

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 29.10.2009

COM(2009)611 final

2009/0170 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor de aviație civilă

SEC(2009)1478

SEC(2009)1477

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXT

Investigațiile independente cu privire la accidente sunt esențiale în efortul de a îmbunătăți siguranța transporturilor. Analiza circumstanțelor accidentelor are ca rezultat formularea de recomandări pentru prevenirea repetării acestor evenimente dramatice.

Deși datează de relativ scurt timp, aviația civilă dispune de tradiții solide în ceea ce privește investigarea accidentelor. Obligația de a investiga accidentele de aviație civilă este consacrată în Convenția privind aviația civilă internațională la care toate statele membre sunt părți. În acest sens, în anexa 13 la Convenția de la Chicago și în documentele de orientare referitoare la aceasta se definesc standarde internaționale detaliate și practici recomandate.

Recunoscând importanța investigării accidentelor, Comunitatea Europeană a adoptat, încă din 1980, Directiva 80/1266/CEE privind cooperarea pe viitor și sprijinul comun între statele membre în domeniul anchetelor accidentelor aviatice¹. Directiva adoptată în 1980 a fost ulterior înlocuită de Directiva 94/56/CE². În plus, în 2003, s-a adoptat Directiva 2003/42/CE privind raportarea evenimentelor în aviația civilă³.

În temeiul Directivei 94/56/CE, statele membre au obligația de a se asigura că fiecare accident sau incident grav survenit în aviația civilă face obiectul unei investigații desfășurate de un organism independent și că unicul scop al investigației este de a preveni accidentele viitoare și nu de a stabili cui îi revine vina sau răspunderea. Investigatorilor li s-au acordat drepturi suplimentare care le permit să își ducă la îndeplinire sarcinile într-un mod mai eficient și s-au stabilit principiile de bază pentru publicarea de rapoarte și difuzarea de recomandări privind siguranța.

Sprijinind instituirea unor sisteme de raportare a evenimentelor legate de siguranță, Directiva 2003/42/CE a contribuit semnificativ la promovarea conceptului de „just culture” (cultură a echității) în aviația civilă europeană. Profesioniștii din sectorul aviației au acum obligația de a raporta evenimentele survenite în cadrul programului lor zilnic, fiind stabilite dispoziții în vederea garantării schimbului și difuzării informațiilor raportate, astfel încât să se poată trage învățăminte în ceea ce privește siguranța. Totodată, această directivă sprijină și încurajează instituirea unor sisteme de raportare voluntară.

2. NEVOIA DE SCHIMBARE

Actualul sistem comunitar de investigare a accidentelor de aviație civilă și de raportare a evenimentelor funcționează sub nivelul optim de eficiență. Mai ales

¹ Directiva 80/1266/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind cooperarea pe viitor și sprijinul comun între statele membre în domeniul anchetelor accidentelor aviatice (JO L 375, 31.12.1980, p.32).

² Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă (JO L 319, 12.12.1994, p. 14).

³ Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă (JO L 167, 4.7.2003, p. 23).

cadrul de reglementare în vigoare în domeniul investigării accidentelor, și anume Directiva 94/56/CE, are deja o vechime de 15 ani și nu mai răspunde cerințelor Comunității și ale statelor membre. În speță:

- Există mult mai multe diferențe în ceea ce privește capacitatea de investigare a statelor membre comparativ cu situația din 1994. În special după recente extinderi ale UE, în 2004 și 2007, capacitatea de investigare se concentrează doar în câteva state membre;
- Aeronavele și sistemele acestora devin din ce în ce mai complexe, ceea ce înseamnă că și investigarea accidentelor aviatice necesită o expertiză și resurse cu mult mai diversificate decât acum zece ani;
- Piața comună din sectorul aviației din UE s-a dezvoltat substanțial în ultimii zece ani, atât în ceea ce privește dimensiunea (incluzând în prezent 27 de state membre), cât și complexitatea: au apărut operatori care dispun de baze multiple, se recurge într-o mai mare măsură la externalizarea întreținerii, la proiectarea și fabricarea la nivel multinațional; astfel au apărut noi provocări în domeniul supravegherii siguranței;
- Creșterea în dimensiune și complexitate a pieței interne din sectorul aviației a generat totodată o responsabilitate sporită a Comunității în ceea ce privește siguranța aviației. Cadrul instituțional și juridic al UE s-a schimbat semnificativ de la adoptarea Directivei 94/56/CE. În prezent, standardele de siguranță sunt definite aproape exclusiv la nivelul UE, iar în 2002, a fost creată Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), care este responsabilă de certificarea aeronavelor în Comunitate, în numele statelor membre⁴;
- UE și statele sale membre au câștigat o experiență practică însemnată în ceea ce privește aplicarea Directivei 94/56/CE. Aceasta ar trebui fructificată pentru a consolida eficiența actualului sistem de reglementare.

3. DEFINIREA ÎN DETALIU A PROBLEMEI

Înainte de a înainta prezenta propunere, Comisia a realizat o analiză detaliată a situației existente în UE în domeniul investigării accidentelor de aviație civilă și al raportării evenimentelor, și anume prin consultări publice cu părțile interesate și cu autoritățile statelor membre. Toți respondenții au fost total sau parțial de acord că, în prezent, în Europa există deficiențe în materie de investigare a accidentelor de aviație civilă și de raportare a evenimentelor. În același timp însă, majoritatea respondenților au declarat că este prea devreme pentru a se avea în vedere o revizuire generală a Directivei 2003/42/CE și că accentul ar trebui să se pună pe îmbunătățirea eficienței cadrului de reglementare a investigării accidentelor.

⁴

Evaluarea impactului cu privire la modificarea Directivelor 94/56/CE și 2003/42/CE (Contract-cadru pentru evaluările *ex ante* și pentru evaluările impactului, TREN/A1/46-2005), Raport final, Rotterdam, 20 iulie 2007.

În plus, Comisia s-a bazat pe concluziile unui studiu extern de evaluare a impactului, elaborat în 2007, care a ținut seama de rezultatele consultărilor publice și de contribuțiile primite prin intermediul:

- (1) unui chestionar detaliat distribuit direct de către un consultant extern unui număr mare de părți interesate;
- (2) unei serii de interviuri realizate de un consultant extern cu un număr restrâns de părți interesate, care au constituit un eșantion reprezentativ.

Pe această bază, Comisia a realizat propriul studiu de evaluare a impactului, care a identificat următoarele probleme specifice:

- (1) inexistența unei capacități de investigare uniforme în UE;
- (2) tensiuni existente între investigațiile privind siguranța și alte proceduri;
- (3) rolul neclar pe care îl deține Comunitatea în investigațiile privind siguranța;
- (4) deficiențe în ceea ce privește punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța;
- (5) lipsa unor standarde comune în ceea ce privește gestionarea listelor de pasageri și sprijinul acordat victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora.

4. OPȚIUNILE DE POLITICĂ POSIBILE

Pentru a remedia deficiențele actuale, Comisia a analizat un număr de opțiuni de politică posibile:

- (1) promovarea cooperării voluntare;
- (2) o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile;
- (3) un consiliu european pentru siguranța aviației civile.

Toate aceste opțiuni au fost comparate între ele și evaluate în raport cu opțiunea „menținerea situației actuale”, utilizată ca reper pentru a analiza impactul acestora asupra siguranței, precum și impactul lor economic, de mediu, social sau de altă natură. Această analiză a arătat în mod clar că sprijinirea cooperării voluntare, alături de o serie de principii importante consacrate într-un cadru obligatoriu din punct de vedere juridic, așa cum se indică în opțiunea „o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile”, ar permite atingerea obiectivelor Comunității în cel mai rentabil mod posibil, fără a se depăși ceea ce este strict necesar din punctul de vedere al proporționalității.

5. CONȚINUTUL PROPUNERII

5.1. Promovarea cooperării voluntare

Propunerea prezentată prevede promovarea cooperării voluntare, ale cărei obiective sunt consacrate într-un cadru obligatoriu din punct de vedere juridic. Aceasta se bazează pe resurse deja disponibile în statele membre și pe experiența cooperării neoficiale care există între autoritățile naționale responsabile de investigațiile privind siguranța. În temeiul regulamentului propus, această cooperare neoficială se va transpune într-o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „rețeaua”).

Rețeaua va contribui la o mai mare uniformitate, la îmbunătățirea implementării și a controlului aplicării legislației comunitare privind investigarea accidentelor de aviație civilă. Ea va consolida totodată capacitatea de investigare a UE și rolul preventiv al investigării accidentelor, prin promovarea unei cooperări mai structurate între autoritățile naționale responsabile de investigațiile privind siguranța, Comisie și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, păstrându-și în același timp statutul independent.

Pentru a evita crearea unui nou organism comunitar, rețeaua nu va avea personalitate juridică, iar mandatul său, descris clar în regulamentul propus, se va limita la sarcini de consultanță și coordonare. Rețeaua va fi un organism care va urmări un obiectiv de interes general european în sensul articolului 108 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului din 25 iunie 2002 (Regulamentul financiar)⁵, ceea ce va permite Comunității să îi sprijine activitatea printr-o finanțare anuală, pe baza unui program de activitate convenit anual.

5.2. Susținerea prin obligații consacrate în legislație

Principalul dezavantaj al unei opțiuni de politică bazate exclusiv pe cooperare voluntară este lipsa obligației juridice de a acționa în cadrul unui mandat clar definit. Totodată, cooperarea voluntară nu ar putea rezolva corespunzător probleme pentru care este nevoie de certitudine juridică, precum protecția informațiilor sensibile privind siguranța, definirea drepturilor și obligațiilor reciproce ale autorităților naționale responsabile de investigațiile privind siguranța și ale AESA în domeniul investigațiilor privind siguranța sau stabilirea unor cerințe uniforme pentru tratarea recomandărilor privind siguranța.

Pentru a evita astfel de dezavantaje, care reprezintă punctul central al îmbunătățirilor necesare pentru eliminarea deficiențelor cadrului actual de reglementare, regulamentul propus aduce în sprijinul cooperării voluntare o serie de obligații consacrate în legislație, prin intermediul cărora:

- se vor actualiza și moderniza dispozițiile principale ale fostei Directive 95/46/CE;
- se va potența eficiența investigațiilor privind siguranța, transpunând în legislația comunitară standardele internaționale și practicile recomandate în ceea ce privește

⁵ JO L 248, 16.9.2002, p. 1.

protecția dovezilor și a informațiilor sensibile privind siguranța, în conformitate cu anexa 13 la Convenția de la Chicago;

- se vor stabili cerințe comune privind organizarea autorităților naționale responsabile de investigațiile privind siguranța și se va consolida statutul independent al investigațiilor privind siguranța;
- se vor coordona mai bine diferitele cercetări cu privire la cauzele accidentelor și incidentelor, mai exact prin împuternicirea autorităților naționale responsabile de investigațiile privind siguranța de a încheia în avans acorduri adecvate cu alte autorități (judiciare, responsabile de operațiunile de căutare și salvare) care ar putea participa la investigarea accidentelor;
- se vor clarifica drepturile și obligațiile reciproce ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației și ale autorităților naționale responsabile de investigațiile privind siguranța fără a se compromite independența investigațiilor privind siguranța, utilizându-se ca referință anexa 13 la Convenția de la Chicago;
- se vor specifica criteriile pe baza cărora autoritățile naționale responsabile de investigațiile privind siguranța ar urma să numească reprezentanți acreditați pentru „statul proiectant”;
- se vor stabili cerințe comune pentru transportatorii aerieni comunitari în ceea ce privește listele de pasageri și protecția datelor conținute de acestea;
- se vor consolida drepturile victimelor accidentelor aviatice și ale familiilor acestora;
- se va proteja mai bine anonimatul persoanelor implicate în accidente;
- se va intensifica punerea în aplicare a recomandărilor privind siguranța prin:
 - crearea unei baze de date centrale cu recomandările privind siguranța;
 - prevederea obligației legale a fiecărei entități din UE care emite sau primește o recomandare privind siguranța de a dispune de o procedură de înregistrare a răspunsurilor la recomandarea privind siguranța emisă și de monitorizare a acțiunilor întreprinse în urma primirii unei astfel de recomandări.

6. SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

Deși posibilitatea de a crea o agenție europeană pentru investigarea accidentelor de aviație civilă nu ar trebui exclusă pe termen lung, având în vedere caracterul integrat al pieței unice a aviației din UE, este prea devreme să se ia o astfel de măsură în această etapă. În consecință, prezenta propunere nu aduce nicio modificare actualei repartizări a responsabilităților în domeniul investigării și prevenirii accidentelor și incidentelor de aviație civilă, care continuă să le revină autorităților competente din statele membre.

Comparativ cu alte opțiuni de politică analizate în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, regulamentul propus aduce cea mai mare valoare adăugată dintr-o perspectivă comunitară. Acesta reprezintă opțiunea de politică cea mai proporțională, care, cu respectarea deplină a principiului independenței investigațiilor

privind siguranța, ar permite îmbunătățirea semnificativă a eficienței globale a cadrului actual de reglementare aplicabil investigării și prevenirii accidentelor de aviație civilă în UE, prin sprijinirea cooperării voluntare și fără a crea noi structuri la nivel comunitar.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor de aviație civilă

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei⁶,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat⁹,

întrucât:

- (1) În Europa trebuie să se asigure un nivel general înalt de siguranță în aviația civilă și trebuie să se facă toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente în scopul de a asigura încrederea consumatorilor în transportul aerian.
- (2) Efectuarea cu promptitudine a unor investigații privind siguranța în ceea ce privește accidentele și incidentele de aviație civilă îmbunătățește siguranța aviației și contribuie la prevenirea apariției unor astfel de accidente și incidente.
- (3) Unicul obiectiv al investigațiilor privind siguranța trebuie să fie prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili cui îi revine vina sau răspunderea.
- (4) Este necesar ca Directiva 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă¹⁰ să fie înlocuită pentru a îmbunătăți eficiența sistemelor de investigare și prevenire a accidentelor și incidentelor de aviație civilă la a căror instituire în Comunitate a contribuit.

⁶ JO C , , p. .

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO L 319, 12.12.1994, p. 14.

- (5) Trebuie să se țină seama de modificările aduse, de la adoptarea Directivei 94/56/CE, cadrului instituțional și juridic care reglementează siguranța aviației civile în Comunitate, în special de crearea Agenției Europene de Siguranță a Aviației.
- (6) Trebuie să se țină seama de Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1994, care prevede aplicarea măsurilor necesare pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță a aeronavelor; trebuie să se țină seama în mod special de anexa 13 la această convenție și de modificările sale ulterioare, care stabilesc standardele și practicile internaționale recomandate pentru investigarea accidentelor și incidentelor aviatice.
- (7) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile statului proiectant, fabricant și de înregistrare atunci când este vorba de aprobarea proiectării, conform prevederilor Convenției de la Chicago și anexelor la aceasta, și, prin urmare, trebuie să fie reprezentată în cadrul investigațiilor privind siguranța pentru a contribui la eficiența acestora și pentru a garanta siguranța proiectării aeronavelor, fără a aduce atingere statutului independent al investigației.
- (8) Având în vedere responsabilitățile sale sporite în domeniul siguranței, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației trebuie să participe și la schimbul de date din cadrul sistemelor de raportare a evenimentelor; aceste date trebuie protejate în mod corespunzător împotriva utilizării sau dezvăluirii neautorizate.
- (9) Amploarea investigațiilor privind siguranța trebuie să depindă de învățămintele care pot fi trase din acestea în vederea îmbunătățirii siguranței aviației, ținându-se seama în special de necesitatea utilizării rentabile a resurselor existente în Comunitate în domeniul investigării.
- (10) Investigarea accidentelor și incidentelor din punctul de vedere al siguranței trebuie realizată de către o autoritate independentă responsabilă de investigațiile privind siguranța sau sub controlul acesteia, pentru a evita orice conflict de interese și orice eventuală imixtiune în procesul de determinare a cauzelor evenimentelor investigate.
- (11) Trebuie consolidată capacitatea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din statele membre, cooperarea dintre acestea fiind necesară pentru a îmbunătăți eficiența investigării și prevenirii accidentelor și a incidentelor de aviație civilă din Comunitate.
- (12) Rolul coordonator al autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța trebuie recunoscut la scară europeană, ținându-se seama de cooperarea deja existentă între acestea și de resursele disponibile în statele membre în domeniul investigării, care trebuie utilizate în cel mai rentabil mod posibil; cel mai potrivit mijloc de a atinge acest obiectiv este prin crearea unei rețele europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „rețeaua”).
- (13) Rețeaua trebuie să își desfășoare activitățile de coordonare în mod transparent și independent și să fie susținută activ de către Comunitate.
- (14) Obiectivele prezentului regulament pot fi atinse în mod eficient prin cooperarea cu țări terțe europene, cărora trebuie să li se permită participarea la activitățile rețelei.

- (15) În conformitate cu legislația în vigoare cu privire la competențele autorităților responsabile de ancheta judiciară și, după caz, în strânsă colaborare cu acestea, statele membre trebuie să se asigure că autorităților responsabile de investigarea accidentelor și incidentelor de aviație civilă din punctul de vedere al siguranței li se permite să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții, fără să se aducă însă atingere obiectivelor anchetei judiciare.
- (16) Se pot realiza investigații eficiente privind siguranța numai dacă dovezile importante sunt conservate în mod corespunzător.
- (17) Sistemul de siguranță a aviației civile se bazează pe feedback-ul primit în legătură cu accidentele și incidentele și pe învățămintele trase din acestea, ceea ce necesită respectarea strictă a confidențialității pentru a garanta disponibilitatea în viitor a unor surse valoroase de informații; în acest context, informațiile sensibile privind siguranța nu trebuie utilizate în alte scopuri decât prevenirea accidentelor și incidentelor, cu excepția cazului în care există un interes public major de a fi dezvăluite.
- (18) În vederea prevenirii accidentelor este important să se facă publice, în cel mai scurt timp posibil, concluziile investigării accidentelor și incidentelor.
- (19) Trebuie să se țină întotdeauna seama în mod corespunzător de recomandările privind siguranța emise în urma investigării unui accident sau incident și, dacă este cazul, să se acționeze în consecință pentru a se asigura prevenirea eficientă a accidentelor în aviația civilă; dimensiunea comunitară a recomandărilor privind siguranța trebuie luată de asemenea în considerare, având în vedere faptul că siguranța aviației este reglementată din ce în ce mai mult la nivel european.
- (20) Experiența a demonstrat că este câteodată dificil să se obțină rapid listele exacte cu persoanele de la bordul unei aeronave și că datele conținute de aceste liste trebuie protejate de utilizarea sau dezvăluirea neautorizată.
- (21) Trebuie de asemenea protejate în mod corespunzător drepturile victimelor accidentelor aviatice și ale familiilor acestora.
- (22) Directiva 95/46/CE trebuie să se aplice prelucrării datelor cu caracter personal în temeiul prezentului regulament.
- (23) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume instituirea unor norme comune în domeniul investigării accidentelor și incidentelor de aviație civilă, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și din acest motiv, având în vedere dimensiunea europeană a prezentului regulament, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, enunțat la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (24) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei¹¹. Mai

¹¹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

exact, Comisia trebuie să fie împuternicită să decidă cu privire la regulamentul de procedură și programul de activitate al rețelei create în temeiul prezentului regulament.

(25) Prin urmare, este necesară abrogarea Directivei 94/56/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență și calitate al investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili cui îi revine vina sau răspunderea.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(1) „accident” înseamnă un eveniment asociat cu exploatarea unei aeronave cu intenția de a efectua un zbor care, în cazul unei aeronave cu pilot uman, are loc între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul aeronavei cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate persoanele au fost debarcate sau care, în cazul unei aeronave fără pilot, are loc între momentul în care aeronava este gata de a se pune în mișcare în scopul efectuării unui zbor și momentul în care aceasta intră în repaus la finalul zborului, iar sistemul principal de propulsie este oprit, în cursul căruia:

(a) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că:

- se afla în aeronavă sau
- a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu părți care s-au desprins din aceasta, sau
- a fost expusă direct suflului reactoarelor,

cu excepția cazului în care rănilile se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau

(b) aeronava suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale aeronavei și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate,

cu excepția unei defecțiuni sau avarii a motorului, atunci când avaria se limitează la un singur motor, la capota metalică sau accesoriile sale; sau cu excepția avariilor

limitate la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, palete, pneuri, frâne, roți, a avariilor superficiale ale trenului de aterizare, carenajelor, panourilor, trapelor trenului de aterizare, a avariilor parbrizelor, a urmelor mici de lovituri sau a perforațiilor în învelișul aeronavei, a avariilor minore cauzate de grindină sau de impactul cu păsările (inclusiv a perforațiilor radomului); sau

(c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;

- (2) „reprezentant acreditat” înseamnă o persoană desemnată de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul participării la o investigație realizată de un alt stat; reprezentantul acreditat desemnat provine, în mod normal, de la o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța;
- (3) „consultant” înseamnă o persoană numită de un stat, pe baza calificărilor sale, în scopul de a-i oferi asistență reprezentantului său acreditat în cadrul unei investigații;
- (4) „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente, condiții sau o combinație a acestora, care au condus la producerea accidentului sau incidentului; identificarea cauzelor nu presupune atribuirea vinei sau stabilirea răspunderii administrative, civile sau penale;
- (5) „accident și incident de aviație civilă” înseamnă orice accident sau incident ce implică o aeronavă care nu efectuează operațiuni militare, vamale, polițienești sau de natură similară;
- (6) „rănire mortală” înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului;
- (7) „înregistrator de date de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul sprijinirii investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul accidentelor/incidentelor;
- (8) „incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu exploatarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța exploatării acesteia;
- (9) „investigator-șef” înseamnă o persoană căreia i se atribuie, pe baza calificărilor sale, responsabilitatea de a organiza, efectua și controla o investigație privind siguranța;
- (10) „operator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care exploatează sau își propune să exploateze una sau mai multe aeronave;
- (11) „persoană implicată” înseamnă proprietarul, echipajul ori operatorul aeronavei implicate într-un accident sau incident sau orice persoană implicată în furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de informații de zbor sau de servicii aeroportuare, care are cunoștință de producerea unui accident sau incident;
- (12) „investigație privind siguranța” înseamnă un proces efectuat în scopul de a preveni accidente și incidente, care include culegerea și analizarea informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și, atunci când este cazul, formularea de recomandări privind siguranța;
- (13) „recomandare privind siguranța” înseamnă o propunere a unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, pe baza informațiilor rezultate dintr-o investigație

privind siguranța sau din alte surse, precum studiile cu privire la siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;

- (14) „incident grav” înseamnă un incident ale cărui circumstanțe arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident asociat cu exploatarea unei aeronave cu intenția de a efectua un zbor (în anexă figurează o listă cu exemple de incidente grave);
- (15) „rănire gravă” înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care presupune una dintre următoarele:
 - (a) spitalizare pe o perioadă mai mare de 48 de ore, care începe în termen de șapte zile de la data la care s-a produs rana;
 - (b) o fractură de os (cu excepția fracturilor simple la degete sau la nas);
 - (c) ruperi sau sfâșieri ale țesuturilor care produc hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;
 - (d) leziunea oricărui organ intern;
 - (e) arsuri de gradul doi sau trei sau orice arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului;
 - (f) expunerea verificată la substanțe infecțioase sau la radiații periculoase;
- (16) „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

- 1. Prezentul regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul accidentelor și incidentelor de aviație civilă:
 - (a) produse pe teritoriul Comunității, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre;
 - (b) în care sunt implicate aeronave înmatriculate într-un stat membru sau exploatare de o întreprindere stabilită într-un stat membru și care s-au produs în afara teritoriului Comunității, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un alt stat;
 - (c) în cazul cărora un stat membru are dreptul, în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, de a numi un reprezentant acreditat pentru a participa în calitate de stat de înregistrare, stat operator, stat proiectant, stat fabricant sau stat care pune la dispoziție informații, localuri sau experți la cererea statului care realizează investigația;

- (d) în cazul cărora un stat membru interesat în mod special ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi este autorizat, de către statul care realizează investigația, să numească un expert.

Articolul 4

Obligația de a efectua o investigație

1. Orice accident sau incident grav de aviație civilă care implică alte aeronave decât cele menționate în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹², face obiectul unei investigații privind siguranța.
2. Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la alineatul (1) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța, în funcție de învățămintele pe care dorește să le tragă în urma unor astfel de investigații, în vederea îmbunătățirii siguranței.
3. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze alte incidente decât cele menționate la alineatul (1), precum și accidente sau incidente grave care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională a statelor membre, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să se tragă învățăminte în materie de siguranță.
4. Investigațiile privind siguranța menționate la alineatele (1) și (3) nu urmăresc în niciun caz să stabilească cui îi revine vina sau răspunderea. Ele sunt distincte de orice proceduri judiciare sau administrative destinate stabilirii vinei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.

Articolul 5

Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile

1. Fiecare stat membru se asigură că investigațiile privind siguranța sunt realizate sau supravegheate, fără imixtiuni, de către o autoritate permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța”).
2. Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile aviatice naționale responsabile de aeronavigabilitate, certificare, operațiunile de zbor, întreținere, licențiere, controlul traficului aerian sau administrarea aeroporturilor și, în general, față de orice altă parte ale cărei interese pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau pot influența obiectivitatea acesteia.

¹² JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

3. În îndeplinirea sarcinilor sale, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio parte externă și are autoritate absolută în ceea ce privește realizarea investigațiilor privind siguranța.
4. Activitățile încredințate autorității responsabile de investigațiile privind siguranța pot fi extinse la culegerea și analiza datelor legate de siguranța aviației, în speță în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței sale și nu implică asumarea de responsabilități în domeniul reglementării, administrativ sau al standardelor.
5. Autorității responsabile de investigațiile privind siguranța trebuie să i se pună la dispoziție mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent, iar respectiva autoritate trebuie să poată obține suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În speță:
 - (a) directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile și, dacă este posibil, în domeniul investigațiilor privind siguranța;
 - (b) investigatorilor li se acordă un statut care le oferă garanțiile de independență necesare;
 - (c) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să aibă cel puțin un investigator capabil să exercite funcția de investigator-șef în cazul unui accident grav al unei aeronave;
 - (d) autorității responsabile de investigațiile privind siguranța i se alocă un buget de funcționare care să permită plata examinărilor tehnice și a cheltuielilor de călătorie;
 - (e) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să dispună, direct sau prin intermediul acordurilor menționate la articolul 6, de personal calificat și de localuri adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să se poată păstra și examina aeronava, conținutul și resturile acesteia.

Articolul 6

Cooperarea între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța

1. O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța dintr-un stat membru poate solicita sprijinul autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state membre. Atunci când se acordă un astfel de sprijin, acesta trebuie, pe cât posibil, să fie gratuit.
2. O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța poate să delege sarcina de a efectua o investigație a unui accident sau incident unei alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, trebuind să faciliteze cercetările realizate de această autoritate.

3. În scopul aplicării alineatelor (1) și (2), autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța sunt sprijinite de rețeaua menționată la articolul 7.

Articolul 7

Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile

1. Se creează o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „rețeaua”). Rețeaua este formată din directorii autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din fiecare dintre statele membre sau din reprezentanții acestora.
2. Rețeaua coordonează și consolidează cooperarea și schimbul de informații între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța din statele membre și sprijină cooperarea dintre acestea, pe de o parte, și Comisie și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA”), pe de altă parte, inclusiv prin instituirea unor funcții centrale.
3. Rețeaua oferă consultanță instituțiilor naționale și comunitare și poate emite recomandări cu privire la toate aspectele elaborării și implementării unor politici și reglementări în domeniul investigării accidentelor de aviație civilă.
4. Rețeaua își îndeplinește mandatul în mod transparent și independent. Membrii acesteia nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la nicio entitate publică sau privată care ar putea compromite statutul independent al investigațiilor privind siguranța.
5. Rețeaua prezintă Parlamentului European, Consiliului și Comisiei un raport anual cu privire la activitățile sale. Raportul se publică.

Articolul 8

Organizarea activităților rețelei

1. Activitățile rețelei sunt organizate în conformitate cu regulamentul său de procedură. Rețeaua alege un președinte din rândul membrilor săi pe o durată de maximum cinci ani. Mandatul președintelui poate fi reînnoit.
2. Comisia și AESA sunt invitate și pot fi reprezentate la toate întâlnirile rețelei și ale grupurilor sale de experți, cu excepția cazului în care președintele rețelei decide, pe baza criteriilor prevăzute în regulamentul de procedură, că participarea lor ar crea un conflict de interese cu sarcinile autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța.
3. Rețeaua constituie un organism care urmărește un obiectiv de interes general european în sensul articolului 108 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE,

Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului¹³ și are dreptul de a beneficia de sprijin sub forma unei finanțări de la bugetul comunitar.

4. Finanțările acordate rețelei în temeiul alineatului (3) sunt condiționate de un program anual, care trebuie făcut public.
5. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile din țări terțe europene care aplică principiile prevăzute în prezentul regulament au dreptul de a participa la activitățile rețelei. Rețeaua poate de asemenea invita la întâlnirile sale observatori ai autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile din țări terțe și alți experți.
6. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța care participă la activitățile rețelei își comunică orice informații de care dispun în contextul aplicării prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a garanta confidențialitatea corespunzătoare a acestor informații, în conformitate cu legislația națională sau comunitară aplicabilă.
7. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 287 din tratat, membrii rețelei, precum și observatorii și orice altă persoană vizată au obligația de a nu dezvălui nicio informație pe care o cunosc ca rezultat al activității rețelei sau al oricăror alte întâlniri organizate de rețea conform regulamentului său de procedură, în cazul în care Comisia îi informează că recomandarea solicitată sau întrebarea adresată este de natură confidențială. În astfel de cazuri, Comisia poate decide ca numai membrii rețelei să primească informațiile respective.
8. Dispozițiile prezentului regulament se aplică fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴.
9. Regulamentul de procedură și programul de activitate al rețelei se stabilesc în conformitate cu procedura menționată la articolul 24. Președintele rețelei prezintă Comisiei proiectele de regulament de procedură și de program de activitate.

Articolul 9

Participarea AESA la investigațiile privind siguranța

1. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța din statele membre invită AESA să fie reprezentată și să participe, în limita competențelor pe care le are:
 - (a) la orice investigație privind siguranța efectuată pe teritoriul unui stat membru; autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație trebuie să comunice AESA informațiile pe care le are la dispoziție, în conformitate cu alineatul (2);
 - (b) în calitate de expert, la orice investigație privind siguranța efectuată într-o țară terță, la care o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța dintr-un stat membru este invitată să desemneze un

¹³ JO L 248, 16.9.2002, p. 1.

¹⁴ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

reprezentant acreditat; reprezentantul acreditat trebuie să comunice AESA informațiile pe care le are la dispoziție, în conformitate cu alineatul (2).

2. Drepturile AESA menționate la alineatul (1) îi conferă dreptul de a participa la toate aspectele investigației, sub controlul investigatorului-șef, și în special:
 - (a) de a vizita locul accidentului și de a examina aeronava, conținutul și resturile acesteia;
 - (b) de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori, conform articolului 15 alineatul (1) litera (a), cu condiția ca martorul respectiv să fie de acord ca declarațiile sale să fie făcute publice;
 - (c) de a avea acces complet la toate dovezile utile și de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente, inclusiv informații înregistrate de înregistratorul de date de zbor, în cel mai scurt timp posibil, cu excepția informațiilor confidențiale menționate la articolul 15 alineatul (1) literele (b) și (c);
 - (d) de a participa la citirea înregistratoarelor de date de zbor, cu excepția înregistratoarelor de voce sau imagini din cabina de pilotaj;
 - (e) de a participa la activitățile de investigare din afara locului accidentului, precum examinările componentelor, testele și simulările, ședințele de informare tehnică și întâlnirile referitoare la stadiul investigației, cu excepția cazului în care acestea sunt legate de stabilirea cauzelor accidentului sau de formularea de recomandări privind siguranța;
 - (f) de a formula observații cu privire la proiectul de raport final al investigației privind siguranța și de a solicita anexarea acestor observații la raportul final.
3. AESA sprijină investigația la care are dreptul de a participa prin furnizarea de informații, experți și echipamente solicitate de către autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație, menționată la alineatul (1) litera (a) sau de către reprezentantul acreditat menționat la alineatul (1) litera (b).

Articolul 10

Participarea statului proiectant la investigațiile privind siguranța

Reprezentanții acreditați ai statului proiectant, care intră în domeniul de aplicare al anexe 13 la Convenția privind aviația civilă internațională, sunt numiți de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța a statului membru pe teritoriul căruia se situează sediul principal al titularului certificatului de tip de aeronavă sau grup motopropulsor.

Articolul 11

Obligația de a notifica accidente și incidentele grave

1. Orice persoană implicată trebuie să notifice fără întârziere autorității responsabile de investigațiile privind siguranța orice accident sau orice incident grav care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.
2. Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să informeze fără întârziere Comisia, AESA și statele membre interesate cu privire la toate accidente și incidentele grave care i-au fost notificate.

Articolul 12

Statutul investigatorilor în domeniul siguranței

1. La numirea de către o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța și fără a aduce atingere niciunei anchete judiciare, investigatorul-șef trebuie să asigure tratarea în condiții de siguranță a tuturor elementelor de probă și să păstreze în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia. El are autoritatea de a prelua controlul asupra locului accidentului sau incidentului și de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.
2. Investigatorii numiți de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța au în special dreptul:
 - (a) de a avea acces fără restricții și piedici la locul accidentului sau incidentului, precum și la aeronavă, conținutul sau resturile acesteia;
 - (b) de a întocmi imediat o listă a dovezilor și de a îndepărta controlat rămășițele sau componentele pentru a fi examinate sau analizate;
 - (c) de a avea acces imediat la conținutul înregistratoarelor de zbor și la orice alte înregistrări, precum și de a prelua controlul acestora;
 - (d) de a avea acces imediat la rezultatele examinării efectuate asupra corpurilor victimelor sau ale testelor efectuate pe probe prelevate din corpurile victimelor;
 - (e) de a avea acces imediat la rezultatele examinărilor efectuate asupra persoanelor implicate în exploatarea aeronavei sau ale testelor efectuate pe probe prelevate de la aceste persoane;
 - (f) de a convoca și examina martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informații sau dovezi utile pentru desfășurarea investigației privind siguranța;
 - (g) de a avea acces liber la orice informații sau înregistrări pertinente deținute de proprietarul, operatorul sau producătorul aeronavei și de autoritățile responsabile de aviația civilă, de furnizarea de servicii de navigație aeriană sau de administrarea aerodromului.

3. Investigatorul-șef extinde drepturile enumerate la alineatul (2) la experții și consultanții săi, precum și la reprezentanții acreditați și la experții și consultanții acestora, în măsura necesară pentru ca aceștia să poată participa efectiv la o investigație privind siguranța. Această măsură nu aduce atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.

Articolul 13

Coordonarea cercetărilor

1. În cazul în care se deschide o anchetă judiciară a accidentului, investigatorul-șef asigură custodia înregistratoarelor de zbor și a oricărui element de probă solicitând ca un funcționar al autorității judiciare să însoțească respectivele înregistratoare de zbor sau elemente de probă până la locul în care se face citirea sau prelucrarea acestora. Dacă examinarea sau analizarea acestor elemente le-ar putea modifica, altera sau distruge, este necesar acordul prealabil al autorităților judiciare.
2. În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța suspectează că accidentul sau incidentul a fost cauzat de un act de intervenție ilicită, investigatorul-șef trebuie să informeze imediat autoritățile judiciare în acest sens și, la cererea acestora, trebuie să le transfere controlul asupra locului accidentului. Sub rezerva articolelor 15 și 16, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică, la cerere, și acestor autorități. Această măsură nu aduce atingere dreptului autorității responsabile de investigațiile privind siguranța de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu autoritățile cărora li s-a transferat controlul asupra locului accidentului.
3. Pentru a asigura coordonarea adecvată a cercetărilor cu privire la cauzele accidentelor și incidentelor, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța cooperează cu alte autorități, și anume prin intermediul unor acorduri încheiate în avans cu autoritățile judiciare, aeronautice civile, de căutare și salvare, precum și cu alte autorități care ar putea participa la investigație.

Articolul 14

Conservarea dovezilor

1. Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane modificarea locului accidentului, prelevarea de probe din acest loc, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aceste locuri, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite.
2. Orice persoană implicată trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea conservării documentelor, materialelor sau înregistrărilor legate de eveniment, în special pentru a preveni ștergerea înregistrărilor conversațiilor și alarmelor după zbor.

Protecția informațiilor sensibile privind siguranța

1. Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵, următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în scopuri diferite de cele ale investigației privind siguranța:
 - (a) toate depozițiile martorilor și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța în cursul investigației privind siguranța, cu excepția cazului în care martorul respectiv este de acord ca declarațiile sale să fie făcute publice;
 - (b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au depus mărturie în cadrul investigației privind siguranța;
 - (c) informațiile culese de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se referă la persoanele implicate într-un accident sau incident și care au o factură deosebit de sensibilă și privată, inclusiv informațiile privind sănătatea acestora;
 - (d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației, precum note, proiecte, opinii scrise de investigatori, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor, inclusiv a informațiilor provenite de la înregistratoarele de zbor;
 - (e) informațiile și dovezile furnizate de investigatori străini în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice, în cazul în care autoritatea străină responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită acest lucru;
 - (f) proiectele rapoartelor finale.
2. Fără a aduce atingere Directivei 95/46/CE, următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în scopuri diferite de cele ale investigației privind siguranța sau de alte scopuri care vizează îmbunătățirea siguranței aviației:
 - (a) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în exploatarea aeronavei;
 - (b) înregistrările și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian;
 - (c) notele de însoțire pentru transmiterea de recomandări privind siguranța de la autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța către adresant, în cazul în care autoritatea responsabilă de

¹⁵ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru;

- (d) rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶.

Cu toate acestea, autoritatea competentă de administrarea justiției dintr-un stat membru poate decide că beneficiile dezvăluirii înregistrărilor menționate la alineatele (1) și (2) în orice alte scopuri permise de lege sunt mai mari decât impactul negativ la nivel național și internațional pe care o astfel de acțiune l-ar avea asupra respectivei investigații sau a uneia viitoare și asupra managementului siguranței aviației civile și că există un interes public major de a fi dezvăluite.

- 3. AESA participă la schimbul și analiza informațiilor care fac obiectul Directivei 2003/42/CE și are acces online la toate informațiile conținute de fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei¹⁷. Acest acces se referă la informațiile care identifică în mod direct operatorul și aeronava care fac obiectul unui raport cu privire la un eveniment. AESA garantează confidențialitatea acestor informații și restrânge utilizarea acestora la ceea ce este strict necesar pentru a-și îndeplini obligațiile în domeniul siguranței.

Articolul 16

Utilizarea înregistrărilor

- 1. Cu excepția cazului în care se primește consimțământul tuturor membrilor echipajului în cauză, înregistrările de voce și imagini din cabina de pilotaj și transcrierile acestora nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în scopuri diferite de cele ale investigației privind siguranța.
- 2. Înregistrările înregistratorului de date de zbor nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în scopuri diferite de cele ale investigației privind siguranța, cu excepția cazului în care aceste înregistrări:
 - (a) se utilizează doar în scopuri legate de navigabilitate sau întreținere; sau
 - (b) sunt făcute anonime; sau
 - (c) sunt dezvăluite în condiții de siguranță.

Articolul 17

Publicarea informațiilor

Informațiile vizate de articolele 15 și 16 se includ în raportul final al investigației privind siguranța doar în cazul în care prezintă interes pentru analiza accidentului sau incidentului. Nu

¹⁶ JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

¹⁷ JO L 294, 13.11.2007, p. 3.

se dezvăluie informațiile sau elementele de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.

Articolul 18

Comunicarea informațiilor

1. Personalul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau orice alt expert ori consultant căruia i se solicită participarea sau contribuția la o investigație privind siguranța trebuie să respecte secretul profesional în conformitate cu legislația aplicabilă în acest domeniu.
2. Directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care se ocupă de o investigație privind siguranța comunică informațiile pertinente pentru prevenirea unui accident sau incident grav autorităților responsabile de siguranța aviației civile, persoanelor responsabile de producerea sau întreținerea aeronavelor și a echipamentelor de aeronave și persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de exploatarea aeronavelor sau de pregătirea personalului.
3. Directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța este autorizat să informeze victimele și familiile acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informație referitoare la observațiile factice și la procedurile investigației privind siguranța, precum și eventualele concluzii preliminare și/sau recomandări, cu condiția ca această acțiune să nu compromită obiectivele investigației.

Articolul 19

Raportul investigației

1. Toate investigațiile privind siguranța trebuie să facă obiectul unui raport întocmit într-o formă corespunzătoare pentru tipul și gravitatea accidentului sau incidentului. Acest raport trebuie să precizeze că unicul obiectiv al investigației privind siguranța este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili cui îi revine vina sau răspunderea. În funcție de caz, raportul trebuie să conțină recomandări privind siguranța.
2. Raportul trebuie să protejeze anonimitatea persoanelor implicate în accident sau incident.
3. Înainte de publicarea raportului, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să solicite observații din partea întreprinderilor implicate, care au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste observații, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să respecte standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile din domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice.
4. Nicio persoană nu dezvăluie și nu permite să se dezvăluie unei alte persoane informații cuprinse într-un raport înainte de publicarea acestuia de către autoritatea

responsabilă de investigațiile privind siguranța fără acordul scris prealabil al directorului respectivei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța.

5. Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să facă public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de cel mult 12 luni de la data accidentului.
6. În cazul în care raportul nu poate fi publicat în termen de 12 luni, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie să publice un raport intermediar cel puțin la fiecare aniversare a accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.
7. Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța transmite Comisiei și AESA o copie a rapoartelor și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil, cu excepția cazului în care acestea sunt disponibile public prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare. În acest caz, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.

Articolul 20

Recomandări privind siguranța

1. În orice moment al investigației privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța recomandă, printr-o scrisoare de transmitere datată adresată întreprinderilor vizate, inclusiv celor din alte state membre sau țări terțe, orice acțiune preventivă despre care consideră că trebuie întreprinsă rapid.
2. O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța poate, de asemenea, emite recomandări privind siguranța pe baza unor studii sau a analizei unei serii de investigații ori a oricăror altor activități desfășurate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4).
3. O recomandare privind siguranța nu trebuie în niciun caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident sau incident.

Articolul 21

Acțiuni subsecvente recomandărilor privind siguranța și baza de date cu recomandări privind siguranța

1. În termen de 90 de zile de la primirea scrisorii de transmitere, destinatarul unei recomandări privind siguranța confirmă primirea acesteia și informează autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care a emis respectiva recomandare cu privire la acțiunile pe care intenționează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora.
2. În termen de 60 de zile de la primirea răspunsului, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța informează respectivul destinatar dacă consideră că răspunsul său este satisfăcător sau nu și prezintă o justificare în acest sens.

3. Fiecare autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.
4. Fiecare entitate destinată a recomandărilor privind siguranța, inclusiv autoritățile responsabile de siguranța aviației civile la nivelul statelor membre și al Comunității, instituie proceduri pentru monitorizarea stadiului în care se află acțiunile întreprinse ca urmare a recomandărilor privind siguranța primite.
5. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța înregistrează în fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu articolul 20 alineatele (1) și (2), precum și răspunsurile la acestea. Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța înregistrează deopotrivă în fișierul centralizat toate recomandările privind siguranța primite de la țări terțe.

Articolul 22

Disponibilitatea listelor de pasageri

1. Transportatorii aerieni comunitari și transportatorii aerieni care pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul instituie proceduri care le permit întocmirea, în termen de o oră de la notificarea unui accident al unei aeronave, a unei liste a tuturor pasagerilor de la bordul respectivei aeronave.
2. Această listă trebuie pusă la dispoziția autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație privind siguranța, autorității desemnate de fiecare stat membru să asigure legătura cu familiile pasagerilor și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor.
3. Lista nu este făcută publică înainte ca autoritățile competente să informeze toate familiile pasagerilor. Statele membre pot decide să păstreze lista confidențială.
4. Prelucrarea datelor din listă nu trebuie să aducă atingere Directivei 95/46/CE.

Articolul 23

Asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora

1. Statele membre asigură instituirea unui plan național de ajutorare a victimelor accidentelor de aviație civilă și a familiilor acestora.
2. Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriul Comunității ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi poate numi un expert care să aibă dreptul:
 - (a) de a vizita locul accidentului;
 - (b) de a avea acces la informațiile factice pertinente a căror publicare a fost aprobată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind

siguranța care se ocupă de respectiva investigație privind siguranța și la informațiile referitoare la stadiul acestei investigații;

(c) de a primi o copie a raportului final.

3. Un expert numit în conformitate cu alineatul (2) poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale în vigoare în acest domeniu, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.

Articolul 24

Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 25

Sanțiuni

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în caz de încălcare a dispozițiilor prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare și trebuie mai ales să permită pedepsirea oricărei persoane care, prin încălcarea prezentului regulament:

- publică informații protejate în temeiul prezentului regulament;
- obstrucționează acțiunile unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, în speță împiedicând investigatorii să își îndeplinească sarcinile sau refuzând să furnizeze înregistrări, elemente, informații și documente utile, ascunzându-le, alterându-le sau distrugându-le;
- atunci când are cunoștință de survenirea unui accident sau incident, nu informează autoritățile competente în acest sens.

Articolul 26

Abrogări

Directiva 94/56/CE a Consiliului se abrogă.

Articolul 27

Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

LISTĂ CU EXEMPLE DE INCIDENTE GRAVE

Incidentele enumerate reprezintă exemple tipice de incidente care ar putea constitui incidente grave. Lista nu este exhaustivă, fiind furnizată doar cu titlu indicativ pentru a înțelege definiția de „incident grav”.

- O coliziune posibilă care impune o manevră de evitare pentru a evita o coliziune sau o situație periculoasă ori cazul în care o acțiune de evitare ar fi fost potrivită.
- Evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat.
- O decolare întreruptă pe o pistă închisă sau ocupată.
- Decolări de pe o pistă închisă sau ocupată în timpul cărora nu au fost asigurate separările minime față de obstacol(e).
- O aterizare sau o încercare de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată.
- Probleme grave în atingerea performanței prevăzute în timpul decolării sau urcării inițiale.
- Incendii și fum în compartimentul călătorilor, în compartimentele de marfă sau incendii la motor, chiar dacă aceste incendii au fost stinse prin utilizarea unor agenți extingtori.
- Evenimente care impun utilizarea de către echipajul de zbor a instalației de oxigen pentru cazuri de urgență.
- O defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu constituie accidente.
- Disfuncționalități multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia.
- Incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului.
- Cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență.
- Incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă sau depășirea limitelor pistei.
- Cedări ale sistemelor, fenomene meteorologice, operarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte evenimente care ar fi putut cauza dificultăți de control al aeronavei.
- Cedarea mai multor subsisteme ale unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. TITLUL PROPUNERII:

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor de aviație civilă

2. CADRU ABM / ABB (GESTIONAREA/STABILIREA BUGETULUI PE ACTIVITĂȚI)

06: Energie și transporturi

06 02: Transport intern, aerian și maritim

3. LINII BUGETARE

3.1. Linii bugetare [linii operaționale și linii conexe de asistență tehnică și administrativă (foste linii BA)], inclusiv titlurile acestora:

06 02 03: Activități de sprijinire a politicii europene în domeniul transporturilor și a drepturilor pasagerilor

3.2. Durata acțiunii și a implicațiilor financiare:

Început: 2010 sfârșit: nu s-a determinat încă.

3.3. Caracteristici bugetare:

Linia bugetară	Natura cheltuielilor		Nouă	Contribuție AELS	Contribuție țări candidate	Rubrica PF
06 02 03	Cheltuieli neobligatorii	CD	NU	NU	NU	Nr. [1a]

4. SINTEZA RESURSELOR

4.1. Resurse financiare

4.1.1. Sinteza creditelor de angajament (CA) și a creditelor de plată (CP)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Natura cheltuielii	Secțiunea nr.		Anul n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 și anii urm.	Total
--------------------	---------------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	--------------------------	-------

Cheltuieli operaționale¹⁸

Credite de angajament (CA)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Credite de plată (CP)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Cheltuieli administrative incluse în suma de referință¹⁹

Asistență tehnică și administrativă – ATA (CND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

SUMA TOTALĂ DE REFERINȚĂ

Credite de angajament		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Credite de plată		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Cheltuieli administrative neincluse în suma de referință²⁰

Resurse umane și cheltuieli conexe (CND)	8.2.5.	d							
Costuri administrative, altele decât resursele umane și costurile conexe, neincluse în suma de referință (CND)	8.2.6.	e							

Costul financiar indicativ total al acțiunii

TOTAL CA, inclusiv costul resurselor umane		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAL CP, inclusiv costul resurselor umane		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

¹⁸ Cheltuieli care nu intră sub incidența capitolului xx 01 din titlul xx în cauză.

¹⁹ Cheltuieli care intră sub incidența articolului xx 01 04 din titlul xx.

²⁰ Cheltuieli care intră sub incidența capitolului xx 01, cu excepția articolelor xx 01 04 și xx 01 05.

Detalii privind cofinanțarea

În cazul în care propunerea prevede o cofinanțare din partea statelor membre sau a altor organisme (a se specifica), este necesar să se furnizeze o estimare a nivelului cofinanțării în tabelul de mai jos (se pot adăuga rânduri suplimentare în cazul în care se prevede participarea mai multor organisme la cofinanțare):

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Organism cofinanțator		Anul n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 și anii urm.	Total
Toate statele membre (total)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAL CA, inclusiv cofinanțare	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Compatibilitatea cu programarea financiară

- ☒ Propunerea este compatibilă cu programarea financiară existentă.
- ☐ Propunerea duce la reprogramarea rubricii respective din perspectivele financiare.
- ☐ Propunerea poate necesita aplicarea dispozițiilor Acordului interinstituțional²¹ (referitoare la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea perspectivelor financiare).

4.1.3. Implicațiile financiare asupra veniturilor

- ☒ Propunerea nu are implicații financiare asupra veniturilor
- ☐ Propunerea are implicații financiare – efectul asupra veniturilor este următorul:

milioane EUR (cu o zecimală)

		Anterior acțiunii [Anul n-1]	Situția după acțiune					
Linia bugetară	Venituri		[Anul n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 22
	a) Venituri în valori absolute							
	b) Modificarea veniturilor	Δ						

²¹ A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

²² Dacă este necesar, și anume în cazul în care durata acțiunii depășește 6 ani, se adaugă coloane suplimentare.

4.2. Resurse umane în echivalent normă întreagă (ENI) (inclusiv funcționari, personal temporar și extern) - a se vedea detaliile de la punctul 8.2.1.

Necesar anual	Anul n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 și anii urm.
Număr total de resurse umane						

5. CARACTERISTICI ȘI OBIECTIVE

5.1. Obiective de îndeplinit pe termen scurt sau lung

„Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile”, care urmează să fie creată în temeiul regulamentului propus, va fi responsabilă de facilitarea, coordonarea și consolidarea cooperării practice dintre statele membre și dintre statele membre, Comisie și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în domeniul investigării și prevenirii accidentelor și incidentelor de aviație civilă.

5.2. Valoarea adăugată a implicării comunitare, coerența propunerii cu alte instrumente financiare și eventuala sinergie

Prezenta propunere dă curs recomandărilor grupului de experți care consiliază Comisia în privința unei strategii de prevenire a accidentelor din sectorul transporturilor și este compatibilă cu politica comunitară în domeniul transporturilor conform comunicării Comisiei: „Pentru o Europă în mișcare – Mobilitate durabilă pentru continentul nostru” (evaluare intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicată în 2001 de Comisia Europeană).

Comparativ cu alte opțiuni de politică analizate în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, regulamentul propus aduce cea mai mare valoare adăugată dintr-o perspectivă comunitară. Acesta reprezintă opțiunea de politică cea mai proporțională, care, cu respectarea deplină a principiului independenței investigațiilor privind siguranța, ar permite îmbunătățirea semnificativă a eficienței globale a cadrului actual de reglementare aplicabil investigării accidentelor de aviație civilă în UE, prin sprijinirea cooperării voluntare și fără a crea noi structuri la nivel comunitar.

5.3. Obiective, rezultate preconizate și indicatori aferenți acestora care fac obiectul propunerii în cadrul gestionării pe activități (ABM)

Obiectivul prezentei propuneri este consolidarea cadrului comunitar din domeniul investigării și prevenirii accidentelor și incidentelor de aviație civilă. Acest obiectiv va fi atins prin înlocuirea și actualizarea legislației actuale și prin sprijinirea cooperării voluntare dintre statele membre în acest domeniu.

Aceasta din urmă, cu cea mai mare implicație bugetară, va necesita sprijin comunitar în favoarea rețelei de organisme naționale ale statelor membre responsabile de

investigarea accidentelor și a incidentelor de aviație civilă. Acest lucru se va realiza prin intermediul unei finanțări anuale acordate rețelei și utilizate în vederea executării unui număr de acțiuni convenite cu Comisia în cadrul unui program anual de activitate.

Activitățile rețelei care urmează să fie sprijinite în temeiul prezentei propuneri includ, în special, coordonarea pregătirii profesionale de care beneficiază investigatorii naționali și crearea unui mecanism de punere în comun a resurselor din domeniul investigării de către statele membre.

5.4. Modalități de punere în aplicare (cu titlu indicativ)

☐ ***Gestionare centralizată***

- ☐ direct de către Comisie
- ☐ indirect, prin delegare către:
 - ☐ agenții executive,
 - ☐ organisme instituite de Comunități, prevăzute la articolul 185 din regulamentul financiar,
 - ☐ organisme publice naționale/organisme cu misiune de serviciu public.

☒ ***Gestionare repartizată sau descentralizată***

- ☒ cu state membre
- ☐ cu țări terțe

☐ ***Gestionare în comun cu organizații internaționale (de precizat)***

Observații:

6. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

6.1. Sistem de monitorizare

„Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile” va prezenta Comisiei un raport anual cu privire la executarea programului de activitate convenit.

6.2. Evaluare

6.2.1. Evaluare ex-ante

Evaluarea *ex-ante* a fost realizată în cadrul raportului de evaluare a impactului.

6.2.2. Măsuri luate în urma unei evaluări interimare/ex-post (lecții învățate din experiențe anterioare similare)

6.2.3. Condițiile și frecvența evaluărilor viitoare

Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile va prezenta Comisiei un raport anual cu privire la executarea programului de activitate convenit.

7. MĂSURI ANTIFRAUDĂ

Contractele de finanțare în sprijinul rețelei europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile vor stipula în mod explicit că atât Curtea de Conturi Europeană, cât și OLAF pot efectua, dacă este necesar, controale la fața locului la beneficiarii fondurilor și la agenții care răspund de alocarea fondurilor respective.

8. DETALII PRIVIND RESURSELE

8.1. Obiectivele propunerii din punctul de vedere al costurilor financiare

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

(Se indică denumirea obiectivelor, acțiunilor și realizărilor)	Tipul realizării	Cost ul mediu	Anul n		Anul n+1		Anul n+2		Anul n+3		Anul n+4		Anul n+5 și urm.		TOTAL	
			Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total
OBIECTIVUL OPERAȚIONAL NR. 1 ²³ Sprijinirea autorităților naționale responsabile de investigarea accidentelor de aviație civilă din statele membre																
Acțiunea 1: Cofinanțarea unui secretariat care să coordoneze activitățile autorităților naționale responsabile de investigarea accidentelor de aviație civilă																
Realizarea 1	Contract de finanțare		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
COST TOTAL			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Conform descrierii din partea 5.3.

8.2. Cheltuieli administrative

8.2.1. Numărul și tipul resurselor umane

Tipuri de posturi		Personal care urmează să fie alocat pentru gestionarea acțiunii prin utilizarea resurselor existente și/sau suplimentare (număr de posturi/ENI)					
		Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5
Funcționari sau agenți temporari ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal finanțat ²⁵ prin articolul XX 01 02							
Alte tipuri de personal ²⁶ finanțat prin articolul XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descrierea sarcinilor care decurg din acțiune

8.2.3. Originea resurselor umane (statutare)

- ☐ Posturi alocate în prezent pentru gestionarea programului care urmează să fie înlocuite sau prelungite
- ☐ Posturi prealocate în cadrul exercițiului financiar SPA/PPB pentru anul n
- ☐ Posturi care urmează să fie solicitate în cadrul următoarei proceduri SPA/PPB
- ☐ Posturi care urmează să fie redistribuite pe baza resurselor existente în cadrul serviciului în cauză (redistribuire internă)
- ☐ Posturi necesare pentru anul n, dar care nu sunt prevăzute în cadrul SPA/PPB pentru anul în cauză

²⁴ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință.

²⁵ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință.

²⁶ Ale căror costuri sunt incluse în suma de referință.

8.2.4. Alte cheltuieli administrative incluse în suma de referință (XX 01 04/05 – Cheltuieli de gestiune administrativă)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară (nr. și denumire)	Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.	TOTAL
1. Asistență tehnică și administrativă (inclusiv costurile cu personalul afere)							
Agenții executive ²⁷							
Alte tipuri de asistență tehnică și administrativă							
- intra muros							
- extra muros							
Total Asistență tehnică și administrativă							

8.2.5. Costuri financiare ale resurselor umane și costuri conexe neincluse în suma de referință

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Tip de resurse umane	Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.
Funcționari și agenți temporari (XX 01 01)						
Personal finanțat prin articolul XX 01 02 (auxiliari, END, agenți contractuali etc.) (se indică linia bugetară)						
Costul total al resurselor umane și costuri conexe (neincluse în suma de referință)						

²⁷

Este necesar să se facă trimitere la fișa financiară legislativă specifică agenției (agențiilor) executive în cauză.

Calcul – *Funcționari și agenți temporari*

Calcul - *Personal finanțat prin articolul XX 01 02*

8.2.6. *Alte cheltuieli administrative neincluse în suma de referință*

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Misiuni							
XX 01 02 11 02 – Reuniuni și conferințe							
XX 01 02 11 03 - Comitete ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Studii și consultări							
XX 01 02 11 05 - Sisteme de informații							
2. Total Alte cheltuieli de gestiune (XX 01 02 11)							
3. Alte cheltuieli de natură administrativă (precizați, indicând linia bugetară)							
Totalul cheltuielilor administrative alte decât cele pentru resursele umane și costurile conexe (neincluse în suma de referință)							

²⁸ Se indică tipul de comitet și grupul de care aparține.

Calcul - *Alte cheltuieli administrative neincluse în suma de referință*