COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.11.2020
COM(2020) 733 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă

REZUMAT

Acest raport rezumă revizuirea de către Comisie a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă (Regulamentul)[1], astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (2) din regulament. Această revizuire oferă feedback privind funcționarea actuală a regulamentului la cinci ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul pune în perspectivă principalele obiective ale regulamentului și subliniază realizările acestuia în ceea ce privește îmbunătățirea caracterului complet și a calității rapoartelor de eveniment, creșterea numărului de rapoarte transmise și stocate și aplicarea protecției oferite raportorilor. Pe de altă parte, raportul subliniază unele dintre dificultățile apărute în cursul punerii în aplicare a regulamentului, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a dispozițiilor legate de „cultura justă". În sfârșit, raportul se referă la contribuția adusă de regulament la reducerea numărului de accidente în care sunt implicate aeronave și a numărului de decese în astfel de accidente. Constatările prezentate în acest raport sunt susținute de datele colectate într-un studiu, contractat de către Comisie, pentru a evalua punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă[2].

PREFAȚĂ

Accidentele de aviație sunt deseori rezultatul unei înlănțuiri de evenimente, ceea ce înseamnă că deseori nu li se poate atribui o cauză unică. Totuși, acest lucru înseamnă, de asemenea, că există multe oportunități de a preveni accidentele înainte ca acestea să aibă loc și, dacă se poate elimina oricare dintre verigile unei astfel de înlănțuiri fatale, s-ar putea evita un accident.

Un element esențial pentru prevenirea accidentelor de aviație este raportarea și analiza atentă a tuturor evenimentelor și a defecțiunilor, chiar și a celor mai mici, din cursul operațiunilor cotidiene, care pot indica existența unor pericole potențial grave la adresa siguranței ce pot duce la accidente în cazul în care nu sunt corectate.

Raportarea evenimentelor adoptă o perspectivă extinsă la nivelul sistemului și bazată pe date în ceea ce privește prevenirea accidentelor și confirmă faptul că luarea de măsuri dincolo de încercarea de a găsi vinovați, cu excepția unor anumite situații definite, este esențială pentru consolidarea siguranței într-un mod proactiv – aceste noțiuni au fost confirmate în decenii de cercetare în domeniul siguranței și al factorilor umani.

---

[1] Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0376&from=EN.

[2] „Ex-post evaluation of Regulation (EU) No 376/2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation – Final Report" (Evaluarea ex-post a Regulamentului nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă – raport final), nu este publicat încă.

Legislația actuală privind evenimentele este Regulamentul (UE) nr. 376/2014. Normele stabilesc modul în care se realizează raportarea, colectarea, stocarea, protecția, schimbul, diseminarea, analiza și luarea deciziilor pe baza informațiilor relevante privind siguranța referitoare la aviația civilă.

1. INTRODUCERE

Articolul 24 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 impune Comisiei ca, până la 16 noiembrie 2020, să publice și să transmită Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind punerea în aplicare a regulamentului.

Regulamentul (UE) nr. 376/2014 se aplică începând cu 15 noiembrie 2015. Obiectivul regulamentului este să prevină accidentele în care sunt implicate aeronave, incidentele și decesele în astfel de accidente prin feedback și lecțiile învățate care decurg din evenimente. Un eveniment constituie o problemă de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu este soluționată sau abordată, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană. Regulamentul caută să asigure raportarea, colectarea, stocarea, protecția, schimbul, diseminarea și analiza informațiilor relevante privind siguranța referitoare la aviația civilă. La rândul său, acest lucru facilitează elaborarea măsurilor adecvate de atenuare de către părțile interesate în domeniul aviației și autoritățile competente, astfel încât o măsură de siguranță să poată fi adoptată cu promptitudine.

Acest proces de gestionare a siguranței se bazează pe disponibilitatea permanentă a informațiilor privind siguranța. Un element esențial pentru a asigura faptul că profesioniștii din prima linie din domeniul aviației raportează evenimentele care prezintă un risc important pentru siguranța aviației îl reprezintă asigurarea confidențialității sursei de raportare și utilizarea corespunzătoare a informațiilor. În acest scop, regulamentul oferă protecție, în anumite condiții, persoanelor care raportează evenimentele și altor persoane menționate în rapoartele de eveniment și garantează că informațiile sunt folosite numai în scopuri de îmbunătățire a siguranței.

Această abordare proactivă și bazată pe dovezi este pusă în aplicare de autoritățile competente în domeniul siguranței aviației din statele membre, de organizații, ca parte a sistemului lor de management al siguranței, precum și de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA).

Regulamentul (UE) nr. 376/2014 este completat de un regulament de punere în aplicare[3] de stabilire a unei liste a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu.

Regulamentul a fost precedat de Directiva 2003/42/CE[4], care a impus fiecărui stat membru să instituie un sistem de raportare obligatorie a evenimentelor. Statele membre aveau obligația să

[3] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 163, 30.6.2015, p. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R1018&from=EN.

colecteze, stocheze, protejeze și să disemineze între ele informații privind anumite incidente de aviație civilă. Cu toate acestea, directiva nu includea dispoziții referitoare la analiza datelor colectate, în beneficiul siguranței aviației. Având în vedere alte cerințe de raportare existente în paralel, atât la nivel european, cât și la nivel internațional, statele membre au convenit să pună în aplicare Directiva 2003/42/CE pe baza unor abordări mai curând divergente. Acest lucru, la rândul său, a condus, de exemplu, la existența unor baze de date multiple privind evenimentele la nivel european.

Prin urmare, studiul de impact din 2012 pentru propunerea de regulament privind raportarea evenimentelor[5] a identificat următoarele obiective specifice ale noului regulament:

- să se asigure că toate evenimentele care periclitează sau ar putea periclita siguranța aviației sunt colectate și că ele oferă o imagine completă și clară a riscurilor în materie de siguranță din UE și din statele membre ale acesteia;
- să se asigure că rapoartele de eveniment stocate în bazele de date naționale și în Fișierul european centralizat (ECR) sunt complete și conțin date de calitate ridicată;
- să se asigure că toate informațiile critice pentru siguranță stocate în ECR sunt accesate în mod adecvat de către autoritățile competente și că acestea sunt utilizate exclusiv în scopuri legate de îmbunătățirea siguranței;
- să se asigure că evenimentele raportate sunt analizate în mod eficient, că riscurile privind siguranța sunt identificate și abordate atunci când este cazul și că se monitorizează eficacitatea măsurilor luate din punctul de vedere al siguranței.

Obiectivul general al regulamentului este să contribuie la reducerea numărului de accidente în care sunt implicate aeronave și a numărului de decese.

2. PUNEREA ÎN APLICARE

Instituirea sistemelor de raportare obligatorie și voluntară – articolele 4 și 5

Dispozițiile privind instituirea sistemelor de raportare obligatorie și voluntară, prevăzute la articolele 4 și 5 din regulament, au fost puse în aplicare atât de statele membre, cât și de AESA. În practică, aceasta înseamnă că fiecare stat membru a instituit atât mecanisme de raportare obligatorie, cât și voluntară la nivelul autorității pentru aviație. Trebuie reținut totuși că statele membre erau deja obligate să instituie sisteme de raportare obligatorie în temeiul Directivei 2003/42/CE înainte de Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

În mod similar, AESA are un sistem de raportare obligatorie funcțional în conformitate cu cerința prevăzută la articolul 4 alineatul (4), iar rapoartele voluntare se pot transmite direct

---

[4] 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), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:02003L0042-20090807&from=EN.

[5] DOCUMENTUL DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI: Studiu de impact Document de însoțire a propunerii de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea evenimentelor de aviație civilă, SWD/2012/0441 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441.

agenției prin intermediul portalului european de raportare în domeniul aviației, instituit de Comisia Europeană[6].

S-au identificat unele decalaje în punerea în aplicare a acestor cerințe de către organizații[7]. Înainte de Regulamentul (UE) nr. 376/2014, domeniul de aplicare al Directivei 2003/42/CE nu includea organizațiile. Prin urmare, există o diferență între organizațiile care aveau deja sisteme de raportare în vigoare (ca parte a sistemelor lor respective de management al siguranței) înainte de punerea în aplicare a regulamentului și cele care au trebuit să introducă astfel de sisteme după intrarea în vigoare a regulamentului. În timp ce pentru primele, punerea în aplicare a regulamentului a însemnat doar alinierea sistemelor lor existente la noile cerințe, celelalte au trebuit să dezvolte sisteme de raportare de la zero. În consecință, s-a constatat că unele organizații au rămas în urmă în ceea ce privește dezvoltarea sistemelor de raportare la nivelul lor, ceea ce a condus, astfel, la mai puține raportări decât ar fi fost posibil altfel. În mod similar, în domeniul raportării voluntare, unele organizații au indicat că nu au un sistem de raportare voluntară în vigoare. În sfârșit, s-a reținut că unele organizații nu făceau distincția între sisteme de raportare voluntară și obligatorie, având doar un singur sistem de raportare instituit.

În mod similar, majoritatea statelor membre, deși au instituit ambele sisteme de raportare, nu fac distincția între rapoartele primite prin intermediul sistemelor de raportare voluntară și cele primite prin intermediul sistemelor de raportare obligatorie în bazele de date naționale respective, deoarece preferă să încurajeze organizațiile să le transmită lor toate rapoartele, indiferent de statutul acestora. În consecință, a fost dificil să se determine numerele respective ale rapoartelor obligatorii și voluntare transmise, deoarece nu este ușor să se facă distincția între sursele evenimentelor stocate în ECR din punctul de vedere al sistemelor de raportare. Pe cale de consecință, a devenit complicat să se obțină o imagine clară a măsurii în care persoanele fizice și organizațiile care fac obiectul sistemelor de raportare obligatorie și-au îndeplinit cerințele potrivit regulamentului.

Întrucât din aspectele menționate anterior reiese că statele membre au obligația să asigure punerea efectivă în aplicare de către părțile interesate a dispozițiilor relevante ale regulamentului, cu toate acestea, se poate stabili că a fost realizat unul dintre obiectivele-cheie ale regulamentului de a spori volumul datelor disponibile privind evenimentele. Acest obiectiv a fost atins deoarece punerea în aplicare efectivă a regulamentului a condus la un număr sporit de rapoarte transmise și, prin urmare, la o cantitate mai mare de informații disponibile privind siguranța aviației. Numărul total de rapoarte de eveniment stocate în ECR a crescut în mod semnificativ de la intrarea în vigoare a regulamentului. După cum se arată în figura 1 de mai jos, în 2015 existau puțin peste 200 000 de rapoarte de eveniment în ECR pentru anul respectiv. În 2019, numărul total de rapoarte transmise ECR pe an a ajuns la 291 458. În mod cumulativ, numărul de rapoarte de eveniment incluse în ECR a fost mai mult

[6] https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/.

[7] „organizație” înseamnă orice organizație care furnizează produse în domeniul aviației și/sau care utilizează, contractează sau recurge la serviciile persoanelor care sunt obligate să raporteze evenimentele în conformitate cu articolul 4 alineatul (6); Articolul 2 alineatul (8) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

decât dublu în această perioadă: de la 1 125 264 de rapoarte la sfârșitul anului 2014 până la 2 548 578 de rapoarte în 2019.

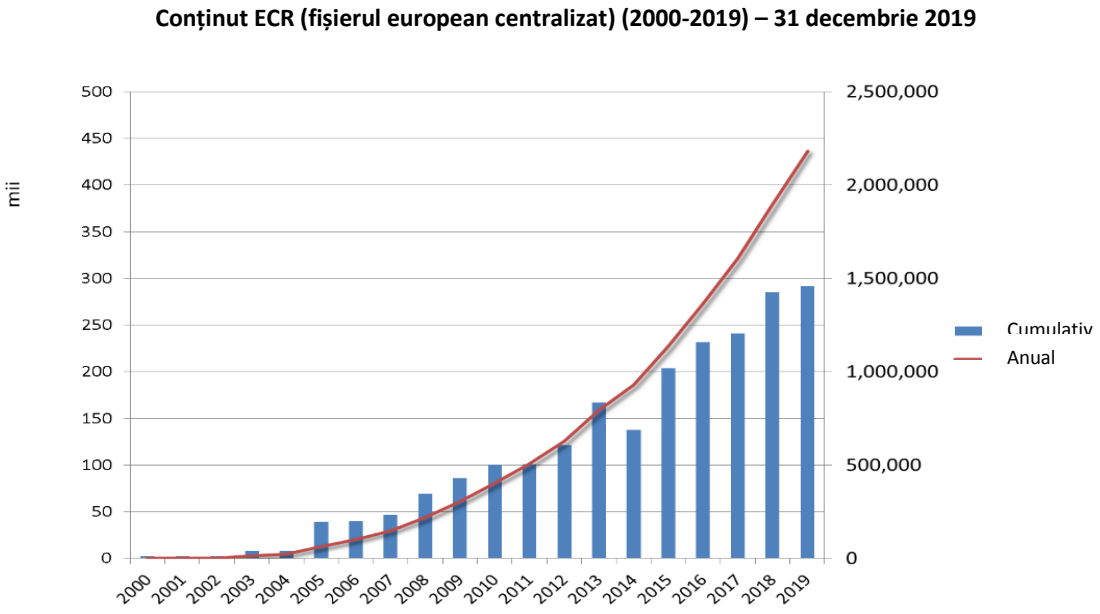


Figura 1: Numărul de înregistrări din ECR (sursa: imagine de ansamblu a conținutului ECR-ECCAIRS de către JRC)

Colectarea, stocarea și schimbul de informații – articolele 6 și 9

Regulamentul prevede cerințe pentru colectarea, stocarea și schimbul de informații la articolele 6 și 9. Articolul 6 vizează asigurarea fluxului de informații prin intermediul colectării, evaluării, prelucrării, analizei și stocării. Mai concret, articolul 6 stabilește cerința privind desemnarea de către organizații, autoritățile statelor membre și AESA a persoanelor și a proceselor menite să colecteze, evalueze, prelucreze, analizeze și să stocheze informațiile detaliate privind evenimentele raportate în temeiul articolelor 4 și 5. S-a constatat că aceste cerințe au fost puse complet în aplicare de către organizații, precum și de către statele membre și AESA, acestea având persoane și procese desemnate la fiecare nivel.

Articolul 9 stabilește modalitățile în care se face schimbul de informații între statele membre, AESA și Comisie prin intermediul ECR. Acesta prevede, printre altele, o cerință potrivit căreia statele membre trebuie să transfere în termen de 30 de zile datele de eveniment încărcate în bazele lor de date naționale. S-a constatat că statele membre au instituit mecanismele pentru schimbul de informații cu celelalte state membre și cu AESA, precum și pentru transferul acestor informații către ECR în termenul-limită impus.

Fluxul de raportare (și anume, cine raportează, cui raportează și când raportează) este bine înțeles de toate părțile interesate implicate, deși au fost identificate unele aspecte problematice. Uneori, informațiile detaliate privind evenimentele se încarcă în ECR de către

un stat membru fără notificarea statului membru vizat. Cu toate acestea, se preconizează în general că noul software ECCAIRS 2[8], discutat mai jos în detaliu, va contribui la acest aspect.

Calitatea și conținutul rapoartelor de eveniment – articolul 7

Reglementarea prevede cerințe specifice pentru proceduri standardizate de introducere a datelor și pentru procedurile de verificare a calității datelor. S-a constatat că majoritatea acestor dispoziții au fost puse în aplicare de către organizații, statele membre și AESA. Cu toate acestea, se pare că unele organizații nu au oficializat o procedură de verificare a calității datelor, astfel cum se prevede la articolul 7 alineatul (3), în vigoare. În plus, elaborarea unui sistem comun european de clasificare a riscurilor, astfel cum se prevede la articolul 7 alineatul (5), a fost pusă în aplicare doar în mod parțial. Deși Comisia, în strânsă cooperare cu statele membre și EASA, a elaborat sistemul până la termenul-limită de 15 mai 2017, astfel cum se prevede la articolul 7 alineatul (5), rămâne de finalizat sarcina de a defini acest sistem în conformitate cu articolul 7 alineatul (6), împreună cu procedurile de implementare ale acestuia.

Gestionarea Fișierului european centralizat – articolul 8

ECR este, în sine, o contribuție importantă a UE. Acesta stochează toate rapoartele de eveniment colectate în UE. Statele membre și AESA trebuie să transmită cu promptitudine către ECR toate informațiile referitoare la siguranță stocate în bazele lor de date naționale. Datele naționale sunt integrate în ECR și verificate în conformitate cu criterii de calitate. Accesul direct la ECR face obiectul unor norme stricte și este limitat la autoritățile competente din statele membre, AESA și Comisie[9].

De la intrarea în vigoare a regulamentului până la sfârșitul anului 2020, Centrul Comun de Cercetare al Comisiei (CCC) a oferit servicii operaționale referitoare la interfața ECR-ECCAIRS. Astfel cum confirmă CCC, interfața ECR-ECCAIRS a fost alimentată zilnic cu date provenind de la cele 31 de țări care contribuie[10], precum și de la AESA.

În urma unei modificări a strategiei și după un studiu de impact[11], și având în vedere continuarea consolidării punerii în aplicare a acestui regulament, serviciile Comisiei au decis înlocuirea platformei actuale ECCAIRS cu o platformă mai modernă, reproiectată complet denumită ECCAIRS 2, și transferul gestionării sistemului ECCAIRS de la CCC către AESA până în 2020.

S-a constatat că cerința prevăzută la articolul 8 alineatul (2) pentru informarea cu regularitate a ECR de către statele membre a fost pusă în aplicare în totalitate de către toate statele membre. De asemenea, acest fapt este valabil în cazul cerințelor pentru AESA, prevăzute la alineatul (3), potrivit cărora transferul de date către ECR are loc automat. În plus, AESA are

---

8 Centrul european de coordonare a sistemelor de raportare a accidentelor și incidentelor.

9 Articolul 8 și articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

10 Statele membre ale UE (inclusiv Regatul Unit, până la 1 februarie 2020), Norvegia, Islanda și Elveția.

11 Bearing Point, „*Impact Assessment of ECCAIRS transition from JRC to EASA*" („Studiu de impact privind tranziția ECCAIRS de la CCC la AESA"), 12 iunie 2017.

un acord în vigoare cu Comisia pentru transferul de date din sistemul intern de raportare a evenimentelor (IORS) către ECR, pentru a asigura conformitatea și acoperirea depline.

Accesul la informațiile stocate în ECR – articolele 10, 11 și 12

Articolele 10, 11 și 12 prevăd procedurile de acces la informațiile stocate în ECR. Aceste dispoziții sunt puse integral în aplicare de către Comisie, care este responsabilă pentru prelucrarea datelor stocate în ECR, precum și de statele membre (așa-numitele „puncte de contact") care sprijină Comisia în legătură cu solicitările de informații stocate în ECR.

De la intrarea în vigoare a Regulamentului până la 31 decembrie 2019, a existat un număr total de 86 de solicitări de informații întemeiate pe articolul 11 al regulamentului dintre care șase au fost refuzate din diferite motive.

Analiza evenimentelor și acțiunile subsecvente – articolele 13 și 14

În mod similar cu cerințele pentru raportare, unele cerințe pentru analiză erau deja instituite înainte de intrarea în vigoare a regulamentului ca parte a cerințelor privind managementul siguranței. Dispozițiile regulamentului, astfel cum se afirmă, de asemenea, în materialele de orientare pentru regulament[12], nu sunt menite să creeze o cerință de analiză suplimentară față de cerințele privind managementul siguranței, ci slujesc scopului de consolidare a necesității de a derula proceduri analitice. Prin urmare, situația generală nu s-a schimbat mult, cu excepția introducerii de calendare stricte.

În ceea ce privește aspectul legat de calendarele stricte, nu există dovezi care să sugereze că termenul-limită de 30 de zile pentru analiza preliminară a evenimentelor de către organizații, prevăzut la articolul 13 alineatul (4) și alineatul (5) nu este respectat în general. Cu toate acestea, multe părți interesate din industrie au observat că termenul-limită de 30 de zile pentru furnizarea analizei preliminare a evenimentelor către autoritatea competentă este prea scurt. În plus, regulamentul stabilește, de asemenea, un termen-limită de trei luni de la raportul inițial, pentru ca organizațiile să transmită analiza finală. Cu toate acestea, regulamentul permite prelungirea posibilă a acestui termen-limită, dacă este justificată corespunzător[13].

La nivelul statului membru, regulamentul impune monitorizarea analizei realizate de organizațiile pe care le supraveghează, precum și realizarea propriei analize a evenimentelor care sunt raportate direct statului membru. Pe baza analizei statului membru, se preconizează că acesta va stabili orice măsură corectivă sau preventivă necesară pentru îmbunătățirea siguranței aviației și va folosi informațiile obținute din rapoartele de eveniment pentru a identifica măsuri de remediere. În mod similar cu organizațiile, autoritățile competente din statele membre au instituit toate procedurile pentru analizarea evenimentelor. Cu toate acestea, există diferențe în ceea ce privește gradul în care se realizează analizele și profunzimea acestor analize. Principalele motive pentru această situație sunt preocupările legate de claritatea cerințelor pentru analiza la nivel național, precum și lipsa resurselor. În

[12] Comisia Europeană, „*Guidance Material - Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules*" („Materiale de orientare - Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și normele de aplicare ale acestuia") (2015) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf.

[13] Articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

plus, unele state membre au remarcat un grad de „dezechilibru” între cerințele pentru analiză prevăzute în regulament și gradul de detaliere a cerințelor de raportare, colectare, prelucrare și depozitare. Acest dezechilibru conduce la un volum mare de muncă aferent colectării și prelucrării rapoartelor de eveniment și lasă puțin timp pentru analiză și monitorizare.

La nivelul UE există două filoane de analiză: Analiza AESA privind evenimentele raportate direct agenției de către organizații pentru care AESA acționează ca autoritate competentă (în funcție de evenimentele stocate în baza de date a AESA) și analiza comună, realizată în colaborare cu statele membre. Aceste analize duc la publicarea rapoartelor anuale ale AESA privind siguranța și la elaborarea portofoliilor de riscuri de siguranță, care se folosesc la publicarea Planului European pentru Siguranță în Aviația Civilă (EPAS).

Raport anual al AESA privind siguranța este realizat de departamentul de informații de siguranță și performanță a AESA și se bazează atât pe datele cuprinse în baza de date de evenimente care aparține AESA, cât și pe datele incluse în ECR. Ca parte a procesului de gestionare a riscurilor, de asemenea, agenția definește și pune în aplicare măsurile adecvate care fac obiectul unei monitorizări continue.

AESA colaborează cu o serie de parteneri prin intermediul celor două platforme principale: rețeaua de analiști (NoA)[14] și grupurile de colaborare și analiză (CAG)[15]. NoA este instituită prin Regulamentul (UE) nr. 376/2014 și reunește date de la diferite state membre pentru a obține o perspectivă mai generală cu privire la pericolele pentru siguranță cu care se confruntă UE în ansamblul său. CAG sunt grupurile de experți instituite de AESA care sunt răspunzătoare pentru analizarea siguranței aviației europene pentru domenii specifice de aviație. Acestea reexaminează informațiile de siguranță disponibile, realizează analize de siguranță aprofundate și identifică problemele emergente. Grupurile monitorizează, de asemenea, performanțele din punctul de vedere al siguranței domeniului lor și oferă feedback privind eficiența măsurilor luate. Ambele sisteme sunt complementare deoarece oferă analiză la diferite niveluri și contribuie la portofoliile de riscuri de siguranță și la măsurile de siguranță care pot fi adoptate în EPAS.

Prin urmare, se poate stabili că punerea în aplicare a regulamentului a jucat un rol semnificativ în consolidarea capacității analitice a evenimentelor de pe teritoriul Uniunii și, în consecință, și în stabilirea măsurilor de atenuare adecvate, după caz. Deși s-au observat progrese considerabile, procesul de analiză ar putea beneficia de pe urma mai multor eforturi la nivelul statelor membre și a evoluțiilor tehnologice.

---

[14] NoA include AESA, Comisia Europeană, statele membre AESA și un observator. A fost constituită inițial ca o rețea voluntară pentru a sprijini analiza datelor de siguranță pentru Planul European pentru Siguranță în Aviația Civilă, care este predecesorul EPAS, în 2011. Punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 a oficializat rolul NoA și a subliniat importanța analizei de siguranță pentru susținerea EPAS și îmbunătățirea siguranței aviației în Europa. NoA se reunește în prezent de două ori pe an și pe bază ad-hoc ori de câte ori se impune. Sursă: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management.

[15] CAG sunt alcătuite din partenerii de reglementare ai AESA de la nivelul grupurilor de părți interesate din industrie. Fiecare CAG se reunește de până la trei ori pe an. În prezent există șase CAG diferite: (1) aerodrom și servicii de handling la sol; (2) gestionarea traficului aerian; (3) baloane; (4) avioane pentru transportul aerian comercial; (5) aviație generală; (6) factori umani. Sursă: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management.

Confidențialitatea și utilizarea adecvată a informațiilor și protecția surselor de informații – articolele 15 și 16

Punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului referitoare la „cultura justă” și la protecția și utilizarea adecvată a surselor de informații a fost analizată în detaliu. Deși s-a constatat că toate statele membre și majoritatea organizațiilor au instituit proceduri pentru asigurarea anonimizării rapoartelor de eveniment, subzistă problema trasabilității – și anume posibilitatea de a identifica persoanele vizate într-un raport de eveniment pe baza circumstanțelor descrise în raport – în special în organizațiile mai mici cu număr restrâns de angajați.

Articolul 16 alineatul (11) prevede o obligație pentru organizații de a adopta norme privind „cultura justă”[16]. Informațiile disponibile nu sunt concludente în privința faptului dacă această cerință a fost pusă în aplicare complet de către toate organizațiile.

S-a constatat că cea mai semnificativă deficiență în punerea în aplicare a regulamentului a apărut în legătură cu obligația prevăzută la articolul 16 alineatul (12) pentru statele membre de a desemna un organism responsabil cu punerea în aplicare a principiilor „culturii juste”. Pe baza reexaminărilor rapoartelor privind funcționarea „organismelor de cultură justă” transmise de statele membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (13) și a informațiilor suplimentare primite de la cetățeni, Comisia a identificat 11 state membre care nu au desemnat un „organism de cultură justă” responsabil cu punerea în aplicare a alineatelor 6, 9 și 11 de la articolul 16. În consecință, Comisia a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor și a trimis 10 scrisori de punere în întârziere și un aviz motivat statelor membre aflate în situație de neconformitate[17]. De asemenea, Comisia a trimis un număr de proiecte-pilot ale UE statelor membre care au afirmat în rapoartele lor că au desemnat un „organism de cultură justă”, însă continuau să aibă îndoieli dacă un astfel de organism are competențele de a se achita de rolul prevăzut în regulament.

Pe de altă parte, la nivel industrial, partenerii sociali europeni, membri ai Comitetului de dialog social sectorial pentru aviația civilă (CANSO, ETF, ATCEUC), au convenit împreună asupra „setului de instrumente pentru cultura justă a managementului traficului aerian”[18]. Acesta vizează personalul și cadrele de conducere din cadrul organizațiilor care furnizează servicii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și stabilește principii directoare pentru punerea în aplicare a unei culturi juste și pentru promovarea unei culturi sănătoase și deschise de raportare.

3. CONTRIBUȚIA LA REDUCEREA NUMĂRULUI DE ACCIDENTE ÎN CARE SUNT IMPLICATE AERONAVE ȘI A NUMĂRULUI DE DECESE ÎN ASTFEL DE ACCIDENTE

[16] „cultură justă” înseamnă un regim în care operatorii din prima linie sau alte persoane nu sunt sancționate pentru acțiuni, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate. Articolul 2 alineatul (12) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

[17] Avizul motivat a fost închis deoarece statul a oferit dovezi conform cărora a fost desemnat un organism de cultură justă cu competențele necesare pentru a își executa funcția în temeiul articolului 16 alineatul (12) din regulament. Restul dosarelor sunt pendinte.

[18] https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=dsw&docId=11897&langId=en.

Obiectivul general al regulamentului este să contribuie la reducerea numărului de accidente în care sunt implicate aeronave și a numărului de decese printr-o abordare proactivă rezultată din obiectivele specifice detaliate în secțiunile anterioare.

S-a dovedit dificil să se evalueze măsura în care regulamentul a contribuit în mod direct la o reducere reală a numărului de accidente și a numărului de decese în aviația civilă, atât cantitativ, cât și calitativ.

Datele înregistrate de AESA arată că în perioada cuprinsă între 2010 și 2018[19] media accidentelor în care au fost implicați operatori europeni a scăzut. Reducerea este cu atât mai evidentă dacă se ia în considerare creșterea continuă a traficului aerian în aceeași perioadă. Rata accidentelor a continuat să scadă începând cu 2014, în timp ce rata incidentelor grave s-a stabilizat după un vârf în 2016.

Analiza unui scenariu contrafactual, și anume scenariul în care regulamentul nu ar fi fost adoptat, sugerează că, în absența regulamentului, rata accidentelor de aviație civilă în Europa ar fi urmat o tendință constantă după al treilea trimestru din 2015 (după ce regulamentul a intrat în vigoare). După intrarea în vigoare a regulamentului, a existat o scădere a ratei accidentelor, de la 3,5 accidente la 1 milion de zboruri, la 1,3 accidente la 1 milion de zboruri post-intervenție.

Cu toate acestea, nu s-a dovedit posibilă realizarea cu certitudine a unei predicții retroactive a situației în materie de siguranță și a numărului de accidente și a celorlalte evenimente legate de siguranță care ar fi avut loc în absența regulamentului. De asemenea, trebuie să se rețină că diferitele elemente ale sistemului de siguranță a aviației, menite să prevină accidentele și incidentele grave, sunt strâns legate între ele și, prin urmare, ar fi extrem de dificil să se distingă efectul unei singure caracteristici a acestora, de exemplu, raportarea evenimentelor, analiza și acțiunile subsecvente.

Cu toate acestea, dat fiind că regulamentul a contribuit la creșterea numărului de rapoarte de eveniment stocate în ECR, care, la rândul său, ar fi putut contribui la îmbunătățirea nivelului de conștientizare privind siguranța și la identificarea riscurilor în materie de siguranță, se poate constata că regulamentul și-a adus, probabil, o contribuție certă la reducerea numărului total al accidentelor.

4. CONCLUZII

În general, toți subiecții acestuia, și anume Comisia, AESA, statele membre și organizațiile, au pus în aplicare Regulamentul (UE) nr. 376/2014. Cu toate acestea, s-au identificat unele deficiențe în punerea în aplicare a unor dispoziții ale regulamentului. În special, un procent semnificativ al statelor membre nu a desemnat un „organism de cultură justă” în conformitate

[19] AESA, „*Annual Safety Review 2020*” („Raportul anual privind siguranța aviației 2020”) (2020) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf;
AESA, „*Annual Safety Review 2019*” („Raportul anual privind siguranța aviației 2019”) (2019) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annual%20Safety%20Review%202019.pdf;
AESA, „*Annual Safety Review 2018*” („Raportul anual privind siguranța aviației 2018”) (2018) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/218639_EASA_ASR_MAIN_REPORT_2018.pdf.

cu regulamentul, ceea ce a dus la inițierea de proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de către Comisie.

Pe de altă parte, punerea în aplicare cu succes a cerințelor regulamentului privind instituirea de sisteme de raportare obligatorie și voluntară a evenimentelor a dus la o creștere importantă a numărului de evenimente colectate începând cu intrarea în vigoare a regulamentului. În plus, punerea în aplicare a prevederilor privind instituirea și managementul Fișierului european centralizat a dus la o bază de date cuprinzătoare care conține rapoarte de eveniment de la toate statele membre ale UE. La rândul lor, mai multe rapoarte de eveniment de analizat au permis identificarea unor pericole potențiale pentru siguranță, în special la nivelurile statelor membre și ale AESA. În consecință, se poate concluziona că, de la intrarea în vigoare, regulamentul a contribuit într-o anumită măsură la reducerea accidentelor și a deceselor în astfel de accidente în UE.