo to we wszystkich przypadkach zastosowanie mają przepisy odnoszące się do możliwości ujawnienia informacji dotyczących zdarzeń (patrz poniżej).

**Kluczowa zasada**

**Właściwe organy mogą wykorzystać zgłoszenie zdarzenia wyłącznie w celu, w którym zostało ono zarejestrowane (artykuł 15 ustęp 1).**

**Zgłoszeń zdarzeń nie wolno wykorzystywać lub udostępniać:**

- w celu przypisania winy lub odpowiedzialności; lub
- w jakimkolwiek celu innym niż zachowanie lub poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie (artykuł 15 ustęp 2).

Ograniczenia te odnoszące się do ujawniania lub wykorzystania zgłoszeń mają zastosowanie w ramach właściwych organów oraz poza nimi.

Dlatego też dzielenie się informacjami nt. zdarzeń z mediami nie jest dozwolone przez rozporządzenie 376/2014. Podobnie nie wolno ujawniać informacji związanych ze zgłoszeniami zdarzeń organom sprawiedliwości.

**Kluczowa zasada**

**Jest jednak kilka wyjątków od tych zasad.**

**Po pierwsze w sytuacji, w której bezpieczeństwo może być zagrożone, informacja o zdarzeniu może być udostępniona lub wykorzystana w celu zachowania lub poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie. Dlatego też dzielenie się informacjami dotyczącymi zdarzeń lub ich wykorzystywanie w sytuacjach wyszczególnionych w artykule 16 ustęp 10 w celu zareagowania na zagrożenia jest dozwolone przez rozporządzenie.**

**Po drugie wyjątek może mieć zastosowanie w sytuacji, gdy wszczęto badanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010, gdyż zapisy rozporządzenia 996/2010 są nadrzędne w takim przypadku (artykuł 15 ustęp 2).**

Rozporządzenie 996/2010 przewiduje w artykule 14 ustęp 2 i 3, że w przypadkach, gdy ma to zastosowanie (wszczęcie formalnego technicznego badania wypadku lub incydentu), zgłoszenia zdarzeń nie będą udostępniane lub wykorzystywane w celach innych niż bezpieczeństwo w lotnictwie, chyba że administracja, organy sprawiedliwości lub właściwe organy mogące podjąć decyzję o ujawnieniu zgłoszeń zgodnie z prawem krajowym, zadecydują, że korzyści z takiego ujawnienia zgłoszenia przeważają nad niekorzystnym krajowym i międzynarodowym wpływem, jakie działanie takie może mieć na to lub przyszłe badania (test bilansujący). Jeżeli wyniki takiego testu bilansującego wykażą, że informacje na temat zdarzenia powinny być ujawnione, organizacja powinna udostępnić je władzy zwracającej się o takie informacje.

Rozporządzenie 376/2014 zawiera także przepisy zapewniające poufność tożsamości osoby zgłaszającej lub wszelkich innych osób wymienionych w zgłoszeniu w ramach baz danych państw członkowskich i EASA.

#### **Kluczowa zasada**

**Nie zezwala się na zapisywanie danych osobowych w bazach danych dotyczących zdarzeń państw członkowskich i EASA (artykuł 16 ustęp 3 i 4).**

#### **2.14 Co można zrobić, jeżeli uzna się, że powyższe zasady zostały złamane?**

Może zaistnieć sytuacja, gdy osoba zawodowo związana z lotnictwem uzna, że zasady ochrony nie są przestrzegane, np. jeżeli osoba taka doznała uszczerbku ze strony swojego pracodawcy w związku ze zgłoszeniem zdarzenia lub jeżeli państwo członkowskie wszczęło postępowanie.

Rozporządzenie 376/2014 przewiduje również takie sytuacje i wymaga, by każde państwo członkowskie powołało organ, któremu pracownicy oraz personel kontraktowy mogą zgłaszać wszelkie domniemane naruszenia zasad ochrony zawartych w rozporządzeniu (artykuł 16 ustęp 12). Rozporządzenie chroni również pracowników oraz personel kontraktowy przed karą za zgłoszenie naruszeń (artykuł 16 ustęp 12).

## **Rozdział 3**

# **Organizacje**



### **3.1 Jaka może wyniknąć korzyść dla bezpieczeństwa z dzielenia się zgłoszeniami zdarzeń z właściwym organem?**

Patrz również rozdział 1.1 i 2.1. Gromadzenie, analiza i działania następcze związane ze zdarzeniami są częścią systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach. Przyczyniają się one do identyfikacji ryzyka i przyjęcia odpowiednich środków zaradczych przez organizacje.

Rozporządzenie 376/2014 wymaga gromadzenia, analizy i wykonywania działań następczych przez organizacje oraz przekazywania informacji o pewnych zdarzeniach właściwym organom. Można kwestionować korzyści w zakresie bezpieczeństwa przesyłania tych informacji do właściwego organu. Rzeczywiście organizacja już zareagowała i odniosła się do zagrożenia bezpieczeństwa w kontekście własnego SMS.

Dzięki dzieleniu się informacjami na temat zdarzeń z właściwym organem (państwo członkowskie lub EASA) organ taki jest informowany o ryzyku na poziomie krajowym lub europejskim i dzięki temu może określić środki, jakie mogą okazać się konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym z szerszej (krajowej lub europejskiej) perspektywy. I faktycznie – zgłaszanie zdarzeń lotniczych jest kluczowe dla zrozumienia zagrożeń dla bezpieczeństwa w systemie lotnictwa i pomaga osobom podejmującym decyzje we właściwych organach podejmować właściwe decyzje dot. priorytetów związanych z bezpieczeństwem oraz ewentualnych zmian zasad i procedur. Może to w szczególności zapoczątkować podjęcie działań w kontekście krajowych planów bezpieczeństwa lub Europejskiego Planu na rzecz Bezpieczeństwa (European Plan for Aviation Safety – EPAS)<sup>U</sup>. Cały system bezpieczeństwa i jego interesariusze powinni czerpać więcej korzyści z faktu, że osoby decyzyjne i właściwe organy podejmują decyzje w oparciu o dostępne dane.

Ponadto informacje te są niezbędne w kontekście nadzoru prowadzonego przez właściwe organy nad organizacjami.

### **3.2 W jaki sposób można przekazać informacje organizacjom?**

#### **i. Informacje z baz danych właściwych organów**

Udzielenie organizacjom dostępu do zdarzeń zarejestrowanych w bazie danych właściwego organu nie jest zakazane rozporządzeniem 376/2014, o ile celem dzielenia się informacjami jest bezpieczeństwo w lotnictwie. Pod tym warunkiem każdy właściwy organ może podjąć decyzję o udostępnieniu bądź nie swojej bazy danych (w części lub całości) swoim organizacjom<sup>V</sup>. W szczególności państwa członkowskie i EASA mogą ustanowić mechanizm pozyskiwania informacji zwrotnych z organizacjami, które przesyłają im zgłoszenia, a w szczególności w przypadkach, gdy problemy dot. bezpieczeństwa leżą w zakresie odpowiedzialności stron trzecich. W takich sytuacjach informacja zwrotna dostarczana przez właściwy organ ułatwi umocnienie zaufania do systemu.

Jednakże organizacje zobowiązane są do przestrzegania zapisów rozporządzenia 376/2014 odnoszących się do ujawniania lub wykorzystania informacji dot. zdarzeń zawartych w bazach danych ich właściwych organów (patrz rozdział 3.16 oraz 4.7).

<sup>U</sup> Europejski Plan na rzecz Bezpieczeństwa w Lotnictwie (EPAS) był poprzednio znany pod nazwą Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (EASp).

<sup>V</sup> Informacje związane z dostępem do bazy danych EASA (działającej jako właściwy organ) znajdują się na stronie <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/occurrence-reporting/occurrence-reporting-protection-information-sources>

- ii. Informacje z centralnego archiwum europejskiego (European Central Repository – ECR)

Jeśli chodzi o ECR (które przegrupowuje wszystkie zdarzenia zabrane przez właściwe organy), rozporządzenie 376/2014 nie zezwala na udzielenie bezpośredniego dostępu do tej bazy danych organizacjom, ale widzi je jako strony zainteresowane i pozwala im na złożenie wniosku o dostęp do pewnych informacji znajdujących się w ECR (*artykuł 10 ustęp 2*). Przepisy związane z możliwością złożenia wniosku o dostęp do informacji z ECR znajdują się w artykułach 10 do 12 rozporządzenia 376/2014. Więcej informacji na ten temat zamieszczono w rozdziale 4.8.

Ponadto organizacje dokonujące zgłoszeń otrzymują informacje zwrotne na temat zdarzeń, które przesłały w różnych formatach, takich jak roczne analizy dot. bezpieczeństwa oraz biuletyny dot. bezpieczeństwa. Informacje takie mogą być przekazywane na poziomie krajowym oraz europejskim. Natomiast wyniki analizy dokonanej na poziomie europejskim zgodnie z rozporządzeniem 376/2014 udostępniane są za pośrednictwem różnych procesów związanych z bezpieczeństwem wspomagających EPAS.

### 3.3 Jakie organizacje podlegają pod rozporządzenie 376/2014?

#### Kluczowa zasada

Rozporządzenie 376/2014 odnosi się do „*jakiegokolwiek organizacji dostarczającej produkty lotnicze i/lub która zatrudnia, zleca lub korzysta z usług osób zobowiązanych do zgłaszania zdarzeń zgodnie z artykułem 4 ustęp 6*” (tzn. osób, które obowiązkowo muszą dokonywać zgłoszeń) (*artykuł 2 ustęp 8*). Dlatego też organizacje, które zawodowo nie zatrudniają, nie zlecają ani nie wykorzystują usług osoby podlegającej obowiązkowi zgłaszania zdarzeń (*patrz rozdział 2.2*) nie muszą przestrzegać zapisów rozporządzenia.

#### Przykład:

Organizacje stworzone w celu promocji sportów lotniczych i lotnictwa rozrywkowego, które zawodowo nie zatrudniają, nie zlecają ani nie korzystają z usług osoby, której dotyczy artykuł 4 ustęp 6, nie są objęte zapisami rozporządzenia 376/2014 i w związku z tym nie muszą ich przestrzegać.

Ponadto rozporządzenie 376/2014 zawiera szereg zapisów mających zastosowanie do „każdej organizacji mającej siedzibę w państwie członkowskim”. Oznacza to, że wśród organizacji podlegających pod rozporządzenie, jedynie te, które „mają siedzibę w państwie członkowskim” podlegają tym zapisom.

#### Kluczowa zasada

„Organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim” oznacza:

- każdą organizację, która została zatwierdzona lub certyfikowana przez państwo członkowskie; oraz
- każdą organizację, która została zatwierdzona lub certyfikowana przez EASA i której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim.

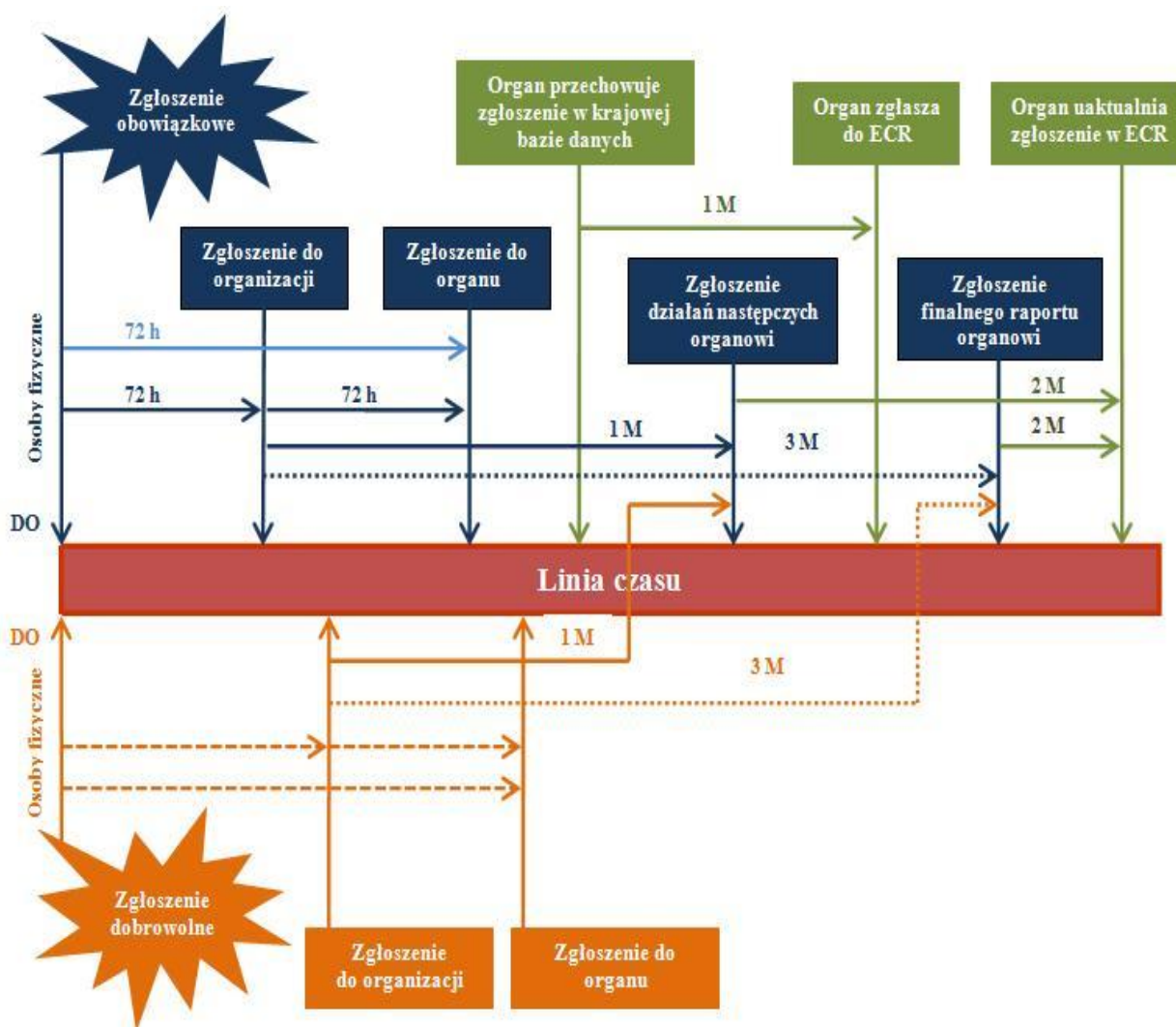
Rozporządzenie odnosi się do każdego obiektu organizacji podlegającego zatwierdzeniu zgodnie z rozporządzeniem bez względu na jego lokalizację.

### 3.4 Jaki jest przepływ zgłoszeń zgodnie z rozporządzeniem?

Rozporządzenie 376/2014 nakłada obowiązek dokonywania zgłoszeń na konkretne osoby fizyczne (patrz rozdział 2.2), organizacje oraz właściwe organy. Informacje przepływają zgodnie ze schematem raportowania od momentu pierwszego zgłoszenia do rejestracji w centralnym archiwum europejskim (ECR).

Poniższy schemat przedstawia ogólny przepływ informacji, ważniejsze terminy oraz etapy raportowania.

Ryc. 2. Przepływ informacji zgodnie z rozporządzeniem 376/2014



Powyższy przepływ zgłoszeń rozpoczyna się od momentu wykrycia zdarzenia (T0). Od tej chwili osoba fizyczna jest zobowiązana zgłosić zdarzenie do organizacji lub organu najszybciej jak to możliwe, ale przed upływem 72 godzin, jeżeli jest to zdarzenie podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu. W takim przypadku organizacja ma 72 godziny na zgłoszenie zdarzenia do organu od momentu, gdy się o nim dowie.

W pewnych konkretnych przypadkach identyfikacja zdarzenia może wymagać dodatkowego etapu zanim informacja o nim zostanie przekazana dalej. W szczególności w przypadku organizacji produkujących i projektujących czas 0 (T0) rozpoczyna się, gdy osoby

przeprowadzające proces w organizacji zidentyfikują niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną sytuację. Dlatego też te organizacje będą miały 72 godziny na przesłanie zgłoszenia właściwemu organowi, jeśli w wyniku procesu okaże się, że zdarzenie przedstawia niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną sytuację zgodnie z Załącznikiem Part 21 rozporządzenia 748/2012.

W przypadkach, gdy organizacja dowie się o zdarzeniu za pośrednictwem systemów automatycznie wychytujących dane (np. FDM) i jeśli zażąda sporządzenia raportu wstecznego, 72 godziny rozpoczynają się w momencie, gdy organizacja otrzyma raport wsteczny od osoby dokonującej zgłoszenia.

Informacja na temat różnych etapów stanowiących część raportowania znajduje się w rozdziałach poniżej.

### 3.5 Które zdarzenia będą gromadzone przez organizacje?

#### **Kluczowa zasada**

**Każda organizacja objęta rozporządzeniem 376/2014 zobowiązana jest do posiadania systemów ułatwiających gromadzenie zarówno zdarzeń, które należy zgłaszać obowiązkowo, jak i tych zgłaszanych dobrowolnie. W przypadku organizacji, które podlegają wymogom systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemy takie powinny stanowić część SMS organizacji.**

Szczegółowe informacje na temat osób, które są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń, oraz rodzajów zdarzeń, które należy zbierać, zawarte są w rozdziałach 2.2 i 2.3.

### 3.6 W jaki sposób wymogi dotyczące dokonywania zgłoszeń wchodzą w interakcję z innymi przepisami?

Wprawdzie zgłaszanie zdarzeń w ramach UE jest ogólnie regulowane rozporządzeniem 376/2014, ale istnieje też szereg bardziej sektorowych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń zawartych w innych rozporządzeniach unijnych. Sytuacja taka jest brana pod uwagę przez rozporządzenie 376/2014 (motyw 4), które wyjaśnia, że nie należy tego postrzegać jako tworzenie dwóch równoległych systemów, ale jako jeden system zgłaszania zdarzeń.

#### **Kluczowa zasada**

**Jeżeli wymogi dot. zgłaszania zdarzeń zawarte są również w innych unijnych przepisach i są zgodne z rozporządzeniem 376/2014, istnienie dwóch lub więcej zestawów zasad nie powinno prowadzić do mnożenia systemów raportowania. Uznaje się, że jeden system jest wystarczający, by spełniać różne wymogi prawne obejmujące podobne aspekty. Wprawdzie różne specyfikacje mogą być zawarte w różnych aktach prawnych lub być oparte na różnych podstawach prawnych, ale są one wszystkie uznawane za część pojedynczego pan-europejskiego systemu bezpieczeństwa.**

*Przykład:*

Posiadacze zatwierdzenia projektu zobowiązani są do zgłaszania niebezpiecznej lub potencjalnie niebezpiecznej sytuacji zgodnie z wymogami Part-21 i zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012.

Ten sam wymóg zawarty jest w rozporządzeniu 376/2014, zobowiązującym organizacje certyfikowane lub zatwierdzone przez EASA do zgłaszania do EASA zdarzeń zawartych w rozporządzeniu 2015/1018.

Ten sam wymóg zawarty jest w dwóch innych przepisach, ale zgłoszenie powinno być dokonane raz do EASA. Należy zwrócić uwagę, że, zgłaszając takie zdarzenie, organizacja zobowiązana jest dopilnować, by wszystkie specyfikacje zawarte w obu aktach były przestrzegane (np. linia czasu lub format).

Rozporządzenie 376/2014 nie obejmuje wszystkich istniejących wymogów dot. zgłaszania zdarzeń w systemie unijnym. Inne rodzaje wymogów zgłaszania zdarzeń mogą być w szczególności zawarte w rozporządzeniu 216/2008 oraz jego przepisach wykonawczych (np. raportowanie pomiędzy organizacjami). Organizacje zachęca się do właściwego odzwierciedlenia tego w poradnikach organizacji oraz do ujęcia w nich wszelkich elementów charakterystycznych różnych zobowiązań.

W przypadku wymogów dot. zgłaszania zdarzeń zawartych w rozporządzeniu 216/2008 (choć były czynione starania, by uporządkować wykaz zdarzeń, które mają być zgłaszane) wykaz osób dokonujących zgłoszeń oraz terminy, w jakich zdarzenia mają być zgłaszane, a także wymogi związane z innymi aspektami, takimi jak format zgłoszeń, nadal wymagają uporządkowania. Rozpoczęto prace legislacyjne mające na celu lepsze uporządkowanie wymogów i wsparcie wdrożenia pojedynczego systemu raportowania.

W międzyczasie ważnym jest, by osoby fizyczne oraz organizacje były świadome istnienia różnych wymogów dot. zgłaszania zdarzeń, tak by zapewnić właściwe wykonywanie przez nich obowiązków.

Ponadto, wprowadzenie unijne prawo dot. systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych<sup>W</sup> nie narzuca zgłaszania zdarzeń, ale wymaga zgłaszania pewnych informacji, takich jak poziom zgłaszania zdarzeń i liczbę pewnych określonych zdarzeń. Rozporządzenie 376/2014 wspomaga właściwe wdrożenie tych przepisów poprzez zapewnienie dostępności danych koniecznych do przekazania wymaganych informacji.

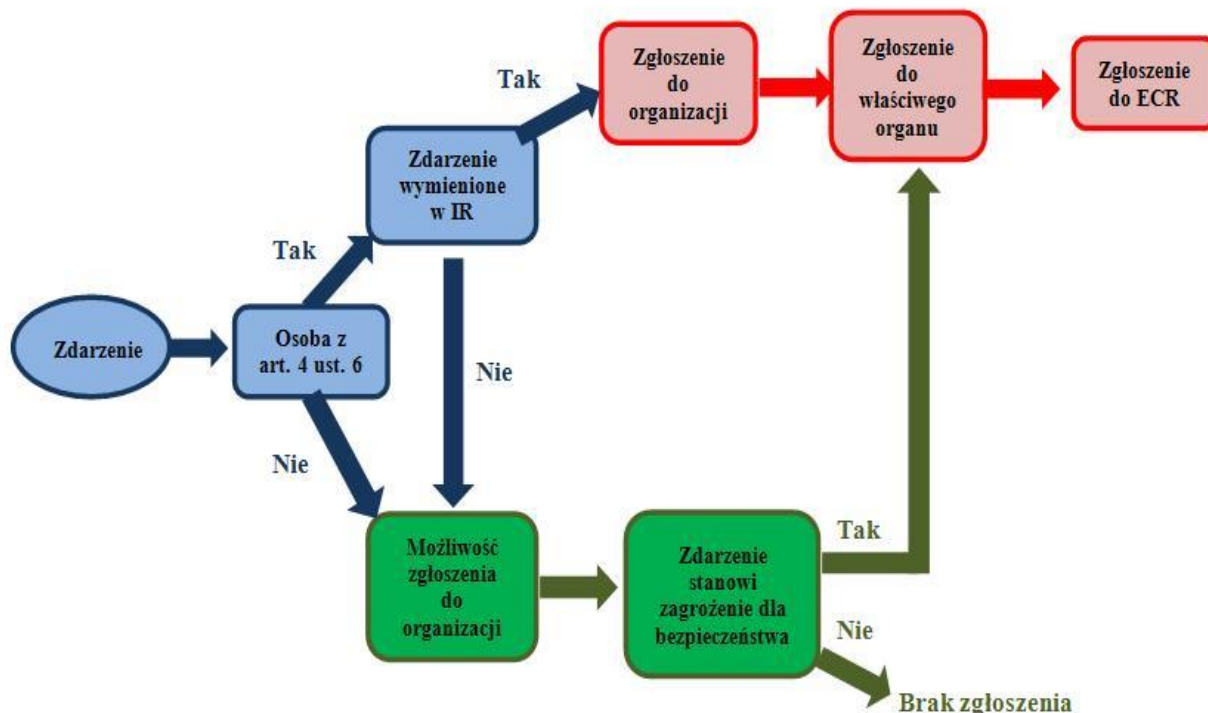
---

<sup>W</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 128, 9.5.2013, str. 1.

### 3.7 Jakie informacje należy przekazywać właściwemu organowi?

#### i. Zgłoszenie zdarzenia – wstępne powiadomienie

Ryc. 3. Informacje związane z wstępnym zgłaszaniem zdarzeń



Uwaga: aby nie komplikować sprawy schemat sugeruje, że osoby fizyczne zgłaszają zdarzenia organizacji, podczas gdy rozporządzenie 376/2014 przewiduje, że osoby fizyczne mogą dokonywać zgłoszeń bezpośrednio do właściwego organu. Więcej informacji na temat kanałów zgłoszeń znajduje się w rozdziale 2.8.

#### Kluczowa zasada

Organizacje zobowiązane są do zgłaszania właściwemu organowi (artykuł 4 ustęp 8 i 9) wszystkich zdarzeń, które podlegają obowiązkowemu zgłoszeniu, które zostały przez nie zebrane, tzn. te, o których mowa w rozporządzeniu 2015/1018, gdy są zgłaszane przez osobę wymienioną w artykule 4 ustęp 6 (patrz rozdział 2.2 i 2.3). Zdarzeń zebranych zgodnie z VORS nie zgłasza się właściwemu organowi. Jedynie zdarzenia, które stanowią lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa (artykuł 5 ustęp 5 i 6) należy zgłaszać właściwemu organowi.

„Zdarzenia podlegające zgłoszeniom” to zdarzenia, które podlegają wymogowi wstępnego zgłoszenia, zgodnie z opisem w powyższych zasadach. Organizacje powinny przedyskutować z właściwymi organami, jakie rodzaje zdarzeń uważa się za zdarzenia stanowiące lub mogące stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Dzięki temu powinna nastąpić zgodność pomiędzy zdarzeniami, jakie organizacja chce przekazać z VORS, a zdarzeniami, które właściwy organ chciałby otrzymywać.

Powinno to również zapewnić harmonizację wśród wszystkich organizacji dokonujących zgłoszeń do tego samego właściwego organu.

Rozporządzenie 376/2014 daje państwom członkowskim możliwość wystąpienia do organizacji o przekazywanie im wszystkich zdarzeń zebranych zgodnie z ich VORS (*artykuł 5 ustęp 6*).

Oczywistym jest również, że gdy organizacja jest informowana o jakimś zdarzeniu, może zaistnieć konieczność oceny, czy podlega ono pod MOR czy VOR i, co za tym idzie, jakie są zobowiązania związane ze zgłaszaniem zdarzeń. Jeżeli osoba zgłaszająca dokonała zgłoszenia zgodnie z VORS, organizacja może je przeklasyfikować jako MOR i odwrotnie.

Organizacje zachęca się do włączenia do zgłoszenia wysyłanego do właściwego organu wszelkich dostępnych informacji. Jeżeli zachodzi taka konieczność, powinny one zawierać wskazanie, że nie będzie przeprowadzana dalsza analiza ani działania następcze w związku z takim zdarzeniem (sprawa zamknięta) lub ocena zidentyfikowanego zagrożenia dla bezpieczeństwa i działania z nim związane.

Organizacje zachęca się do zgłaszania do właściwym organom wszystkich niezbędnych informacji w celu umożliwienia właściwego zrozumienia i oceny zdarzenia. Wprawdzie nie wszystkie kluczowe informacje są dostępne w momencie dokonywania wstępnego zgłoszenia, ale należy dołożyć wszelkich starań, aby zebrać jak najwięcej informacji, zwłaszcza w trakcie działań następczych oraz do ostatecznej wersji raportu.

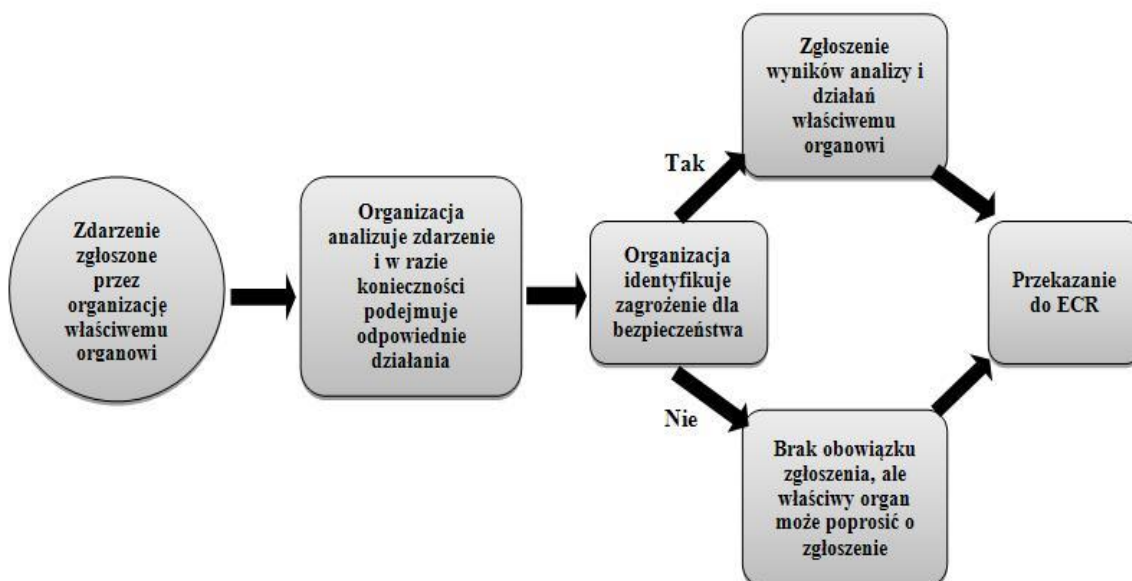
Wszystkie zdarzenia zgłaszane właściwym organom (bezpośrednio lub za pośrednictwem organizacji) powinny zostać przesłane do ECR (*artykuł 9 ustęp 1*).

#### Kluczowa zasada

**Organizacja nie będzie ponosić odpowiedzialności za niezgłoszenie właściwemu organowi zdarzenia, które nie zostało zgłoszone organizacji (np. pilot, który nie zgłosił zdarzenia lub zdarzenie w czasie obsługi technicznej nie zostało zgłoszone organizacji).**

ii. Informacje związane z analizą i działaniami następczymi

Ryc. 4. Przepływ informacji związany z analizą i działaniami następczymi.



Wszystkie zdarzenia zebrane przez organizację (MOR i VOR) podlegają wymogom związanym z analizą i działaniami następczymi (artykuł 13 ustęp 1 i 2). Jednakże nie wszystkie (tzn. tylko te, które podlegają zgłoszeniu – patrz i. powyżej) podlegają dalszemu obowiązkowi zgłaszania.

#### **Kluczowa zasada**

**Informacje związane z analizą i działaniami następczymi odnoszącymi się do zdarzeń podlegających zgłoszeniu należy przekazywać tylko, jeśli ujawniły faktyczne lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotniczego (artykuł 13 ustęp 4 i 5).**

Wprawdzie rozporządzenie 376/2014 wymaga, by organizacje przekazywały właściwym organom tylko informacje nt. wyników analizy i działań następczych dla konkretnych zdarzeń (tych, które mogą pociągać za sobą faktyczne lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego), ale pozwala właściwemu organowi zażądać przekazania informacji nt. analizy i działań następczych związanych z każdym zdarzeniem podlegającym zgłoszeniu (tj. wszystkimi zdarzeniami MOR i VOR, patrz i. powyżej) (artykuł 13 ustęp 4 i 5).

Właściwy organ może zażądać takiego przekazania albo doraźnie, albo może przyjąć ogólne zasady zobowiązujące organizacje do przekazywania informacji dot. analizy i działań następczych odnoszących się do każdego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu.

Tak samo jak w przypadku wstępnego zgłoszenia organizacje przedyskutują z właściwym organem kwestię, kiedy faktyczne lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa wynika z analizy. Powinno to zapewnić zgodność pomiędzy analizą i dalszymi informacjami, jakie organizacja chce przekazać, a informacjami, jakie właściwy organ chce otrzymywać. Powinno to również zapewnić harmonizację wśród wszystkich organizacji dokonujących zgłoszenia do tego samego właściwego organu. Wspólne podejście będzie promowane za pośrednictwem Sieci Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu zapewnienia standardowego podejścia wśród państw członkowskich.

Zgłaszanie działań następczych lub końcowych wyników analizy odnoszących się do zdarzeń powinno być dokonywane w tym samym formacie jak zgłoszenie.

Sposób zgłaszania analizy i działań następczych odnoszących się do grupy zdarzeń powinien być uzgodniony z właściwym organem dla organizacji.

Wymogi te są zgodne z procesami zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach, gdzie nie tylko zdarzenia, ale również problemy związane z bezpieczeństwem (grupy zdarzeń) śledzone są w procesie zamkniętym.

iii. Przekazanie informacji nt. osoby zgłaszającej lub innych osób wymienionych w zgłoszeniu.

Rozporządzenie zabrania właściwym organom zapisywać dane osobowe (np. nazwisko osoby zgłaszającej lub kogokolwiek innego wymienionego w zgłoszeniu, adresy osób fizycznych) w bazach danych (artykuł 16 ustęp 1, 2 i 3 oraz motyw 35). Aby ułatwić spełnienie tego wymogu, zachęca się organizacje do niezamieszczania nazwisk ani danych osobowych w zgłoszeniach zdarzeń przekazywanych właściwym organom.

iv. Przekazywanie informacji podlegającej ograniczeniom eksportowym.

Zgłaszając informacje zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, organizacja może przekazać właściwemu organowi informacje podlegające przepisom dot. ograniczeń eksportowych. W takim przypadku organizacja zobowiązana jest do powiadomienia właściwego organu o tym fakcie w zgłoszeniu (utworzona w tym celu rubryka w zredukowanej klasyfikacji pojęć – RIT). Wprawdzie organ zobowiązany jest do przekazania wszystkich informacji związanych z bezpieczeństwem do ECR, ale nie dotyczy to informacji podlegających ograniczeniom eksportowym.



### 3.8 Komu organizacje powinny zgłaszać zdarzenia?

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje zobowiązane są zgłaszać zdarzenia właściwym dla nich organom.**

W większości przypadków właściwym organem jest organ, który certyfikował lub zatwierdził daną organizację (właściwym organem na terytorium RP jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego).<sup>x</sup>

#### *Przykłady:*

Organizacje projektujące zatwierdza EASA: EASA jest właściwym organem.

Operatorzy lotniczy zatwierdzani przez państwo członkowskie: takie państwo członkowskie jest właściwym organem.

W sytuacji, gdy organizacja ma dwa AOC wydane przez dwa różne państwa (państwo A i państwo B), zdarzenia odnoszące się do statku powietrznego wykonującego operacje na podstawie AOC wydanego przez państwo A należy zgłaszać właściwemu organowi państwa A, a zdarzenia odnoszące się do statku powietrznego wykonującego operacje na podstawie AOC wydanego przez państwo B – właściwemu organowi państwa B.

W przypadku organizacji, które nie są certyfikowane ani zatwierdzone, właściwym organem jest państwo, w którym organizacja ma siedzibę (właściwym organem na terytorium RP jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych).<sup>x</sup>

#### *Przykład:*

Organizacja zajmująca się obsługą naziemną zgłasza zdarzenia zgodnie z rozporządzeniem 376/2014 państwu, w którym ma siedzibę.

### 3.9 Jaki jest wymagany format zapisywania i przekazywania zgłoszeń?

Rozporządzenie 376/2014 nakłada na organizacje wymogi związane z formatem i zawartością zgłoszeń (artykuł 7). Ten zestaw wymogów odnosi się do wszystkich zdarzeń podlegających zgłoszeniu (zgłoszenia podlegające raportowaniu zgodnie z MOR i VOR).

#### **Kluczowa zasada**

**Zgłoszenia zdarzeń zawarte w bazie danych organizacji i wysłane do właściwego organu muszą być zgodne z następującymi specyfikacjami:**

- zgodność oprogramowaniem ECCAIRS i taksonomii ADREP
- wykorzystanie standardowych formatów
- uwzględnienie obowiązkowych pól na dane

Ponadto organizacje zobowiązane są do wykorzystania procesów sprawdzających jakość danych i do klasyfikowania zdarzeń według zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa.

Szczegółowe informacje na temat tych wymogów znajdują się w rozdziałach 3.10 do 3.14.

Zobowiązania te odnoszą się do zgłoszeń zarejestrowanych w bazach danych organizacji.

Należy jednak pamiętać, że niektóre z wymaganych informacji mogą wymagać szczegółowej oceny lub analizy (np. klasyfikacja ryzyka) i mogą być dostępne po przeanalizowaniu zdarzenia.

<sup>x</sup> Przypis autora

Pamiętać również należy, że okres, w jakim organizacja jest zobowiązana dokonać zgłoszenia, może uniemożliwić takiej organizacji dostarczenie kompletnych danych w ramach wstępnego zgłoszenia. Jednakże organizacje powinny dążyć do przekazywania wstępnego zgłoszenia w jak najpełniejszej formie, w szczególności jeśli chodzi o ocenę bezpieczeństwa, gdyż nie wszystkie zgłoszenia muszą być uzupełniane o dalsze raporty.

Komisja Europejska przy wsparciu ze strony EASA opracowała European Reporting Portal, który jest dostępny tutaj<sup>Y</sup>. Ta strona internetowa oferuje pojedynczy adres, który mogą wykorzystywać organizacje dokonujące zgłoszeń w celu przekazywania informacji o zdarzeniach właściwym organom w formacie zgodnym z rozporządzeniem 376/2014.

#### **Kluczowa zasada**

**Wykorzystanie narzędzi i metod udostępnianych przez Komisję Europejską zapewnia zgodność z wymogami prawnymi związanymi z formatem.**

Należy pamiętać, że organizacje i właściwe organy mogą uzgodnić inną metodę, która zapewnia równorzędny poziom zgodności.

### **3.10 W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem kompatybilności z ADREP / ECCAIRS?**

Rozporządzenie 376/2014 zobowiązuje organizacje do wykorzystywania formatów, które są kompatybilne z oprogramowaniem ECCAIRS<sup>Z</sup> oraz taksonomią ADREP (*artykuł 7 ustęp 4*).

Kompatybilność z taksonomią ADREP rozumiana jest jako system raportowania wykorzystujący taksonomię ADREP (zintegrowaną z ECCAIRS). Zredukowana klasyfikacja pojęć (RIT), oparta na ADREP, jest zintegrowana z oprogramowaniem ECCAIRS i jest publikowana przez Komisję Europejską. Prowadzona jest przez Komisję Europejską, EASA i państwa członkowskie w kontekście ECCAIRS Steering Board and Committee.

Kompatybilność z oprogramowaniem ECCAIRS rozumiana jest jako środek, za pomocą którego dokonywane jest zgłoszenie, wykorzystujący środki techniczne i formaty danych umożliwiające bezpośrednie załadowanie informacji do bazy ECCAIRS. Oczekuje się, że organizacje uzgodnią to rozwiązanie techniczne ze swoimi właściwymi organami, tak by informacje były przekazywane w kompatybilnym formacie.

Aby ułatwić organizacjom zachowanie zgodności z tymi wymogami, Komisja Europejska, przy wsparciu ze strony EASA, opracowała standardowe metody, które można wykorzystać, aby zachować zgodność z wymogami kompatybilności ECCAIRS/ADREP.

Takie akceptowalne środki zgodności, to:

- format pliku E5X – przeznaczony głównie dla dużych organizacji generujących miesięcznie duże ilości zgłoszeń;
- European Reporting Portal (zgłoszenia off-line i on-line) – przeznaczony głównie dla małych i średnich organizacji, które miesięcznie nie generują wielu zgłoszeń;
- wykorzystanie systemu ECCAIRS – umożliwi wymianę plików ECCAIRS lub transfer danych poprzez oprogramowanie DINER.

European Reporting Portal<sup>AA</sup> ułatwia dokonywanie zgłoszeń do właściwego organu w formacie zgodnym z rozporządzeniem 376/2014. Zawiera on formularze zgłoszeniowe on-line i off-line, które są kompatybilne z taksonomią ADREP i oprogramowaniem ECCAIRS.

Należy pamiętać, że organizacje mają również możliwość uzgodnienia z właściwymi organami innych środków zapewniających podobny poziom kompatybilności z ECCAIRS i ADREP.

<sup>Y</sup> <http://www.aviationreporting.eu/>

<sup>Z</sup> <http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/>

<sup>AA</sup> <http://www.aviationreporting.eu/>

### 3.11 W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem zestandaryzowanego formatu?

Rozporządzenie 376/2014 zobowiązuje organizacje do wykorzystywania zestandaryzowanego formatu w celu ułatwienia wymiany informacji (*artykuł 7 ustęp 4*).

Jedną z metod raportowania udostępnianą przez Komisję Europejską jest plik do przesyłu danych E5X.

Inną metodą jest wykorzystanie formularzy zgłoszeniowych off-line lub on-line udostępnianych na European Reporting Portal, który udostępnia formularze zgłoszeniowe z podziałem na rodzaj zgłaszającej organizacji.

### 3.12 W jaki sposób można osiągnąć zgodność z wymogiem dot. pól obowiązkowych?

#### **Kluczowa zasada**

**Zestaw wspólnych pól obowiązkowych znajdujących się w Załączniku I.1 musi znajdować się w formularzach zgłoszeniowych dla każdego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu<sup>BB</sup>.**

**Zestaw konkretnych pól obowiązkowych znajdujących się w Załączniku I.2 musi być udostępniony tylko dla pewnych konkretnych zdarzeń, tj. zdarzeń, do których dane te odnoszą się.**

**Celem jest zapewnienie, że przekazane są dane konieczne do właściwego zrozumienia zdarzenia.**

#### *Przykłady:*

Pola związane z danymi odnoszącymi się do lotnisk (desygnator lokalizacji, lokalizacja na lotnisku) wymagane są tylko, jeśli zdarzenie dotyczy lotniska, na przykład wypadnięcie z pasa startowego.

Pola związane ze statkami powietrznymi wymagane są tylko, jeśli zdarzenie dotyczy statku powietrznego lub statków powietrznych. Mogą się one nie odnosić do pewnych zdarzeń, takich jak na przykład zaniedbanie ze strony służby żeglugi powietrznej, nieupoważniona osoba pozostawiona bez nadzoru na płycie postojowej lub problem przy produkcji silnika.

#### **Kluczowa zasada**

**Pola obowiązkowe nie mogą zostać niewypelnione, jeżeli odnoszą się do zdarzenia. Zawsze powinny być wypełnione jakąś wartością (Załącznik I).**

Jeżeli informacja na temat jakichś obowiązkowych danych nie jest znana, pole można wypełnić wartością “Nieznany” (Załącznik I). Inne dane mogą odnosić się do zdarzenia w konkretnych warunkach (np. “Nie ma zastosowania”).

Przesłanie pól obowiązkowych powinno nastąpić w formacie kompatybilnym z ECCAIRS/ADREP (*artykuł 7 ustęp 4*), tak by można go było automatycznie wprowadzić do bazy danych ECCAIRS właściwego organu (patrz rozdział 3.10 na temat kompatybilności z ECCAIRS/ADREP).

European Reporting Portal ułatwia wypełnienie pól obowiązkowych poprzez wskazanie danych, jakie mają być podane.

Rozporządzenie 376/2014 przewiduje możliwość zmiany wykazu pól obowiązkowych w oparciu o doświadczenie. Komisja, przy wsparciu ze strony EASA, będzie regularnie badać kompletność i prawidłowość wykazu pól obowiązkowych i może proponować zmiany do niego.

<sup>BB</sup> Patrz definicja zdarzenia podlegającego zgłoszeniu w rozdziale 3.7.i.

### 3.13 Jaki jest wymóg odnoszący się do klasyfikacji ryzyka?

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje zobowiązane są przekazywać klasyfikację ryzyka dla każdego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu (artykuł 7 ustęp 1 i Załącznik I.1).**

Klasyfikacja ryzyka jest jednym ze wspólnych pól obowiązkowych i dlatego też powinno być wypełnione dla każdego zdarzenia podlegającego zgłoszeniu. Oczekuje się, że tam, gdzie konieczna jest analiza i działania następcze, taka ocena ryzyka może być oceną wstępną opartą o informacje dostępne w czasie dokonywania wstępnego zgłoszenia.

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje mają możliwość korzystania z metodologii ryzyka, którą same wybiorą.**

Od momentu przyjęcia Europejskiego Systemu Klasyfikacji Ryzyka (European Risk Classification Scheme) – nie później niż w maju 2017 r. – właściwie organy będą zobowiązane do wykorzystywania go w celu analizy i klasyfikacji zdarzeń związanych z bezpieczeństwem, o których informacje gromadzą (artykuł 7 ustęp 2). Należy zauważyć, że niektóre organizacje z różnych dziedzin lotnictwa cywilnego biorą udział w opracowywaniu Europejskiego Systemu Klasyfikacji Ryzyka. Jeżeli organizacje będą korzystały z tego systemu, ułatwi to harmonizację klasyfikacji ryzyka w całej UE. Dlatego też należy promować jego stosowanie.

### 3.14 W jaki sposób należy stosować wymóg związany z procesem sprawdzania jakości danych?

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje zobowiązane są do opracowania procesów sprawdzania jakości danych odnoszących się do informacji przechowywanych w ich bazach danych oraz przekazywanych z takich baz (artykuł 7 ustęp 3).**

Procesy sprawdzania jakości danych powinny obejmować cztery główne obszary:

- błędy przy wprowadzaniu danych;
- kompletność danych, w szczególności odnoszących się do danych obowiązkowych;
- właściwe zastosowanie taksonomii ADREP;
- poprawa spójności danych, w szczególności pomiędzy informacjami zebranymi wstępnie, a zgłoszeniem przechowywanym w bazie danych (artykuł 7 ustęp 3).

Komisja Europejska przygotowuje materiał, który pomoże organizacjom opracować ich własne zasady odnoszące się do jakości. Materiał ten będzie zawierał przewodnik po kodach dla każdego zdarzenia podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu wymienionemu w rozporządzeniu 2015/1018 i będzie uzupełniony o biblioteki wyszczególniające niezbędne testy jakości w środowisku ECCAIRS. Materiał ten będzie dostępny w European Reporting Portal, gdy tylko zostanie ukończony.

### 3.15 W jaki sposób należy stosować wymóg związany z przekazaniem analizy i działań następczych?

Wprawdzie wszystkie zdarzenia zebrane przez organizację (MOR i VOR) podlegają wymogom związanym z analizą i działaniami następczymi (artykuł 13 ustęp 1 i 2), ale jedynie zdarzenia,

które podlegają zgłoszeniu (patrz rozdział 3.7), podlegają obowiązkowi przekazania do właściwego organu.

#### **Kluczowa zasada**

**Wśród zdarzeń podlegających zgłoszeniu jedynie te, w przypadku których analiza (pojedynczego zdarzenia bądź łącznie z grupą innych zdarzeń) doprowadziła do identyfikacji faktycznego lub potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, objęte są obowiązkiem przekazania informacji na temat analizy i działań następczych.**

**W przypadku takich zdarzeń rozporządzenie 376/2014 zobowiązuje organizacje do przekazywania właściwym organom wyników analizy, jeżeli taka została przeprowadzona, a także informacji nt. wszelkich działań podjętych w związku z taką analizą.**

**Organizacje zobowiązane są do zgłaszania wstępnych wyników w ciągu 30 dni od daty zgłoszenia zdarzenia i zachęcane są do zgłaszania ostatecznych wyników najszybciej jak to możliwe, lecz nie później niż trzy miesiące po dokonaniu zgłoszenia (artykuł 13 ustęp 4 i 5).**

Rozporządzenie 376/2014 daje jednakże właściwemu organowi możliwość zażądania od organizacji przekazania informacji nt. analizy oraz działań następczych również w przypadku innych zdarzeń podlegających zgłoszeniu. Właściwy organ może wystąpić z takim żądaniem w zależności od przypadku lub przyjąć ogólną zasadę zobowiązującą organizacje do przekazywania informacji nt. analizy i działań następczych odnoszących się do każdego zgłaszanego zdarzenia.

Organizacje porozumieją się z właściwymi organami w celu określenia, w jakich przypadkach faktyczne lub potencjalne zagrożenie dla lotnictwa jest identyfikowane na podstawie analizy. Powinno to zapewnić zgodność pomiędzy informacjami nt. analizy i działań następczych, które organizacja ma zamiar przekazać, a informacjami, które właściwy organ spodziewa się otrzymać. Za pośrednictwem Sieci Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, promowane będzie wspólne podejście tak, by zapewnić spójność pomiędzy państwami członkowskimi.

Jeżeli analiza oraz działania następcze związane ze zdarzeniem wymagane rozporządzeniem 376/2014 przeprowadzane są w kontekście istniejących procesów, takich jak systemy zarządzania uprawomocnione przepisami wykonawczymi rozporządzenia 216/2008, SMS, procesy związane z bezpieczeństwem wymagane prawem UE lub tym podobne, nie ma konieczności tworzenia innego systemu równoległego do systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji.

#### **Kluczowa zasada**

**Wprawdzie zaleca się, by organizacje dostarczały pełną analizę oraz informacje nt. działań następczych w możliwie najszybszym terminie i w zasadzie nie później niż 3 miesiące po powiadomieniu o zdarzeniu, ale analiza zdarzenia może zająć więcej niż 3 miesiące, zwłaszcza w przypadku skomplikowanego dochodzenia lub jeśli wymagane są usługi badacza-specjalisty.**

**Wymogi dot. działań następczych nie mają za zadanie narażenia jakości i dokładności analizy zdarzenia. Jeżeli będą naciski na zakończenie analizy w ciągu 3 miesięcy, może to zagrozić bezpieczeństwu, gdyż może się okazać, iż przyczyna zdarzenia nie zostanie dokładnie ustalona, a co za tym idzie nie będzie możliwości podjęcia odpowiednich działań zaradczych.**

Organizacje powinny uzgodnić z właściwymi organami format i charakter działań następczych oraz szczegóły dot. ostatecznej wersji analizy, jakie mają być przekazane. Za pośrednictwem Sieci Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego promowane będzie wspólne podejście w celu zapewnienia spójności pomiędzy państwami członkowskimi.

### 3.16 W jaki sposób należy postępować z zebranymi informacjami?

Szczegółowe informacje dot. tych kwestii znajdują się w rozdziale 2.12 i 2.13.

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje zobowiązane są do podjęcia odpowiednich środków mających zapewnić właściwy poziom poufności dot. zdarzeń, o których informacje zbierają i do przestrzegania przepisów dot. przetwarzania danych osobowych.**

W rozporządzeniu 376/2014 jest jasno zaznaczone, że wyraźne rozdzielanie pomiędzy wydziałami zajmującymi się zgłoszeniami zdarzeń a pozostałą częścią organizacji może być skutecznym sposobem do osiągnięcia tego celu (*motyw 34*). A zatem należy promować takie podejście tam, gdzie to możliwe.

Ponadto rozporządzenie 376/2014 zobowiązuje organizacje do przetwarzania danych osobowych wyłącznie w zakresie koniecznym dla celów tego rozporządzenia i zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi przetwarzania danych osobowych (*artykuł 15 ustęp 1*).

Rozporządzenie 376/2014 zapobiega pewnym działaniom, jakie mogłyby być podejmowane przeciw osobom dokonującym zgłoszenia i osobom wymienionym w zgłoszeniu jednocześnie identyfikując nieakceptowalne zachowania, które nie są objęte tymi ochronnymi ramami.

#### **Kluczowa zasada**

**Pracownicy i personel kontraktowy, którzy zgłaszają zdarzenie lub którzy są wymienieni w zgłoszeniu, nie będą ponosić jakiegokolwiek uszczerbku ze strony pracodawcy lub organizacji, dla której świadczone są usługi z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego, z wyjątkiem sytuacji, gdy miejsce ma nieakceptowalne zachowanie (*artykuł 16 ustęp 9*).**

Zasada ta jest wdrożona kilkoma warunkami zapobiegającymi działaniom, jakie mogłyby być podjęte przeciw osobom dokonującym zgłoszenia lub osobom wymienionym w zgłoszeniu. Jednocześnie identyfikują one nieakceptowalne zachowania, które nie są objęte tymi ramami ochronnymi.

Oznacza to, że jeżeli osoba zgłosi zdarzenie swojej organizacji, organizacja taka nie może winić zgłaszającego lub narazić go na uszczerbek z powodu przekazanych informacji. Zasada ta ma również zastosowanie do osób wymienionych w zgłoszeniu.

#### **Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 określa dwa wyjątki od tej zasady (*artykuł 16 ustęp 10*):**

- **umyślne naruszenie przepisów; i**
- **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.**

Celem jest jasne określenie w prawie granicy pomiędzy akceptowalnymi zachowaniami (które nie będą karane) i zachowaniami nieakceptowanymi (które będą podlegać karze).

Ponadto rozporządzenie 376/2014 określa dodatkowe zasady ograniczające możliwość ujawnienia lub wykorzystania zgłoszeń przez organizację.

#### **Kluczowa zasada**

**Organizacje mogą wykorzystywać zgłoszenia zdarzeń wyłącznie w celu, w którym zostały zebrane (artykuł 15 ustęp 1).**

**Organizacje nie mogą udostępniać ani wykorzystywać zgłoszeń:**

- w celu przypisania winy lub odpowiedzialności; lub
- do celów innych niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego (artykuł 15 ustęp 2).

Powyższe ograniczenia odnoszące się do ujawniania lub wykorzystania zgłoszeń mają zastosowanie zarówno wewnątrz organizacji, jak i poza nimi.

Dlatego też rozporządzenie zabrania dzielenia się informacjami na temat zdarzeń z mediami. Podobnie zabrania się dzielenia się informacjami na temat zdarzeń z władzą sądowniczą.

Zasada ta oznacza, że organizacje mogą wykorzystywać ww. informacje w celu zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Obejmuje to przede wszystkim środki i działania określone w artykule 13 oraz istniejące procedury i działania (np. zalecenia dot. bezpieczeństwa, dyrektywy dot. zdadności do lotu, biuletyn informacji nt. bezpieczeństwa itp.), w tym dzielenie się doświadczeniami z personelem organizacji.

Należy również pamiętać, że „dla celów zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego” odnosi się do wszelkich środków koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa i dlatego też może obejmować zawieszenie licencji lub wymóg poddania danej osoby dodatkowemu szkoleniu.

#### **Kluczowa zasada**

**Istnieje jednakże kilka wyjątków od tych zasad.**

**Po pierwsze w sytuacji, gdy bezpieczeństwo może być zagrożone, informacjami nt. zdarzeń można się dzielić lub można je wykorzystać w celu zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Stąd też rozporządzenie zezwala na dzielenie się informacjami nt. zdarzeń lub ich wykorzystanie w przypadkach wyszczególnionych w artykule 16 ustęp 10 w celu reakcji na zagrożenie bezpieczeństwa.**

**Po drugie wyjątek może mieć zastosowanie w sytuacji, gdy wszczęte zostanie dochodzenie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 996/2010, gdyż warunki tego rozporządzenia są nadrzędne w takim przypadku (artykuł 15 ustęp 2).**

Rozporządzenie 996/2010 przewiduje w artykule 14 ustęp 2 i 3, że w przypadkach, gdzie ma ono zastosowanie (wszczęcie formalnego technicznego badania wypadku lub incydentu), zgłoszenia zdarzeń nie będą udostępniane lub wykorzystywane w celach innych niż bezpieczeństwo lotnicze, chyba że sąd lub organ upoważniony do podjęcia decyzji o ujawnieniu zapisów zgodnie z prawem krajowym zadecydują, że ujawnienie zgłoszenia zdarzenia przyniesie więcej korzyści niż szkody w kraju i za granicą, jaką działanie takie mogłoby wyrządzić temu lub przyszłym badaniom (test bilansujący). Jeżeli taki test wykaże, że informacja na temat zdarzenia powinna zostać ujawniona, organizacja taka powinna ujawnić ją żądającemu jej organowi.

Organizacja rozpowszechni dane osobowe w ramach organizacji wyłącznie w przypadku, gdy jest to niezbędne ze względu na postęp badania lub ze względu na konieczność dopilnowania, by podjęte działania były właściwe (artykuł 16 ustęp 2). W takim przypadku organizacja może skorzystać z tych samych protokołów i porozumień, jakie zostały opracowane w porozumieniu z przedstawicielami pracowników w postępowaniu z innego rodzaju informacjami odnoszącymi się do bezpieczeństwa (np. monitorowanie danych lotu).

Aby zapewnić stosowanie wszystkich tych reguł prawnych, każda organizacja jest zobowiązana do przyjęcia wewnętrznych przepisów opisujących, w jaki sposób zasady „just culture” są gwarantowane i stosowane w ramach takiej organizacji (artykuł 16 ustęp 11). Przed wprowadzeniem takich wewnętrznych zasad, należy przeprowadzić konsultacje z przedstawicielami pracowników. Organ wyznaczony zgodnie z artykułem 16 ustęp 12 może zwrócić się o możliwość analizy takich wewnętrznych przepisów zanim zostaną one przyjęte.

Przy wsparciu ze strony Komisji i EASA, personel i przedstawiciele pracowników ze wszystkich dziedzin lotnictwa opracowali Europejską Wspólną Deklarację Just Culture, która zawiera zasady, jakie mają być wdrożone w każdej organizacji i odzwierciedlone w jej wewnętrznych przepisach „just culture” tak, by zasady te były skuteczne w takiej organizacji. Inicjatywa ta ma za zadanie wspieranie właściwego i zharmonizowanego wdrożenia tego warunku/postanowienia i powinna gwarantować podobny poziom ochrony we wszystkich organizacjach unijnych.

Deklaracja została oficjalnie zaprezentowana i podpisana w dniu 1 października w Brukseli i jest dostępna tutaj<sup>CC</sup>.

Ponadto dobrą praktyką opracowaną na podstawie doświadczenia u kilku operatorów jest ustanowienie „komitetu analizy zdarzeń” w ramach organizacji, którego rolą jest wspieranie praktycznego wdrożenia zasad ochronnych.

### **3.17 W jaki sposób chroniona jest informacja przekazywana właściwemu organowi?**

Informacje, które organizacje przekazują właściwym organom zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, przechowywane są w bazie danych właściwego organu. Te bazy danych objęte są surowymi przepisami dotyczącymi ochrony (patrz rozdział 2.12, 2.13, 4.3, 4.7 i 4.8).

Wszystkie informacje zawarte w bazach danych właściwych organów są później przekazywane do ECR. Ta baza danych podlega jeszcze surowszym przepisom dotyczącym ochrony. Oprócz przepisów prawnych ograniczających możliwe wykorzystanie informacji, dostęp do ECR jest umożliwiony władzom nadzorującym i przeprowadzającym badania, a także EASA i Komisji Europejskiej. Dostęp ten jest przyznawany na podstawie poufnego osobistego kodu dostępu opartego na unikalnym adresie IP.

---

<sup>CC</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sign-up-just-culture/index_en.htm)



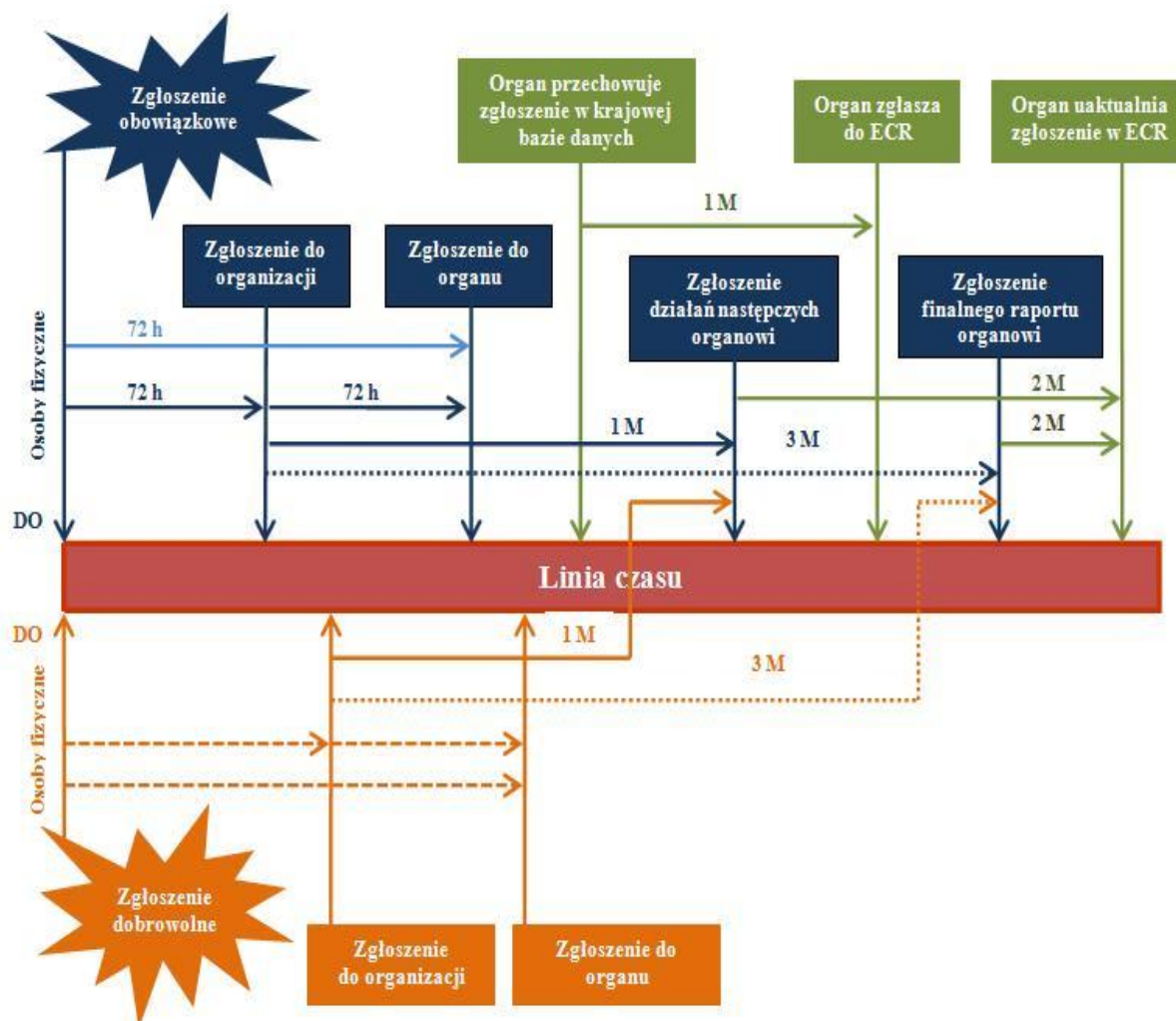
## **Rozdział 4**

# **Właściwe organy**

#### 4.1 Jaki jest przepływ zgłoszeń sugerowany w rozporządzeniu?

Zielone pola i linie w poniższym diagramie ilustrują obowiązek właściwego organu odnośnie przepływu zgłoszeń. Od dnia otrzymania wstępnego zgłoszenia ma on 30 dni na przesłanie go do ECR. W przypadku działań następczych ma on dwa miesiące na przesłanie uaktualnionych informacji do ECR. Ten przepływ oraz terminy odnoszą się zarówno do zdarzeń otrzymanych w kontekście obowiązkowych jak i dobrowolnych systemów zgłoszeń w organizacjach.

Ryc. 5. Przepływ informacji zgodnie z rozporządzeniem 376/2014



#### 4.2 Jakie informacje będą zbierane przez właściwy organ i w jaki sposób należy z nimi postępować?

Szczegółowe informacje na temat rodzajów informacji zbieranych przez właściwy organ znajdują się w rozdziale 3.7.

Rozporządzenie 376/2014 określa dwa różne systemy, obowiązkowy i dobrowolny, w celu wyjaśnienia obowiązków osób zgłaszających i organizacji dotyczących dokonywania zgłoszeń. Rozróżnienie takie nie ma wpływu na poziomie właściwego organu.

#### **Kluczowa zasada**

**Wszystkie zdarzenia zgłaszane przez organizację właściwemu organowi zgodnie z rozporządzeniem 376/2014 oraz jego przepisami wykonawczymi organ właściwy powinien traktować w ten sam sposób.**

**Wszystkie zdarzenia zgłoszone bezpośrednio przez indywidualną osobę właściwemu organowi, bez względu na to, czy zgłoszenie zostało dokonane zgodnie z rozporządzeniem 2015/1018, czy nie, będą traktowane w ten sam sposób przez właściwy organ.**

**Ogólnie rzecz biorąc rozporządzenie 376/2014 nie rozróżnia sposobu, w jaki właściwy organ powinien traktować zdarzenia podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu i zdarzenia podlegające dobrowolnemu zgłoszeniu.**

**Określa jednak różne wymogi dla właściwych organów dot. postępowania ze zdarzeniami przekazanymi przez organizację z jednej strony, a zdarzeniami zgłoszonymi przez indywidualną osobę z drugiej strony.**

Wszelkie informacje zebrane od organizacji bez względu na to, czy zostały one zebrane zgodnie z artykułem 4, czy 5, powinny być traktowane w ten sam sposób przez właściwy organ. Natomiast wszystkie zdarzenia zgłoszone bezpośrednio przez indywidualne osoby właściwemu organowi, bez względu na to, czy zostały zgłoszone zgodnie z artykułem 4, czy 5, powinny podlegać tym samym obowiązkom dot. analizy i działań następczych.

Więcej informacji na temat tego, w jaki sposób należy postępować z zebranymi informacjami znajduje się w odpowiedzi na pytanie poniżej.

### **4.3 W jaki sposób właściwe organy dzielą się informacjami?**

#### **Kluczowa zasada**

**Właściwe organy (państwa należące do EASA, jak i sama EASA) dzielą się wszystkimi informacjami zebranymi i zarejestrowanymi w odpowiednich bazach danych za pośrednictwem centralnego archiwum europejskiego (ECR) (artykuł 9).**

Dotyczy to także informacji odnośnie zdarzeń (artykuł 9 ustęp 1), które należy przekazać w ciągu 30 dni od otrzymania oraz informacji związanych z analizą i działaniami następczymi, które należy przekazać w ciągu 2 miesięcy od otrzymania (artykuł 13 ustęp 9). Dotyczy to również szczegółowych informacji odnoszących się do wypadków i poważnych incydentów, takich jak raport z badania (artykuł 9 ustęp 2).

Rozporządzenie 376/2014 (artykuł 10 ustęp 1) zapewnia pełen bezpieczny dostęp do ECR podmiotom zajmującym się regulacją bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego lub organom ds. badania zdarzeń lotniczych w ramach UE. Rozumie się przez to władze lotnicze państw członkowskich oraz organy ds. badania zdarzeń lotniczych, a także Komisję Europejską, EASA i EUROCONTROL. Dostęp taki obejmuje całą zawartość ECR, tzn. zdarzenia zarejestrowane po 15 listopada 2015 r. oraz te, które znajdowały się w ECR przed tą datą.

#### **Kluczowa zasada**

**Ponadto, jeżeli w czasie postępowania ze zdarzeniami właściwy organ zidentyfikuje kwestie, które mogą leżeć w polu zainteresowania innego właściwego organu lub które wymagają podjęcia przez inny właściwy organ działań związanych z bezpieczeństwem, należy przekazać wszelkie informacje związane z bezpieczeństwem do właściwego organu w najszybszym możliwym terminie (artykuł 9 ustęp 3).**

Rozporządzenie 376/2014 nie ma na celu zbędnej duplikacji przepływu informacji pomiędzy państwem członkowskim a EASA.

Dlatego też należy zastosować pewne kryteria w celu identyfikacji takich zdarzeń, które mogą leżeć w polu zainteresowania innego właściwego organu lub które mogą wymagać podjęcia

działań związanych z bezpieczeństwem i dlatego muszą być zgłoszone innemu właściwemu organowi.

Sytuacje, w których informacje nt. zdarzeń powinny być przekazane właściwemu organowi w najszybszym możliwym terminie, to następujące sytuacje:

➤ ostateczna analiza, która podsumowuje poszczególne dane nt. zdarzenia i przedstawia dogłębną analizę kwestii bezpieczeństwa jest lub może być interesująca dla innego państwa członkowskiego lub dla EASA. W przypadku EASA informacje takie mogą być powiązane z Europejskim Planem na Rzecz Bezpieczeństwa Lotniczego lub z funkcją EASA polegającą na promocji bezpieczeństwa;

lub

➤ spełnione są poniższe kryteria:

i. zdarzenie wpisuje się w zakres rozporządzenia 376/2014 (tzn. państwo członkowskie lub EASA jest właściwym organem, zdarzenie podlega zgłoszeniu zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, a organizacja, której zadaniem jest reakcja na zdarzenie, podlega rozporządzeniu 376/2014), i

ii. właściwy organ, który otrzymał informację o zdarzeniu doszedł do wniosku, że:

- organizacja, do której zdarzenie się odnosi oraz jej właściwy organ nie zostały powiadomione o zdarzeniu, lub
- organizacja nie zareagowała na zdarzenie we właściwy sposób lub nie było żadnej reakcji na takie zdarzenie.

Mechanizm ten może być wspomagany przez wymianę informacji w kontekście Sieci Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

#### 4.4 Kiedy informacja będzie przekazana do ECR?

##### **Kluczowa zasada**

**Właściwe organy zobowiązane są do przesyłania do ECR wstępnych zgłoszeń dokonanych przez organizacje oraz osoby indywidualne w ciągu 30 dni od zarejestrowania ich w bazach danych (artykuł 9 ustęp 1).**

O ile narzucenie systemu raportowania kompatybilnego z ECCAIRS i ADREP zapewni natychmiastowe wprowadzenie danych do środowiska ECCAIRS u właściwego organu, to czas pomiędzy otrzymaniem a rejestracją informacji należy uważać za bez znaczenia i w praktyce 30 dni od otrzymania wstępnego zgłoszenia powinno być wystarczającym terminem.

##### **Kluczowa zasada**

**Właściwe organy zobowiązane są do wysłania do ECR informacji związanych z analizą i działaniami następczymi nie później niż 2 miesiące od rejestracji działań następczych lub ostatecznego zgłoszenia (artykuł 13 ustęp 9).**

Wszelkie dodatkowe informacje związane z bezpieczeństwem uzyskane przez państwo członkowskie lub EASA dotyczące jakiegokolwiek zgłoszonego zdarzenia powinny być również przekazane do ECR w ciągu kolejnych dwóch miesięcy po zarejestrowaniu takiej informacji.

Aby ułatwić przetwarzanie działań następczych oraz ostatecznych raportów, należy promować wykorzystanie standardowych środków. Sieć Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (NoA) oraz Komitet Sterujący ECCAIRS będzie mieć wkład w opracowanie i promocję takich standardowych środków.

#### 4.5 Jaki jest wymagany format do rejestrowania i przekazywania informacji nt. zdarzeń?

##### **Kluczowa zasada**

**Zgłoszenia zdarzeń przesyłane do ECR będą zgodne z formatem specyfikacji, które zawierają (artykuł 7):**

- **kompatybilność z oprogramowaniem ECCAIRS oraz taksonomią ADREP;**
- **wykorzystanie standardowych formatów;**
- **obowiązkowe pola;**
- **wykorzystanie procesów sprawdzania jakości danych;**
- **klasyfikację zebranych zdarzeń zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka.**

Szczegółowe informacje na temat tych wymogów znajdują się w rozdziale 3.10 i 3.14.

EASA i Komisja opracowują narzędzia mające wspomagać zharmonizowaną jakość danych oraz ich kompletność w całej UE poprzez:

- publikację zasad dot. jakości, które można zastosować w dowolnym środowisku informatycznym lub bazie danych;
- opracowanie niezbędnych metod w środowisku ECCAIRS w celu wspomoczenia państw członkowskich w spełnieniu wymogów odnoszących się do obowiązkowych pól; i
- zapewnienie szkolenia państwom członkowskim w celu ułatwienia właściwego wykorzystania taksonomii ADREP.

Ponadto Komisja Europejska opracowuje materiał mający za zadanie pomóc państwom członkowskim opracować ich własne zasady jakości. Materiał ten będzie zawierał wskazówki dot. kodowania wszystkich zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłoszeniu wymienionych w rozporządzeniu 2015/1018 i będzie uzupełniony przez odpowiednie biblioteki wyszczególniające obowiązkowe kontrole jakości w środowisku ECCAIRS. Materiał będzie dostępny na European Reporting Portal, jak tylko zostanie ukończony.

Rozporządzenie 376/2014 wymaga, by państwa członkowskie i EASA przechowywały i przekazywały wartość ryzyka dla każdego otrzymanego zdarzenia. Wartość ta powinna odzwierciedlać wykonaną ocenę ryzyka (artykuł 7 ustęp 2).

##### **Kluczowa zasada**

**Otrzymując od organizacji klasyfikację ryzyka dla zdarzenia, właściwy organ zobowiązany jest zweryfikować je i wprowadzić korektę, jeśli to konieczne. Następnie zobowiązany jest do zatwierdzenia go zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka (artykuł 7 ustęp 2).**

Europejski System Klasyfikacji Ryzyka jest w opracowaniu, więc odpowiednie akty prawne powinny zostać przyjęte do maja 2017 r. w celu zapewnienia właściwego wdrożenia systemu.

Rozporządzenie 376/2014 przewiduje, że artykuł 7 ustęp 2 wejdzie w życie dopiero po przyjęciu odpowiednich przepisów prawa określających przepisy wykonawcze mające zastosowanie do Europejskiego Systemu Klasyfikacji Ryzyka. Jednakże artykuł 7 ustęp 1 oraz Załącznik I.1 rozporządzenia 376/2014 wymagają klasyfikacji ryzyka od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

**Kluczowa zasada**

Państwa członkowskie i EASA zobowiązane są do zapewniania klasyfikacji ryzyka dla każdego zdarzenia zarejestrowanego w ich bazach danych od dnia 15 listopada 2015 r. Jednakże nie są one zobowiązane do sprawdzania i zmieniania klasyfikacji ryzyka przekazanej przez organizacje ani zatwierdzania jej zgodnie ze wspólnym europejskim systemem klasyfikacji ryzyka przed przyjęciem tego systemu.

**4.6 Jakie są obowiązki właściwego organu w zakresie nadzoru?**

**Kluczowa zasada**

Rozporządzenie 376/2014 wymaga od każdego właściwego organu, by w odpowiedni sposób monitorował działania organizacji, za które jest odpowiedzialny (*artykuł 13 ustęp 8*). Obowiązek ten nie wymaga od właściwego organu przeprowadzania szczegółowego dochodzenia w przypadku każdego pojedynczego zdarzenia, o którym został powiadomiony. W ramach monitoringu oczekuje się, że właściwy organ będzie uczestniczył w ogólnych zadaniach związanych z nadzorem w organizacjach, za które jest odpowiedzialny.

Aby wypełnić ten obowiązek, właściwy organ musi ustanowić proces oceny zgłaszanej informacji. Proces ten powinien pozwolić właściwemu organowi na żądanie podjęcia dodatkowych działań przez organizację w sytuacji, gdy stwierdził, że podjęte działania nie były właściwe w stosunku do faktycznego lub potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa (*artykuł 13 ustęp 8*). Powinien on również zezwolić na analizę i zatwierdzenie klasyfikacji ryzyka zdarzenia.

Jeżeli monitoring ma miejsce w organizacjach, które nie leżą w zakresie kompetencji właściwego organu (organizacje zajmujące się obsługą naziemną, małe lotniska), obowiązek monitoringu nie wymaga stwarzania kompleksowych mechanizmów nadzorczych, takich jak inspekcje. Oczekuje się jednak zezwolenia na analizę informacji przekazywanych z zamiarem monitorowania właściwości podjętych działań.

**Kluczowa zasada**

Nie wszystkie zgłoszone zdarzenia będą wymagały podjęcia działań, a wstępna ocena dokonana przez właściwy organ po wstępnym zgłoszeniu może ujawnić, że pewne zdarzenia można zamknąć zaraz po ich otrzymaniu (nie jest konieczna dalsza analiza ani działania).

W takiej sytuacji zdarzenia te powinny podlegać ocenie, jeżeli organizacja przekaze informacje o działaniach następczych lub jeśli dodatkowe informacje zebrane przez właściwy organ kwestionują wstępną ocenę (np. poprzez otrzymanie innego raportu dot. tego samego zdarzenia z innego źródła).

**4.7 W jaki sposób należy postępować z zebranymi informacjami?**

**Kluczowa zasada**

Państwa członkowskie i EASA nie będą pozbawione możliwości podjęcia jakichkolwiek działań niezbędnych do zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego (*artykuł 16 ustęp 5*).

Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w rozdziale 2.12 i 2.13.

#### **Kluczowa zasada**

**Państwa członkowskie i EASA nie mogą rejestrować danych osobowych w swoich bazach danych. Ponadto zobowiązane są do podjęcia wszelkich niezbędnych kroków do zapewnienia właściwej ochrony informacji dot. zdarzeń, które zbiorą oraz do stosowania się do zasad dot. przetwarzania danych osobowych.**

Rozporządzenie 376/2014 zapewnia zachowanie w tajemnicy tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia lub jakichkolwiek innych osób wymienionych w zgłoszeniach przechowywanych w bazach danych rejestrujących zdarzenia w państwach członkowskich oraz w bazie danych EASA. Zabrania ono rejestrowania danych osobowych (np. nazwiska osoby dokonującej zgłoszenia lub kogokolwiek innego wymienionego w zgłoszeniu, adresów osób fizycznych) w bazie danych właściwego organu (*artykuł 16 ustęp 1, 2 i 3, oraz motyw 35*).

Ponadto wymogi dot. zachowania poufności informacji oraz przetwarzania danych osobowych podobne do tych narzuconych organizacjom mają zastosowanie w państwach członkowskich i w EASA. Motyw 33 podkreśla, że krajowe przepisy dot. wolności informacji muszą brać pod uwagę zapewnienie niezbędnego poziomu poufności informacji.

Oprócz ograniczenia w wykorzystaniu i ujawnianiu informacji w ramach organizacji i przez organizacje, rozporządzenie 376/2014 zawiera także zapisy ograniczające wykorzystanie przez państwo lub EASA zgłoszenia zdarzenia oraz gwarantuje jego poufność.

#### **Kluczowa zasada**

**Państwa nie mogą wszcząć postępowania dyscyplinarnego, administracyjnego ani sądowego w odniesieniu do niezamierzonego lub nieumyślnego naruszenia prawa, o którym państwa członkowskie dowiadują się tylko dzięki zgłoszeniu dokonанemu zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, chyba że krajowe prawo karne stanowi inaczej (*artykuł 16 ustęp 6 i motyw 43*).**

**W przypadkach, gdy postępowanie dyscyplinarne lub administracyjne zostało wszczęte zgodnie z prawem krajowym, informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń nie mogą być wykorzystane przeciw osobom dokonującym zgłoszenia lub wymienionym w zgłoszeniu (*artykuł 16 ustęp 7 i motyw 44*).**

#### **Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 uznaje dwa wyjątki od tych zasad (*artykuł 16 ustęp 10*):**

- **umyślne naruszenie przepisów; i**
- **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.**

Celem jest jasne określenie w prawie granicy pomiędzy akceptowalnym zachowaniem (które nie powinno być karane), a zachowaniem nieakceptowalnym (które może zostać ukarane).

Oznacza to, że z wyjątkiem przypadków nieakceptowalnego zachowania państwo nie może wszcząć postępowania, jeżeli dowiedziało się o sytuacji tylko dlatego, że zdarzenie zostało zgłoszone zgodnie z rozporządzeniem 376/2014. Jeżeli jednak wszczęcie postępowania karnego na podstawie dokonanego zgłoszenia jest dozwolone prawem krajowym, prawo krajowe jest nadrzędne. Jednakże ograniczenie możliwości ujawnienia informacji na temat zdarzeń (patrz poniżej) ma zastosowanie we wszystkich przypadkach.

#### **Kluczowa zasada**

**Właściwe organy mogą wykorzystać zgłoszenia zdarzeń wyłącznie do celów, do których zdarzenie zostały zgromadzone (artykuł 15 ustęp 1).**

**Nie mogą one udostępniać lub wykorzystywać zgłoszeń w celu:**

- **przypisania winy lub odpowiedzialności; lub**
- **innym niż zachowanie lub poprawa bezpieczeństwa lotniczego (artykuł 15 ustęp 2).**

Ograniczenia wykorzystania lub ujawnienia zgłoszeń mają zastosowanie zarówno wewnątrz organizacji, jak i poza nią.

Dlatego też dzielenie się informacjami nt. zdarzeń z mediami nie jest dozwolone rozporządzeniem 376/2014. Nie jest dozwolone również ujawnianie informacji nt. zgłoszeń władzom sądowniczym.

#### **Kluczowa zasada**

**Istnieją jednak nieliczne wyjątki od tych zasad.**

**Po pierwsze w sytuacji, gdy bezpieczeństwo jest zagrożone, informacją o zdarzeniu można się podzielić lub ją wykorzystać w celu zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Dlatego też dzielenie się informacjami nt. zdarzeń lub ich wykorzystanie w przypadkach określonych w artykule 16 ustęp 10 w celu reakcji na zagrożenie jest dozwolone rozporządzeniem. Ponadto można zastosować wszelkie środki konieczne dla bezpieczeństwa, w tym zawieszenie licencji lub żądanie udziału w dodatkowym szkoleniu, jeśli to konieczne. Sprzyja temu również zasada mówiąca o tym, że państwom członkowskim i EASA nie zabrania się podejmowania wszelkich działań koniecznych dla zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z artykułem 16 ustęp 5.**

**Po drugie wyjątek może stanowić sytuacja, gdzie wszczęto badanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010, gdyż przepisy rozporządzenia 996/2010 są nadrzędne (artykuł 15 ustęp 2).**

Rozporządzenie 996/2010 zakłada w artykule 14 ustęp 2 i 3, że w przypadkach, w których ma zastosowanie (wszczęcie formalnego technicznego badania wypadku lub incydentu), zgłoszenia zdarzeń nie będą udostępniane ani wykorzystywane w celach innych niż związanych z bezpieczeństwem lotniczym, chyba że administracja, sąd lub właściwy organ, który może podjąć decyzję o ujawnieniu zgłoszeń zgodnie z przepisami prawa krajowego zdecyduje, że korzyści z ujawnienia zgłoszenia będą większe niż negatywny wpływ w kraju i za granicą na to lub jakiegokolwiek inne przyszłe badania (test bilansujący). Jeżeli wynik testu bilansującego wykaże, że informacje nt. zdarzenia powinny być ujawnione, organizacja powinna udostępnić je zwracającemu się o to organowi.

Państwa członkowskie mogą opracować na poziomie krajowym ramy zapewniające wyższy poziom ochrony (artykuł 16 ustęp 8), które mogą zapewnić osobom dokonującym zgłoszenia pełną nietykalność.

#### **Kluczowa zasada**

**Wszelkie ograniczenia mające zastosowanie do ujawniania i wykorzystania informacji o zdarzeniach zawarte w rozporządzeniu 376/2014 obejmują całą bazę danych właściwego organu, tzn. mają zastosowanie do wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w bazie danych, w tym zarejestrowanych w bazie danych przed 15 listopada 2015 r.**

Rozporządzenie wymaga również, by właściwe organy państw członkowskich współpracowały z właściwymi organami odpowiedzialnymi za organizację wymiaru sprawiedliwości w drodze zawartych wcześniej porozumień administracyjnych (artykuł 15 ustęp 4). Porozumienia te mają zapewnić prawidłową równowagę pomiędzy potrzebą właściwego organu wymiaru sprawiedliwości z jednej strony, a koniecznością ciągłej dostępności informacji związanych z



bezpieczeństwem z drugiej strony. Porozumienia te powinny zatem obejmować dostęp do zgłoszeń przez władzę sądowniczą w przypadkach, w których zastosowanie ma rozporządzenie 996/2010.

#### **4.8 Czy właściwy organ może dzielić się informacjami zawartymi w ECR i pod jakimi warunkami?**

ECR jest europejską bazą danych i dlatego dostęp do niej oraz jej wykorzystanie podlegają konkretnym przepisom prawa unijnego.

##### **Kluczowa zasada**

**Państwa członkowskie i EASA dopilnują zgodności z przepisami dot. dostępu do ECR oraz jej wykorzystania, w tym dostępu lokalnego, jaki mają do ECR. Przyznanie bezpośredniego dostępu do ECR jest ograniczone do określonego personelu władz lotniczych w państwach członkowskich, krajowych organów ds. badania zdarzeń lotniczych i EASA. Zabrania się udzielania dostępu innym osobom.**

Możliwość przekazywania konkretnych informacji zawartych w ECR oraz procesy, jakie należy przy tym zastosować, określone są w artykułach 10 do 12 rozporządzenia 376/2014.

W tym kontekście strony trzecie mogą zażądać dostępu do informacji zawartych w ECR. Żądanie takie będzie przekazane państwu członkowskiemu, w którym strona taka ma siedzibę lub Komisji Europejskiej, gdy siedziba strony znajduje się poza terytorium UE. Państwo członkowskie lub Komisja Europejska oceni zasadność żądania i, jeżeli żądanie będzie uzasadnione, przekaze stosowne informacje.

Informacja z ECR może być przekazana wyłącznie w zagregowanej formie (np. liczba wtargnięć na pas startowy w danym okresie) lub w formie anonimowej (z usuniętymi wszelkimi szczegółami, w tym nazwą organizacji, której zdarzenie dotyczy, które mogłyby spowodować ujawnienie tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia lub strony trzeciej). Informacja w formie nie anonimowej może być przekazana tylko wtedy, gdy dotyczy wyposażenia, operacji lub obszaru działalności strony zwracającej się o udostępnienie informacji (*artykuł 2 i 11*). Informacje niezwiązane z wyposażeniem należącym do strony zwracającej się o udostępnienie informacji, ale związane z działalnością takiej strony będzie przekazana w formie anonimowej.

Żądania muszą spełniać kryteria określone w artykule 10 i 11 rozporządzenia 376/2014 i będą zależeć od indywidualnej decyzji podjętej przez właściwą osobę kontaktową.

Strona trzecia otrzymująca informacje z ECR odpowiada za dopilnowanie, by informacja taka została wykorzystana wyłącznie w celu określonym w formularzu żądania, by nie była ujawniona bez pisemnej zgody strony dostarczającej taką informację i by strona występująca o informację podjęła wszelkie niezbędne środki do zapewnienia odpowiedniego poziomu poufności otrzymanej informacji.

#### **4.9 W jaki sposób państwa zobowiązane są stosować artykuł 16 ustęp 2 rozporządzenia 376/2014?**

##### **Kluczowa zasada**

**Artykuł 16 ustęp 2 zobowiązuje państwa członkowskie do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wdrożenie artykułu 16 ustęp 6, 9 i 11.**

Artykuł 16 ustęp 6 określa zasadę ograniczenia procedur, a artykuł 16 ustęp 9 określa zasadę odnoszącą się do ochrony przed uszczerbkiem w kontekście korporacyjnym. Obie zasady objęte są wyjątkami określonymi w artykule 16 ustęp 10. Artykuł 16 ustęp 11 określa obowiązek organizacji odnoszący się do przyjęcia po konsultacji z przedstawicielami personelu

wewnętrznych reguł opisujących, w jaki sposób zasady „just culture” są gwarantowane i stosowane w ramach danej organizacji.

**Kluczowa zasada**

**Państwa członkowskie mają pełną elastyczność przy podejmowaniu decyzji dotyczącej tego, któremu organowi zostanie powierzona ta funkcja.**

Może to być istniejący organ lub organ powołany do życia specjalnie w celu spełnienia tego obowiązku. Organ taki może również mieć powierzone obowiązki związane z lotnictwem, sądownictwem, rzecznikiem praw lub inne. Państwa członkowskie zachęca się jednak do wyznaczenia organu, który będzie działać niezależnie od tych odpowiedzialnych za stosowanie artykułu 16 ustęp 6, 9 i 11.

Wyznaczony organ będzie odpowiedzialny za:

- zbieranie informacji o domniemanym łamaniu zasad przez pracowników i personel kontraktowy i zajmowanie się nimi;
- doradzanie odpowiednim władzom państw członkowskich w sprawie podejmowania działań przeciw tym, kto łamie zasady ochrony osoby zgłaszającej i innych osób wymienionych w zgłoszeniach, takich jak działania naprawcze lub kary;
- analizę wewnętrznych zasad „just culture” w organizacjach mających siedzibę w państwie członkowskim.

Organ taki będzie koordynować prace z władzami swojego państwa członkowskiego odpowiedzialnymi za nakładanie kar w razie złamania zapisów rozporządzenia i będzie doradzać im w sprawie środków zaradczych lub sankcji, jakie zamierza przyjąć (artykuł 16 ustęp 12).

Raport wyszczególniający działania takiego organu będzie przekazywany Komisji Europejskiej co pięć lat.

## **Rozdział 5**

# **Piloci prywatni**

### 5.1 Dlaczego należy zgłaszać zdarzenia?

Zgłaszanie zdarzeń ma ogromne znaczenie dla unikania wypadków lotniczych. Przyczynia się to do zrozumienia, gdzie pojawiają się zagrożenia w systemie lotnictwa i pomaga osobom podejmującym decyzje w organizacjach i właściwych organach (zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym) podejmować odpowiednie działania (patrz również rozdział 1.1).

Informacja i wywiad dot. bezpieczeństwa konieczny do poprawy bezpieczeństwa w państwach członkowskich i w UE w dużej mierze zależy od poszczególnych osób zgłaszających zdarzenia, gdy mają one miejsce. Bez tych informacji nie można by było właściwie zrozumieć problemów związanych z bezpieczeństwem lotniczym ani odpowiednio na nie reagować.

Dlatego też zgłaszanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem przez pilotów prywatnych bezpośrednio przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego i do unikania wypadków.

### 5.2 Czy prawo nakłada obowiązek zgłaszania zdarzeń?

Rozporządzenie 376/2014 (*artykuł 4 ustęp 6a*) wymaga, by piloci statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim; lub statku powietrznego zarejestrowanego poza Unią, ale używanego przez operatora, któremu państwo członkowskie zapewnia nadzór nad operacjami; lub operatora mającego siedzibę na terenie Unii, do zgłaszania pewnych konkretnych zdefiniowanych zdarzeń.

#### **Kluczowa zasada**

**Piloci prywatni latający na statkach powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim podlegają wymogowi zgłaszania zdarzeń zgodnie z prawem UE.**

### 5.3 Jakie zdarzenia należy zgłaszać?

#### **Kluczowa zasada**

**Zgłaszanie zdarzeń mających związek z bezpieczeństwem powinno być promowane.**

Aby wyjaśnić, jakie są zobowiązania prawne, rozporządzenie 376/2014 rozróżnia pomiędzy zdarzeniami, które zawsze powinny być zgłaszane (zdarzenia zgłaszane obowiązkowo), a zdarzeniami, które mogą być zgłaszane, jeżeli osoba dokonująca zgłoszenia uzna, że to konieczne (zdarzenia zgłaszane dobrowolnie).

Zdarzenia zgłaszane w kontekście systemów obowiązkowego zgłaszania to te, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego i które zakwalifikowane zostały do określonych kategorii (*artykuł 4 ustęp 1*). Aby ułatwić identyfikację tych zdarzeń, Komisja została zobowiązana do przyjęcia wykazu klasyfikującego zdarzenia, do których należy się odnieść podczas zgłaszania zdarzeń (*artykuł 4 ustęp 5*).

Te zdarzenia, które mają być zgłaszane, są zatem wymienione w rozporządzeniu wykonawczym 2015/1018 klasyfikującym zdarzenia podlegające zgłoszeniu w ramach obowiązkowych systemów raportowania. Zdarzenia zawarte w rozporządzeniu 2015/1018 to te, które legislator uznał za zdarzenia mogące stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego. Podział w różnych Załącznikach do rozporządzenia 2015/1018 ma na celu ułatwienie osobom zgłaszającym identyfikacji zdarzeń, które muszą być zgłoszone.

#### **Kluczowa zasada**

**Zdarzenia, które zawsze muszą być zgłaszane, wymienione są w Załączniku V do rozporządzenia 2015/1018.**

Rozporządzenie 2015/1018 w Załączniku V.1, V.2 i V.3 mówi, że struktura Rozdziału jest tak opracowana, by „odpowiednie zdarzenia były połączone z kategoriami działań, w czasie których zwykle występują (na co wskazuje doświadczenie), w celu ułatwienia zgłaszania tych zdarzeń”.

**Kluczowa zasada**

**Dlatego też wszystkie zdarzenia wymienione w konkretnym Rozdziale Załącznika V do rozporządzenia 2015/1018 podlegają zgłoszeniu niezależnie od okoliczności, w jakich zdarzenia takie mogą wystąpić.**

Nie ma prawnego obowiązku zgłaszania zdarzeń niewymienionych w Załączniku V do rozporządzenia 2015/1018. Niemniej jednak należy promować zgłaszanie wszelkich zdarzeń mających związek z bezpieczeństwem przez osoby, które są świadome wystąpienia takiego zdarzenia.

Komisja przygotowała i opublikowała materiał promocyjny w celu promocji i zachęcenia do zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem. Materiał ten jest dostępny tutaj<sup>DD</sup>.

#### **5.4 W jaki sposób rozpoznać, że zdarzenie podlega zgłoszeniu?**

Obowiązek zgłaszania jest powiązany ze świadomością sytuacji ze strony osoby objętej obowiązkiem zgłaszania. Przyjmuje się, że określenie „być świadomym” zdarzenia odnosi się do sytuacji, kiedy to dana osoba była bezpośrednio zaangażowana w zdarzenie.

Załącznik V do rozporządzenia 2015/2018 informuje o pewnych zdarzeniach, które są wydarzeniami faktycznymi łatwymi do zidentyfikowania, np. „niezamierzona utrata kontroli”. W takich przypadkach zdarzenie musi być zgłoszone w momencie jego wystąpienia. Załącznik V do rozporządzenia 2015/1018 obejmuje także sytuacje, w których osoba zgłaszająca musi dokonać oceny, aby stwierdzić, czy statek powietrzny lub osoby znajdujące się na jego pokładzie mogą być narażone na niebezpieczeństwo. Należy tu zaliczyć np. następujące zdarzenie: „Każdy lot wykonany statkiem, który nie był zdalny do lotu, albo który nie został całkowicie przygotowany do lotu i który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego, osób znajdujących się na jego pokładzie lub innych osób”. W takich przypadkach zdarzenie należy zgłosić, jeżeli potencjalna osoba dokonująca zgłoszenia uzna, że statek powietrzny lub osoby znajdujące się na jego pokładzie mogą być narażone na niebezpieczeństwo. W takich sytuacjach trudniej jest ocenić, czy zgłoszenia należy dokonać, czy nie.

**Kluczowa zasada**

**W sytuacji, gdy osoba zgłaszająca zdarzenie jest świadoma zdarzenia i podejrzewa, że zdarzenie takie podlega zgłoszeniu, ale nie ma co do tego pewności, powinna zdarzenie zgłosić.**

#### **5.5 Czy należy zgłaszać zdarzenia, które miały miejsce poza UE?**

**Kluczowa zasada**

**Zdarzenia należy zgłaszać, nawet jeśli mają miejsce poza UE.**

#### **5.6 Jakiemu organowi należy zgłaszać zdarzenia?**

**Kluczowa zasada**

**Piloci prywatni zobowiązani są do zgłaszania zdarzeń państwu członkowskim, które wydały, zatwierdziły lub przekonwertowały ich licencję pilota.**

<sup>DD</sup> <http://www.aviationreporting.eu>

Piloci tacy mogą być również zobowiązani do wypełniania innych zobowiązań związanych ze zgłaszaniem zdarzeń zgodnie z innymi zasadami. Ponadto mogą być zachęceni do dzielenia się zgłoszeniami zdarzeń z państwem członkowskim najbardziej odpowiednim z punktu widzenia reakcji na problem związany z bezpieczeństwem odnoszący się do takiego zdarzenia (np. państwo rejestracji lub państwo, na terytorium którego zdarzenie miało miejsce).

### 5.7 W jakim formacie należy dokonywać zgłoszeń?

Piloci prywatni nie mają obowiązku dokonywać zgłoszeń w jakimś konkretnym formacie. Mogą oni wybrać formę najbardziej odpowiednią spośród form dostępnych w państwie, któremu dokonują zgłoszenia.

Aby ułatwić prywatnym pilotom zgłaszanie zdarzeń, Komisja Europejska, przy wsparciu ze strony EASA, opracowała European Reporting Portal, który jest dostępny tutaj<sup>EE</sup>. Pozwala on, w zależności od metody wybranej przez państwo, na bezpośrednie zgłaszanie zdarzeń w portalu przez internet lub na przesłanie zgłoszenia do krajowego portalu danego państwa.

### 5.8 Czy zgłoszenie jest poufne?

#### Kluczowa zasada

**Państwa członkowskie nie mogą rejestrować danych osobowych w swoich bazach danych. Ponadto zobowiązane są do podjęcia odpowiednich kroków w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu poufności zdarzeń, które gromadzą oraz do przestrzegania przepisów dot. przetwarzania danych osobowych.**

Rozporządzenie 376/2014 zabrania rejestracji danych osobowych (np. nazwiska osoby dokonującej zgłoszenia lub innych osób wymienionych w zgłoszeniu, adresów osób fizycznych) w bazie danych państwa członkowskiego (*artykuł 16 ustęp 1, 2 i 3 oraz motyw 35*).

Ponadto istnieją wymogi obowiązujące państwa członkowskie dot. poufności informacji oraz przetwarzania danych osobowych. I w końcu motyw 33 podkreśla, że krajowe przepisy dot. swobody dostępu do informacji muszą uwzględniać zapewnienie koniecznego poziomu poufności informacji.

### 5.9 Czy zgłoszenie może być wykorzystane przeciwko osobie zgłaszającej lub innej osobie wymienionej w zgłoszeniu?

#### Kluczowa zasada

**Rozporządzenie 376/2014 zawiera surowe przepisy ochronne dot. osób dokonujących zgłoszenia oraz osób wymienionych w zgłoszeniu. Przepisy te zawierają ograniczenia dot. możliwości ujawnienia lub wykorzystania zgłoszeń.**

Rozporządzenie 376/2014 zawiera szereg zapisów mających na celu zachęcenie do dokonywania zgłoszeń poprzez uniemożliwienie wykorzystania takich zgłoszeń przeciw osobom dokonującym zgłoszenia i innym osobom wymienionym w zgłoszeniu.

Rozporządzenie 376/2014 stwierdza, że system lotnictwa oparty jest na informacji zwrotnej oraz doświadczeniach wynikających z wypadków i incydentów lotniczych oraz że informacja zwrotna przekazywana przez osoby bezpośrednio zaangażowane jest kluczowa dla poprawy bezpieczeństwa. Rozporządzenie podkreśla także potrzebę stworzenia atmosfery, w której potencjalne osoby dokonujące zgłoszenia mają zaufanie do istniejących systemów i nie boją się dokonywać zgłoszeń. Potrzeba stworzenia takiej atmosfery wspomaga zasady ochronne zawarte w rozporządzeniu (ograniczenia w wykorzystaniu lub dostępności informacji, zasady „just

<sup>EE</sup> <http://www.aviationreporting.eu/>

culture” w ramach organizacji, zasada braku samooskarżenia itp.). Celem takich zasad jest stworzenie atmosfery, w której ludzie nie boją się dokonywać zgłoszeń i tym samym przyczyniają się do ciągłej dostępności informacji związanych z bezpieczeństwem.

Nie ma to na celu zwolnienia poszczególnych osób od odpowiedzialności, ale znalezienie równowagi pomiędzy całkowitą bezkarnością a kulturą obwiniania. Równowaga ta jest wspomagana przez definicję „just culture” (artykuł 2), artykuł 16 oraz kilka motywów.

#### **Kluczowa zasada**

**Zasada „just culture” powinna zachęcać ludzi do zgłaszania informacji związanych z bezpieczeństwem, ale nie powinna ich zwalniać od zwykłych obowiązków (*motyw 37*). Jest to określane mianem kultury, w której operatorzy lub inne osoby bezpośrednio zaangażowane nie są karane za działania, zaniechania lub podjęte decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wykszolenia, ale w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody (*artykuł 2*).**

#### **Kluczowa zasada**

**Państwa nie mogą wszcząć postępowania dyscyplinarnego, administracyjnego ani sądowego odnoszącego się do niezamierzonego lub nieumyślnego naruszenia prawa, o którym państwo dowiedziało się dzięki zgłoszeniu dokonaneemu zgodnie z rozporządzeniem 376/2014, chyba że krajowe prawo karne stanowi inaczej (*artykuł 16 ustęp 6 i motyw 43*).**

**Jeżeli postępowanie administracyjne lub dyscyplinarne zostało wszczęte zgodnie z prawem krajowym, informacje zawarte w zgłoszeniach nie mogą zostać wykorzystane przeciwko osobom dokonującym zgłoszenia lub osobom wymienionym w zgłoszeniu (*artykuł 16 ustęp 7 i motyw 44*).**

#### **Kluczowa zasada**

**Rozporządzenie 376/2014 określa dwa wyjątki od tych zasad (*artykuł 16 ustęp 10*):**

- **umyślne naruszenie przepisów; i**
- **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.**

Państwa członkowskie mogą na poziomie krajowym zapewnić bardziej surowe ramy ochronne (artykuł 16 ustęp 8), które mogą zapewnić pełną niekaralność dla osób zgłaszających.

Oznacza to, że poza sytuacjami, w których dochodzi do nieakceptowalnych zachowań, państwo nie może wszcząć postępowania, jeżeli dowiedziało się o zdarzeniu tylko dzięki zgłoszeniu dokonaneemu zgodnie z rozporządzeniem 376/2014. Jednakże, jeżeli wszczęcie postępowania karnego na podstawie dokonanego zgłoszenia jest dopuszczalne przez prawo krajowe, prawo takie jest nadrzędne. Ograniczenia dot. możliwości ujawnienia informacji nt. zdarzeń (patrz poniżej) obowiązują w każdym przypadku.

Celem jest jasne określenie w prawie granicy pomiędzy zachowaniami akceptowalnymi (które nie mogą być karane), a nieakceptowanymi (które mogą zostać ukarane).

#### **Kluczowa zasada**

**Państwa mogą wykorzystać zgłoszenia zdarzeń tylko w celach, w których zostały zgromadzone (*artykuł 15 ustęp 1*). Nie wolno im udostępniać ani wykorzystywać zgłoszeń w celu:**

- **przypisania winy lub odpowiedzialności; lub**
- **innym niż zachowanie lub poprawa bezpieczeństwa lotniczego (*artykuł 15 ustęp 2*).**

A zatem dzielenie się informacjami z mediami nie jest dozwolone rozporządzeniem 376/2014. Ujawnienie informacji nt. zdarzenia władzom sądowiczym również nie jest dozwolone.

#### **Kluczowa zasada**

**Istnieje jednak kilka wyjątków od tych zasad. Po pierwsze w sytuacji, gdy bezpieczeństwo może być zagrożone, informację nt. zdarzeń można przekazać lub wykorzystać w celu zachowania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Dlatego też dzielenie się informacjami nt. zdarzeń lub ich wykorzystanie w przypadkach wyszczególnionych w artykule 16 ustęp 10 w celu reakcji na zagrożenie dla bezpieczeństwa jest dozwolone rozporządzeniem. Po drugie wyjątek może stanowić sytuacja, gdy zostało wszczęte badanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 996/2010, gdyż zapisy rozporządzenia 996/2010 są nadrzędne w tym przypadku (artykuł 15 ustęp 2).**

Rozporządzenie 996/2010 przewiduje w artykule 14 ustęp 2 i 3, że w przypadku, gdy ma ono zastosowanie (wszczęcie formalnego technicznego badania wypadku lub incydentu) zgłoszenia zdarzeń nie będą udostępniane lub wykorzystywane w celach innych niż bezpieczeństwo lotnicze, chyba że prokuratura, sąd lub właściwy organ, który może zdecydować o ujawnieniu zarejestrowanych zdarzeń zgodnie z prawem krajowym, zdecyduje, że korzyści z ujawnienia zgłoszenia przeważają nad negatywnym wpływem, jaki takie działanie mogłoby mieć na to lub jakiegokolwiek inne przyszłe badanie na poziomie krajowym lub międzynarodowym (test bilansujący). Jeżeli wyniki takiego testu bilansującego wskażą, że informacja nt. zdarzenia powinna być ujawniona, organizacja powinna udostępnić ją organowi występującemu o taką informację.

#### **5.10 Co należy zrobić, jeżeli ww. zasady ochronne zostaną naruszone?**

Może zaistnieć sytuacja, w której prywatny pilot stwierdzi, że zasady ochronne zostały złamane, np. jeżeli państwo członkowskie wszczęło postępowanie. Rozporządzenie 376/2014 przewidziało taką sytuację i wymaga, by państwa członkowskie ustanowiły organ, któremu pracownicy oraz personel kontraktowy mogą zgłaszać przypadki potencjalnego naruszenia zasad ochronnych zawartych w rozporządzeniu (artykuł 16 ustęp 12).



## Wykaz skrótów

ATM/ANS	Zarządzanie ruchem lotniczym / służby żeglugi powietrznej
EASA	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
ECR	Centralne archiwum europejskie
FDM	Monitorowanie danych lotu
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
MORS	Obowiązkowy system raportowania zdarzeń
NoA	Sieć Analityków ds. Bezpieczeństwa Lotniczego
RIT	Zredukowana klasyfikacja pojęć
SIA	Organ ds. badania zdarzeń lotniczych
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
VORS	System dobrowolnego raportowania zdarzeń