Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/247

2026 2 3

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2026/247

2026 m. vasario 2 d.

kuriuo dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 ([1]), ypač į jo 11 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 18/2010 ([2]) Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 papildytas II priedu dėl nacionalinės kokybės kontrolės programos, kurią kiekviena valstybė narė įgyvendina civilinės aviacijos saugumo srityje, bendrųjų reikalavimų;

(2) atsižvelgiant į tai, kad nuo II priedo priėmimo civilinės aviacijos saugumo taisyklių laikymosi stebėsenos tarptautiniai standartai, praktika, metodika ir priemonės nuolat tobulėjo, svarbu dabartinius nacionalinių kokybės kontrolės programų reikalavimus iš dalies pakeisti ir atitinkamai atnaujinti;

(3) visų pirma, 1944 m. gruodžio 7 d. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencija) 17 priedas papildytas dviem naujais standartais, kuriais iš susitariančiųjų valstybių reikalaujama užtikrinti, kad jų nacionalinėse civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programose būtų nustatytas informacijos apie incidentus, susijusius su neteisėtos veikos aktais ir pasirengimo jai aktais, pranešimo procesas (standartas 5.1.6), taip pat konfidencialių pranešimų sistema saugumo informacijai, kurią praneša kiti šaltiniai, kaip antai keleiviai, įgula ir antžeminiai darbuotojai, analizuoti (standartas 3.5.1 (d));

(4) pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008 11 straipsnio 2 dalies trečią pastraipą, nacionalinė kokybės kontrolės programa turi užtikrinti galimybę greitai aptikti trūkumus ir juos pašalinti. Kad šis tikslas būtų pasiektas efektyviau, nacionalinėse civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programose turėtų būti atsižvelgiama į 3 konstatuojamojoje dalyje nurodytus naujuosius ICAO standartus;

(5) visų pirma, siekiant gauti politikai formuoti reikiamos informacijos ir supaprastinti veiklos vykdytojų ir už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingų subjektų ataskaitų teikimą, taip pat padėti laikytis atitinkamų Čikagos konvencijos 17 priede nustatytų aktualių standartų, turėtų būti nustatyta bendra duomenų apie su aviacijos saugumu susijusius įvykius rinkimo, dalijimosi jais ir jų analizės sistema, pakeisianti dabartinę fragmentišką nacionalinio lygmens reglamentavimo aplinką;

(6) siekiant užtikrinti pranešimo mechanizmo veiksmingumą ir efektyvumą, pagal bendrą sistemą turėtų būti reikalaujama, kad veiklos vykdytojai ir už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingi subjektai praneštų informaciją apie aviacijos saugumo incidentus, neteisėtos veikos aktus ir pasirengimo jai aktus atitinkamoms institucijoms per nustatytus terminus, priklausomai nuo to, kiek svarbus ir tiesioginis yra poveikis aviacijos saugumui, ir kad jie įgyvendintų vidaus pranešimų teikimo sistemą, kuria naudotųsi visas jų personalas. Įgyvendindami vidaus pranešimų teikimo sistemas, veiklos vykdytojai ir subjektai turėtų paskirti atsakingus asmenis ar subjektus, gerinti duomenų nuoseklumą, įdarbinti ir mokyti pranešimo užduotims vykdyti skiriamus asmenis, standartizuoti pranešimo formas ir laikytis bendros klasifikacijos;

([1]) OL L 97, 2008 4 9, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) 2010 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 18/2010, iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatas dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų, (OL L 7, 2010 1 12, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) šiame reglamente nustatytos pareigos pranešti informaciją apie aviacijos saugumo įvykius, incidentus, neteisėtos veikos aktus ir pasirengimo jai aktus nedaro poveikio dabartinėms Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 376/2014 ([3]) ir jo įgyvendinimo taisyklėmis nustatytoms pareigoms pranešti apie tam tikrus aviacijos saugumo įvykius, kurie daro poveikį aviacijos saugai. Tos įgyvendinimo taisyklės bus iš dalies pakeistos, kad būtų atsižvelgta į šio reglamento nuostatas;

(8) siekiant užtikrinti būtiną konfidencialumo lygį, pranešimuose pateikiama informacija jos apdorojimo ir saugojimo metu turėtų būti apsaugota ir neturėtų būti naudojama kitais nei aviacijos saugumo tikslais. Pranešėjo ir pranešime minimų asmenų tapatybės konfidencialumas turėtų būti apsaugotas, priklausomai nuo baudžiamojo proceso arba drausminės ar administracinės procedūros reikalavimų pagal nacionalinę teisę;

(9) siekiant užtikrinti, kad prireikus Komisija, kitos valstybės narės, kitos nacionalinės institucijos, įskaitant aviacijos saugos institucijas, pramonė ir tarptautiniai partneriai nedelsdami galėtų imtis būtinos iniciatyvos, turėtų būti nustatytos adekvačios tinkamo dalijimosi pranešimuose pateikta informacija ir informacija apie tolesnius veiksmus procedūros;

(10) kad būtų užtikrinta galimybė veiksmingai apžvelgti aviacijos saugumo įvykius ir incidentus Sąjungoje, iš valstybių narių turėtų būti reikalaujama Komisijai teikti metines ataskaitas, kuriose būtų pateikiami gautų pranešimų statistiniai duomenys ir jų analizė;

(11) apie aviacijos saugumo įvykius turėtų būti pranešama suderintai, naudojant standartizuotą šabloną tokiai informacijai pranešti. Tas šablonas grindžiamas Civilinės aviacijos organizacijos parengtomis gairėmis, 2022 m. birželio mėn. paskelbtomis leidinyje „Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents“;

(12) be to, Reglamento (EB) Nr. 300/2008 II priedo įgyvendinimo patirtis, taip pat pasaulinė atitikties reikalavimams stebėsenos metodikos ir sektoriaus terminijos raida parodė, kad nacionalinių aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų bendruosius reikalavimus reikia šiek tiek pakeisti. Šie pakeitimai susiję su tam tikrų terminų (kaip antai saugumo priemonių) apibrėžtimis ir esamų nuostatų patobulinimais (kaip antai oro uostų patikrinimų dažnumo nustatymu);

(13) todėl Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas. Dėl daromų pakeitimų skaičiaus ir apimties Reglamento (EB) Nr. 300/2008 II priedas pasikeis iš esmės, todėl tikslinga pakeisti visą to priedo tekstą;

(14) informacijos apie aviacijos saugumo incidentus ir neteisėtos veikos aktus bei pasirengimo jai aktus pranešimo, klasifikavimo, apdorojimo, saugojimo, apsaugos, analizės ir apibendrinimo mechanizmui ir procesui sukurti reikia tinkamo parengiamojo laikotarpio. Todėl tam tikrų priede išdėstytų susijusių nuostatų taikymas turėtų būti atidėtas, kad valstybės narės turėtų laiko, būtino veiksmingam ir efektyviam reikalavimų vykdymui užtikrinti;

(15) konsultuotasi su Reglamento (EB) Nr. 300/2008 17 straipsniu įsteigta Suinteresuotųjų šalių konsultacine grupe ir ji aktyviai dalyvavo rengiant naujus pranešimo apie aviacijos saugumo įvykius reikalavimus;

(16) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008 19 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

([3]) 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, (OL L 122, 2014 4 24, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 II priedas pakeičiamas šio reglamento priedo tekstu.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2026 m. vasario 2 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

„II PRIEDAS

Nacionalinės kokybės kontrolės programos, kurią kiekviena valstybė narė įgyvendina civilinės aviacijos saugumo srityje, bendrieji reikalavimai

1. TERMINŲ APIBRĖŽTYS

1.1. Šiame priede vartojamų terminų apibrėžtys:

1) metinis eismo intensyvumas – bendras atvykstančių, išvykstančių ir tranzitu vykstančių keleivių (suskaičiuotų vieną kartą) skaičius;

2) atitinkama institucija – pagal 9 straipsnį valstybės narės paskirta nacionalinės valdžios institucija, atsakinga už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną;

3) auditorius – asmuo, atitinkamos institucijos vardu vykdantis nacionalinės atitikties stebėsenos veiklą;

4) sertifikavimas – atitinkamos institucijos arba jos vardu atliekamas oficialus vertinimas ir suteikiamas patvirtinimas, kad asmuo turi reikiamą kompetenciją auditoriaus funkcijoms atlikti atitinkamos institucijos nustatytu priimtinu lygiu;

5) atitikties stebėsenos veikla – vertinimo, kaip įgyvendinamas šis reglamentas ir nacionalinė aviacijos saugumo programa, procedūra arba procesas;

6) trūkumas – aviacijos saugumo reikalavimo nesilaikymas;

7) įgyvendinimo patikrinimas – saugumo priemonių ir procedūrų įgyvendinimo tikrinimas siekiant nustatyti, ar jos įgyvendinamos veiksmingai, laikantis nustatytų standartų, ir išsiaiškinti trūkumus;

8) apklausa – auditoriaus atliekama žodinė apklausa siekiant nustatyti, ar įgyvendintos konkrečios saugumo priemonės arba procedūros;

9) stebėjimas – auditoriaus atliekamas regimasis patikrinimas siekiant nustatyti, ar įgyvendinta saugumo priemonė ar procedūra;

10) atviras bandymas – pratybos su tikrintojais ar kitais atitinkamais apsaugos darbuotojais, apie kurias iš anksto pranešta ir per kurias tikroviškai imituojamas saugumo kontrolės vykdymas arba neteisėtos veikos aktas, siekiant ištirti ar išmatuoti tokius elementus, kaip esamų saugumo priemonių įgyvendinimo veiksmingumas ir tų darbuotojų kompetencija bei gebėjimai vykdyti paskirtas funkcijas;

11) atitinkama institucija – taikant 19 skyrių, atitinkama institucija arba kita nacionalinė institucija, kurios pareigos yra pranešti apie aviacijos saugumo įvykius, incidentus, neteisėtos veikos aktus ir pasirengimo jai aktus;

12) pranešėjas – juridinis arba fizinis asmuo, pranešantis apie saugumo įvykį, incidentą, neteisėtos veikos aktą, pasirengimo jai aktą ar kitą su saugumu susijusią informaciją pagal valstybių narių nustatytą privalomo arba savanoriško pranešimo procesą;

13) reprezentatyvusis ėminys – galimų stebėsenos variantų rinkinys, kuris dėl pasirinktų variantų skaičiaus ir įvairovės yra pakankamas pagrindas bendrosioms išvadoms dėl standartų įgyvendinimo padaryti;

14) saugumo auditas – išsamus saugumo priemonių ir procedūrų tikrinimas siekiant nustatyti, ar įgyvendinami visi jų aspektai ir ar tai daroma nuolat;

15) saugumo incidentas – saugumo įvykis, kuris paveikia arba galėtų paveikti keleivių, įgulos narių, antžeminių darbuotojų ir plačiosios visuomenės saugumą;

16) saugumo įvykis – su saugumu susijęs įvykis, dėl kurio gali pablogėti saugumas, padidėti veiklos rizika arba kuris kelia pavojų keleivių, įgulos darbuotojų, antžeminių darbuotojų ir plačiosios visuomenės saugai arba yra galimas atitikties pažeidimas. Tai apima civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtos veikos aktų pažeidžiamumo identifikavimą ar stebėjimą;

17) bandymas – aviacijos saugumo priemonių bandymas, kai atitinkama institucija imituoja pasikėsinimą atlikti neteisėtą veiką, kad patikrintų, ar esamos saugumo priemonės įgyvendinamos veiksmingai;

18) patikra – veiksmas, kurio auditorius imasi siekdamas nustatyti, ar konkreti saugumo priemonė iš tikrųjų įdiegta;

19) silpnoji vieta – įgyvendinamų priemonių ir procedūrų trūkumas, kuriuo gali būti pasinaudota neteisėtai veikai atlikti.

2. ATITINKAMOS INSTITUCIJOS ĮGALIOJIMAI

2.1. Valstybės narės suteikia atitinkamai institucijai reikiamus įgaliojimus, įskaitant įgaliojimą pagal 21 straipsnį taikyti sankcijas, kad ji galėtų stebėti, kaip vykdomi visi šio reglamento ir jo įgyvendinimo aktų reikalavimai, ir užtikrinti tų reikalavimų vykdymą.

2.2. Atitinkama institucija vykdo atitikties stebėsenos veiklą ir turi reikiamus įgaliojimus pareikalauti, kad nustatytas trūkumas būtų pašalintas per nustatytą laikotarpį.

2.3. Trūkumų šalinimo veikla vykdoma, o vykdymo užtikrinimo priemonės taikomos laikantis laipsniškumo ir proporcingumo principais grindžiamo metodo. Taikant šį metodą palaipsniui imamasi veiksmų, kol trūkumas pašalinamas; šie veiksmai apima:

a) patarimus ir rekomendacijas raštu;

b) oficialų įspėjimą raštu;

c) privalomą nurodymą;

d) administracines sankcijas ir teismines procedūras.

Atitinkama institucija gali nesiimti vieno ar kelių minėtų veiksmų, ypač jei trūkumas yra didelis arba pasikartojantis.

3. NACIONALINĖS KOKYBĖS KONTROLĖS PROGRAMOS TIKSLAI IR TURINYS

3.1. Nacionalinės kokybės programos tikslai yra patikrinti, ar aviacijos saugumo priemonės įgyvendinamos veiksmingai bei tinkamai, ir nustatyti atitikties šio reglamento ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos nuostatoms lygmenį, vykdant atitikties stebėsenos veiklą.

3.2. Į nacionalinę kokybės kontrolės programą įtraukiami tokie elementai:

a) organizacinė struktūra, pareigos ir ištekliai;

b) auditorių darbo ir kvalifikacijos aprašymai;

c) atitikties stebėsenos veikla, įskaitant saugumo auditų, įgyvendinimo patikrinimų ir bandymų apimtį, o faktinio arba galimo saugumo pažeidimo atveju – tyrimų apimtį, saugumo auditų bei įgyvendinimo patikrinimų dažnumą ir atitikties klasifikaciją;

d) vertinimai, jei būtina pakartotinai įvertinti saugumo poreikius;

e) trūkumų šalinimo veikla, išsamiai apibūdinant ataskaitų apie trūkumus teikimo, tolimesnių priemonių taikymo ir trūkumų šalinimo tvarką, kurios tikslas – užtikrinti aviacijos saugumo reikalavimų laikymąsi;

f) vykdymo užtikrinimo priemonės ir prireikus sankcijos, kaip nurodyta šio priedo 2.1 ir 2.3 punktuose;

g) vykdomos atitikties stebėsenos veiklos ataskaitų teikimas, įskaitant prireikus keitimąsi informacija apie atitikties lygmenį tarp nacionalinių institucijų;

h) oro uosto, veiklos vykdytojo ir subjekto vidaus kokybės kontrolės priemonių stebėsenos procesas;

i) nacionalinės kokybės kontrolės programos rezultatų registravimo ir analizės procedūra, kurios paskirtis – nustatyti tendencijas ir numatyti politikos raidą ateityje;

j) kiekvienam veiklos vykdytojui ir subjektui, atsakingam už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą, – privalomo informacijos apie aviacijos saugumo incidentus, neteisėtos veikos aktus ir pasirengimo jai aktus pranešimo praktišku būdu ir laiku atitinkamoms institucijoms procesas;

k) konfidencialaus savanoriško pranešimo sistema saugumo informacijai, kurią teikia tokie šaltiniai, kaip visuomenė, keleiviai, darbuotojai, įgulos nariai, antžeminiai darbuotojai ir bet kuris kitas aviacijos sektoriaus asmuo, analizuoti.

4. ATITIKTIES STEBĖSENA

4.1. Visi oro uostai, veiklos vykdytojai ir kiti subjektai, vykdantys aviacijos saugumo pareigas, reguliariai stebimi siekiant skubiai aptikti ir pašalinti neatitikimus.

4.2. Stebėsena vykdoma pagal nacionalinę kokybės kontrolės programą, atsižvelgiant į pavojaus lygį, tipą ir operacijų pobūdį, įgyvendinimo standartą, oro uostų, veiklos vykdytojų ir subjektų vidaus kokybės kontrolės rezultatus ir kitus veiksnius bei vertinimus, darančius poveikį stebėsenos prioritetams ir dažnumui.

4.3. Atliekant stebėseną tikrinamas oro uostų, veiklos vykdytojų ir subjektų vidaus kokybės kontrolės priemonių įgyvendinimas ir jų veiksmingumas.

4.4. Atliekant stebėseną kiekviename oro uoste taikomas tinkamas atitikties stebėsenos veiklos rūšių derinys ir sudaromos sąlygos susidaryti išsamią nuomonę apie saugumo priemonių įgyvendinimą vietoje.

4.5. Kokybės kontrolės programa valdoma ir organizuojama ir prioritetai nustatomi nepriklausomai nuo praktinio priemonių pagal nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą įgyvendinimo.

4.6. Atitikties stebėsenos veikla apima saugumo auditus, įgyvendinimo patikrinimus ir bandymus.

5. METODIKA

5.1. Stebėsenos veiklos vykdymo metodika atitinka standartizuotą metodą, kuris apima užduočių nustatymą, planavimą, rengimą, veiklą vietoje, rezultatų klasifikavimą, ataskaitos parengimą ir trūkumų šalinimą.

5.2. Atitikties stebėsenos veikla grindžiama sistemingu informacijos rinkimu: informacija renkama atliekant stebėjimus, apklausas, patikras ir analizuojant dokumentus.

5.3. Atitikties stebėsena apima veiklą, apie kurią informuojama iš anksto, ir veiklą, apie kurią iš anksto neinformuojama.

6. SAUGUMO AUDITAI

6.1. Atliekant saugumo auditą tikrinamos:

a) visos oro uosto saugumo priemonės arba

b) visos saugumo priemonės, kurias įgyvendina atskiras oro uostas, oro uosto terminalas, veiklos vykdytojas arba subjektas, arba

c) tam tikra nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos dalis.

6.2. Saugumo audito metodika nustatoma atsižvelgiant į šiuos elementus:

a) pranešimą apie saugumo auditą ir prireikus – išankstinio klausimyno perdavimą;

b) parengiamąjį etapą, įskaitant užpildyto išankstinio klausimyno ir kitų svarbių dokumentų analizę;

c) pirminį informacinio pobūdžio susitikimą su oro uosto, veiklos vykdytojo ar subjekto atstovais prieš pradedant stebėsenos veiklą vietoje;

d) veiklą vietoje;

e) rezultatų aptarimą ir ataskaitų teikimą;

f) jei nustatoma trūkumų – jų šalinimą ir to proceso stebėseną.

6.3. Siekiant patvirtinti, kad saugumo priemonės įgyvendinamos, saugumo auditas grindžiamas sistemingu informacijos rinkimu taikant vieną ar kelis iš nurodytų metodų:

a) dokumentų tikrinimą;

b) stebėjimą;

c) apklausas;

d) patikras.

6.4. Oro uostuose, kurių metinis eismo intensyvumas viršija 10 mln. keleivių, visiems aviacijos saugumo standartams patikrinti skirtas saugumo auditas atliekamas bent kas 4 metus. Tikrinamas reprezentatyvusis informacijos ėminys.

7. PATIKRINIMAI

7.1. Patikrinimas apima bent vieną I priede nurodytų tiesiogiai susijusių saugumo priemonių rinkinį ir atitinkamus įgyvendinimo aktus, kurių įgyvendinimas stebimas per vieną patikrinimą arba per pagrįstą laikotarpį, kuris paprastai neviršija trijų mėnesių. Tikrinamas reprezentatyvusis informacijos ėminys.

7.2. Tiesiogiai susijusių saugumo priemonių rinkinys yra šio reglamento I priede nurodytų dviejų ar daugiau reikalavimų ir atitinkamų įgyvendinimo aktų, kurie yra taip glaudžiai susiję, kad tinkamai įvertinti, ar tikslas pasiektas, galima tik juos vertinant kartu, rinkinys. Šie rinkiniai apima šio priedo I priedėlyje išvardytus rinkinius.

7.3. Apie įgyvendinimo patikrinimus iš anksto nepranešama. Jeigu atitinkamos institucijos manymu, tai neįmanoma, apie įgyvendinimo patikrinimus galima pranešti iš anksto. Patikrinimų metodika nustatoma atsižvelgiant į šiuos elementus:

a) parengiamąjį etapą;

b) veiklą vietoje;

c) rezultatų aptarimą, atsižvelgiant į stebėsenos dažnumą ir rezultatus;

d) ataskaitų teikimą (registravimą);

e) trūkumų šalinimo procesą ir jo stebėseną.

7.4. Siekiant patvirtinti, kad saugumo priemonės yra veiksmingos, įgyvendinimo patikrinimas grindžiamas sistemingu informacijos rinkimu taikant vieną ar kelis iš nurodytų metodų:

a) dokumentų tikrinimą;

b) stebėjimą;

c) apklausas;

d) patikras.

7.5. Oro uostuose, kurių metinis eismo intensyvumas viršija 2 mln. keleivių, visi šio reglamento I priedo 1–6 skyriuose išvardytų tiesiogiai susijusių saugumo priemonių rinkiniai tikrinami bent kas 12 mėnesių, jei per tą laikotarpį oro uoste nebuvo atliktas auditas. Visų saugumo priemonių, nurodytų I priedo 7–12 skyriuose, tikrinimo dažnumą atitinkama institucija nustato remdamasi rizikos įvertinimu.

7.6. Jeigu valstybė narė neturi oro uosto, kurio metinis eismo intensyvumas viršytų 2 mln. keleivių, 7.5 punkte nustatyti reikalavimai taikomi jos teritorijoje veikiančiam oro uostui, kurio metinis eismo intensyvumas yra didžiausias.

7.7. Oro uostų, kurių metinis eismo intensyvumas neviršija 2 mln. keleivių, veiklos vykdytojų ir subjektų tikrinimo dažnumą nustato atitinkama institucija, atsižvelgdama į 4.2 punkte nurodytus elementus. Nustatomas visų aktualių tiesiogiai susijusių I priedo 1–12 skyriuose nustatytų saugumo priemonių rinkinių stebėsenos dažnumas.

8. BANDYMAI

8.1. Bandymai atliekami bent visuose oro uostuose, nurodytuose 7.5 ir 7.6 punktuose, siekiant ištirti, kaip veiksmingai įgyvendintos šios saugumo priemonės:

a) patekimo į riboto patekimo zoną kontrolė;

b) asmenų, išskyrus keleivius, ir jų nešamų daiktų patikrinimas;

c) orlaivio apsauga;

d) keleivių ir rankinio bagažo patikrinimas;

e) bagažo skyriuje vežamo bagažo apsauga;

f) krovinių arba pašto patikrinimas;

g) krovinių ir pašto apsauga.

Bandymų, atliekamų 7.5 ir 7.6 punktuose nenurodytuose oro uostuose, prioritetai nustatomi metiniuose atitikties stebėsenos veiklos planuose.

8.2. Atitinkama institucija gali, remdamasi rizikos vertinimu, atlikti bandymus, kad ištirtų, kaip veiksmingai įgyvendintos šios papildomos saugumo priemonės:

a) transporto priemonių tikrinimas;

b) orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimas;

c) krovinių skyriaus bagažo tikrinimas;

d) orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų tikrinimas;

e) orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų apsauga;

f) patalpų ir oro uosto perimetro apsauga.

8.3. Atsižvelgiant į teisinius, saugos ir veiklos reikalavimus parengiamas bandymų protokolas, įskaitant metodiką. Metodiką sudaro šie elementai:

a) parengiamasis etapas;

b) veikla vietoje;

c) rezultatų aptarimas, atsižvelgiant į stebėsenos dažnumą ir rezultatus;

d) ataskaitų teikimas (registravimas);

e) trūkumų šalinimo procesas ir jo stebėsena.

8.4. Bandymų dažnumą nustato atitinkama institucija, atsižvelgdama į 4.2 punkte nurodytus elementus.

8.5. Bandymai gali būti pakeisti arba papildyti atvirais bandymais tais atvejais, kai negalima pasiekti reprezentatyviojo bandymų ėminio dėl to, kad, pvz., tam tikros saugumo priemonės įgyvendintos ribotai, arba kai dėl vietos sąlygų pablogėtų bandymų veiksmingumas.

9. VERTINIMAI

9.1. Vertinimai atliekami kas kartą, kai atitinkama institucija nustato poreikį pakartotinai įvertinti operacijas ir taip išsiaiškinti silpnąsias vietas bei jas pašalinti. Jei išsiaiškinama silpnoji vieta, atitinkama institucija reikalauja, kad būtų imtasi pavojui proporcingų apsauginių priemonių.

10. ATITIKTIES STEBĖSENOS VEIKLOS ATASKAITOS

10.1. Atitikties stebėsenos veiklos ataskaitos teikiamos arba jos rezultatai registruojami standartizuotu formatu, kuriuo remiantis galima nuolat analizuoti tendencijas.

10.2. Į standartizuotą formatą įtraukiami šie elementai:

a) veiklos rūšis;

b) stebimas oro uostas, veiklos vykdytojas arba subjektas;

c) veiklos data ir laikas;

d) veiklą vykdančių auditorių vardai ir pavardės;

e) veiklos mastas;

f) nustatyti faktai ir atitinkamos nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos nuostatos;

g) atitikties klasifikacija;

h) prireikus – taisomųjų veiksmų rekomendacijos;

i) prireikus – trūkumų pašalinimo terminas.

10.3. Jei nustatoma trūkumų, atitinkama institucija praneša apie susijusius rezultatus stebimam oro uostui, veiklos vykdytojams arba subjektams.

11. BENDRA ATITIKTIES KLASIFIKACIJA

11.1. Kai vykdoma atitikties stebėsenos veikla, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimas vertinamas taikant II priedėlyje aprašytą suderintą atitikties klasifikacijos sistemą.

12. TRŪKUMŲ ŠALINIMAS

12.1. Nustatyti trūkumai pašalinami nedelsiant. Jei jų greitai pašalinti neįmanoma, taikomos kompensacinės priemonės. Kai dėl atskirų ar pavienių trūkumų bendro saugumo priemonės įgyvendinimo stebėsenos rezultatas yra atitikties lygis „atitinka, bet pageidautini patobulinimai“ tie trūkumai taip pat turi būti ištaisomi.

12.2. Atitinkama institucija reikalauja, kad oro uostai, veiklos vykdytojai arba subjektai, kurių atitiktis stebima, pateiktų tvirtinti veiksmų planą, kuriame būtų aptarti visi ataskaitose nurodyti trūkumai ir nustatytas taisomųjų veiksmų įgyvendinimo laikotarpis, ir kad jie patvirtintų pašalinę trūkumus.

13. TOLESNĖ VEIKLA, SUSIJUSI SU TRŪKUMŲ ŠALINIMO PATIKRA

13.1. Kai oro uostas, veiklos vykdytojas arba subjektas, kurių atitiktis stebima, praneša atlikę visus reikiamus taisomuosius veiksmus, atitinkama institucija patikrina, kaip šie taisomieji veiksmai buvo atlikti.

13.2. Vykdant tolesnę veiklą naudojamas tinkamiausias stebėsenos metodas.

14. AUDITORIŲ PRIEINAMUMAS

14.1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad atitinkama institucija turėtų pakankamai jai tiesiogiai pavaldžių arba jos prižiūrimų auditorių, galinčių vykdyti visų rūšių atitikties stebėsenos veiklą.

15. AUDITORIŲ KVALIFIKACIJOS KRITERIJAI

15.1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad atitinkamos institucijos vardu funkcijas atliekantys auditoriai:

a) nebūtų saistomi su stebėsimu oro uostu, veiklos vykdytoju arba subjektu jokiais sutartiniais arba piniginiais įpareigojimais ir

b) turėtų tinkamą kompetenciją, t. y. turėtų pakankamai teorinės ir praktinės atitinkamos srities patirties.

Auditorius sertifikuoja arba lygiavertį patvirtinimą suteikia atitinkama institucija.

15.2. Auditoriai turi turėti tokią kompetenciją:

a) išmanyti esamas galiojančias saugumo priemones ir kaip jos taikomos tikrinamoms operacijoms, t. y.:

— išmanyti saugumo principus,

— išmanyti priežiūros užduotis,

— išmanyti veiksnius, darančius poveikį žmogaus veiklos rezultatams;

b) būti praktiškai susipažinę su saugumo technologijomis ir metodais;

c) turėti žinių apie atitikties stebėsenos principus, procedūras ir metodus;

d) turėti praktinių tikrinamos veiklos žinių;

e) išmanyti auditoriaus vaidmenį ir įgaliojimus.

15.3. Auditoriai nuolat dalyvauja mokymuose tokiu periodiškumu, kad galėtų išlaikyti turimą kompetenciją ir įgyti naujos kompetencijos, susijusios su saugumo srities pokyčiais.

16. AUDITORIŲ ĮGALIOJIMAI

16.1. Stebėsenos veiklą vykdančiam auditoriui suteikiami pakankami įgaliojimai, kad jis galėtų gauti jo užduotims atlikti būtiną informaciją.

16.2. Auditoriai nešiojasi tapatybės dokumentą, leidžiantį atitinkamos institucijos vardu vykdyti atitikties stebėsenos veiklą ir patekti į visas reikiamas zonas.

16.3. Auditoriai turi teisę:

a) stebėsenos tikslais iš karto patekti į visas reikiamas zonas (įskaitant orlaivį ir pastatus) ir

b) pareikalauti, kad saugumo priemonės būtų įgyvendintos tinkamai arba kad jos būtų įgyvendintos pakartotinai.

16.4. Atsižvelgiant į auditoriams suteikiamus įgaliojimus, atitinkama institucija pagal 2.3 punktą imasi veiksmų, kai:

a) auditoriui tyčia sudaromos kliūtys arba jam trukdoma;

b) auditoriui nepateikiama prašoma informacija arba atsisakoma ją pateikti;

c) apgaulės tikslais auditoriui teikiama neteisinga arba klaidinanti informacija ir

d) apsimetama auditoriumi apgaulės tikslais.

17. GEROJI PATIRTIS

17.1. Valstybės narės informuoja Komisiją apie gerąją patirtį, susijusią su kokybės kontrolės programomis, audito metodika ir auditoriais. Komisija išplatina tokią informaciją valstybėms narėms.

18. ATITIKTIES STEBĖSENOS VEIKLOS ATASKAITOS KOMISIJAI

18.1. Valstybės narės kasmet Komisijai teikia ataskaitas apie priemones, kurių imtasi jų pareigoms pagal šį reglamentą vykdyti, ir apie aviacijos saugumo padėtį jų teritorijoje esančiuose oro uostuose. Ataskaitinis laikotarpis yra nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. Ataskaita turi būti pateikta per tris mėnesius nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.

18.2. Ataskaitos turinys turi atitikti III priedėlį ir jai turi būti naudojamas Komisijos pateiktas šablonas.

18.3. Komisija valstybėms narėms išplatina informaciją apie pagrindines išvadas, padarytas remiantis šiomis ataskaitomis.

19. PRANEŠIMAS APIE AVIACIJOS SAUGUMO ĮVYKIUS, INCIDENTUS, NETEISĖTOS VEIKOS AKTUS IR PASIRENGIMO JAI AKTUS

19.1. Kai atitinkama institucija nustato arba gauna informacijos apie neteisėtą veiką arba įvykusį ar įvyksiantį aviacijos saugumo incidentą, kuris labai paveikia arba tikėtina, kad paveiks aviacijos saugumo lygį Sąjungoje arba tarptautinės aviacijos saugumo sistemą, ji kuo greičiau informuoja Komisiją. Priklausomai nuo nacionalinių informacijos, aktualios nacionaliniam saugumui, apsaugos taisyklių, į pranešimą įtraukiama visa aktuali turima faktinė informacija, naudinga vertinant, ar būtina imtis skubių veiksmų, kad būtų išlaikytas arba atkurtas aviacijos saugumo lygis Sąjungoje ir užtikrinamas reikiamas bendradarbiavimas ir koordinavimas tarptautiniu lygmeniu. Gavusi tokią informaciją, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

19.2. 3.2 punkto j ir k papunkčiuose nustatytų reikalavimų ir nuostatų įgyvendinimo tikslais, nuo 2028 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė nustato informacijos apie aviacijos saugumo incidentus, neteisėtos veikos aktus ir pasirengimo jai aktus pranešimo, klasifikavimo, apdorojimo, saugojimo, apsaugos, analizės ir apibendrinimo procesą. Tame procese turi būti numatytos privalomo ir savanoriško pranešimo sistemos ir išsamūs reikalavimai, kuriais užtikrinamas veiksmingas ir efektyvus pranešimas ir tolesni veiksmai, įskaitant paskesnių užduočių vykdymą ir koordinavimą, taip pat visas priemones ar sprendimus, kurių turi imtis atitinkamos institucijos.

19.3. Nuo 2028 m. sausio 1 d. veiklos vykdytojai ir už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingi subjektai atitinkamoms institucijoms praneša informaciją apie aviacijos saugumo incidentus. Saugumo incidentą saugumo pareigūnas arba vadovas priskiria prie pranešamų saugumo įvykių, atsižvelgdamas į įvykio analizę ir į tai, ar reikia imtis papildomų veiksmų. Dėl saugumo incidento galimas ir neteisėtos veikos aktas, tuomet atitinkama institucija jį klasifikuoja kaip neteisėtos veikos aktą, apie kurį pranešama ICAO pagal Čikagos konvencijos 17 priedą. Tokio privalomo pranešimo terminai, skaičiuojami nuo tada, kai per 19.4 punkte nurodytą vidaus pranešimo sistemą pranešama apie pagrindinį įvykį:

a) kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per 24 valandas, jei incidentas turi didelį ir tiesioginį poveikį aviacijos saugumo lygiui;

b) per 72 valandas, kai incidentas turi didelį poveikį aviacijos saugumo lygiui;

c) kas mėnesį – apie visus kitus incidentus.

19.4. Nuo 2028 m. sausio 1 d. veiklos vykdytojai ir už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingi subjektai įgyvendina vidaus pranešimo sistemą, skirtą praktišku būdu ir laiku pranešti informacijai apie aviacijos saugumo įvykius. Visi veiklos vykdytojų ir už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingų subjektų darbuotojai praneša informaciją apie aviacijos saugumo incidentus per tokią vidaus pranešimo sistemą.

19.5. Nuo 2028 m. sausio 1 d. atitinkamos institucijos ir veiklos vykdytojai ar už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą atsakingi subjektai paskiria bent vieną asmenį ar padalinį, atsakingą už pranešimą, taip pat už duomenų kokybės tikrinimą, kad duomenys būtų nuoseklesni. Asmenų, paskirtų atlikti tokias užduotis, samdymo ir mokymo reikalavimai nustatomi įgyvendinimo taisyklėse, kurias Komisija priima pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalį.

19.6. Nuo 2028 m. sausio 1 d. privalomas pranešimas atitinkamoms institucijoms vykdomas naudojant IV priedėlyje nustatytą šabloną ir grindžiamas bendra klasifikacija, nustatyta V priedėlyje. Savanoriškas pranešimas taip pat gali būti vykdomas naudojant IV priedėlyje pateiktą šabloną ir grindžiamas bendra klasifikacija, nustatyta V priedėlyje.

19.7. Nuo 2028 m. sausio 1 d. atitinkamos institucijos saugo pranešimus nacionalinėje duomenų bazėje. Pranešimuose pateikiamos neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos ir bet kokios jų analizės konfidencialumas užtikrinamas pagal taikytinus Sąjungos ir nacionalinės teisės aktus. Šiuo tikslu kiekviena valstybė narė nustato išsamius prieigos prie tokios informacijos ir jos fizinės bei informacinių technologijų apsaugos reikalavimus.

19.8. Nuo 2028 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė nustato išsamius pranešimų tvarkymo ir saugojimo reikalavimus, kad juose esanti informacija nebūtų naudojama kitais nei aviacijos saugumo tikslais, ir tinkamai užtikrina pranešėjo ir pranešime nurodytų asmenų tapatybės konfidencialumą, priklausomai nuo baudžiamojo proceso arba drausminės ar administracinės procedūros reikalavimų pagal nacionalinę teisę.

19.9. Nuo 2028 m. sausio 1 d. atitinkamos institucijos, remdamosi principu „būtina žinoti“, nustato ir įgyvendina procedūras, pagal kurias dalijamasi aktualia pranešimuose pateikta informacija ir informacija apie tolesnius veiksmus, siekiant padėti kitoms nacionalinėms institucijoms ir agentūroms, oro uostų veiklos vykdytojams, oro vežėjams ir kitiems susijusiems subjektams, kai tai gali padėti išlaikyti ir gerinti aviacijos saugumą.

19.10. Nuo 2028 m. sausio 1 d., nepaisant 19.8 punkto, jei informacija yra aktuali aviacijos saugai, atitinkamos institucijos gali ja dalytis su nacionalinėmis civilinės aviacijos saugos institucijomis, laikydamosi taikytinų konfidencialumo, apsaugos ir kupiūravimo reikalavimų.

19.11. Nuo 2028 m. sausio 1 d., laikydamosi atitinkamai Sąjungos ir nacionalinės teisės aktuose nustatytų konfidencialumo ir apsaugos reikalavimų, atitinkamos institucijos dalijasi atitinkama pranešimuose pateikta informacija su Komisija ir kitomis valstybėmis narėmis, kai tai gali padėti išlaikyti ir gerinti aviacijos saugumą, be kita ko, atsakydamos į konkrečias Komisijos ar kitų valstybių narių užklausas.

19.12. Nuo 2028 m. sausio 1 d., laikydamosi atitinkamai Sąjungos ir nacionalinės teisės aktuose nustatytų konfidencialumo ir apsaugos reikalavimų, Komisija ir valstybės narės gali dalytis aktualia pranešimuose pateikta informacija su tarptautinėmis organizacijomis ir atitinkamomis trečiųjų šalių institucijomis, kai to reikalaujama pagal tarptautinius susitarimus arba kai tai gali padėti išlaikyti ir gerinti aviacijos saugumą.

19.13. Nuo 2028 m. sausio 1 d., nedarant poveikio 19.1 ir 19.11 punktų taikymui, valstybės narės kasmet pateikia Komisijai ataskaitą, į kurią įtraukti statistiniai duomenys apie gautus pranešimus, apibendrinti pagal bendrą klasifikaciją, nustatytą V priedėlyje, ir jų analizė. Ataskaitinis laikotarpis yra sausio 1 d.–gruodžio 31 d., o ataskaita pateikiama per šešis mėnesius nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.

19.14. Nuo 2028 m. sausio 1 d. Komisija pagrindinėmis išvadomis, padarytomis remiantis pagal 19.13 punktą pateiktomis ataskaitomis, dalijasi su Civilinės aviacijos saugumo reguliavimo komitetu ir Patariamąja suinteresuotųjų šalių grupe aviacijos saugumo klausimais.

19.15. Nuo 2028 m. sausio 1 d., siekdama vienodų principų laikymosi Sąjungos lygmeniu, Komisija, koordinuodama veiksmus su valstybėmis narėmis, gali pateikti tinkamą informacinių technologijų priemonę, kad būtų lengviau įgyvendinti šiame skyriuje nustatytus reikalavimus.

I priedėlis

Į tiesiogiai susijusių saugumo priemonių rinkinius įtrauktini elementai

Šio priedo 7.1 punkte nurodyti tiesiogiai susijusių saugumo priemonių rinkiniai apima šiuos I priedo elementus ir atitinkamas Komisijos pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalį priimtų įgyvendinimo aktų nuostatas:

1 punktas. Oro uosto saugumas:

a) visos 1.1 punkto nuostatos arba

b) visos 1.2 punkto nuostatos (išskyrus nuostatas dėl pažymėjimų ir transporto priemonių leidimų), arba

c) visos 1.2 punkto nuostatos, susijusios su pažymėjimais, arba

d) visos 1.2 punkto nuostatos, susijusios su transporto priemonių leidimais, arba

e) visos 1.3 punkto nuostatos ir aktualūs 12 punkto elementai, arba

f) visos 1.4 punkto nuostatos, arba

g) visos 1.5 punkto nuostatos, arba

h) visos 1.7 punkto nuostatos ir aktualūs 11 punkto elementai.

2 punktas. Oro uostų atribotosios zonos:

visos šio punkto nuostatos.

3 punktas. Orlaivio saugumas:

a) visos 3.1 punkto nuostatos arba

b) visos 3.2 punkto nuostatos.

4 punktas. Keleiviai ir rankinis bagažas:

a) visos 4.1 punkto nuostatos ir aktualūs 12 punkto elementai arba

b) visos 4.2 punkto nuostatos, arba

c) visos 4.3 punkto nuostatos;

5 punktas. Bagažo skyriuje vežamas bagažas:

a) visos 5.1 punkto nuostatos ir aktualūs 12 punkto elementai arba

b) visos 5.2 punkto nuostatos, arba

c) visos 5.3 punkto nuostatos.

6 punktas. Kroviniai ir paštas:

a) visos reguliuojamo subjekto taikomos nuostatos, susijusios su saugumo kontrole, tikrinimu ir transportavimu, ir aktualūs 12 punkto elementai arba

b) visos su žinomų siuntėjų taikoma saugumo kontrole ir transportavimu susijusios nuostatos, arba

c) visos su patvirtintų vežėjų taikoma saugumo kontrole ir transportavimu susijusios nuostatos, arba

d) visos nuostatos, susijusios su krovinių ir pašto apsauga oro uostuose.

7 punktas. Oro vežėjo paštas ir oro vežėjo medžiagos:

visos šio punkto nuostatos.

8 punktas. Orlaivio atsargos:

visos šio punkto nuostatos ir aktualūs 12 punkto elementai.

9 punktas. Oro uosto atsargos:

visos šio punkto nuostatos ir aktualūs 12 punkto elementai.

10 punktas. Skrydžio metu taikomos saugumo priemonės:

visos šio punkto nuostatos.

11 punktas. Darbuotojų samdymas ir mokymas:

a) visos nuostatos, susijusios su oro uosto, veiklos vykdytojo, oro vežėjo arba subjekto darbuotojų samdymu, arba

b) visos nuostatos, susijusios su oro uosto, veiklos vykdytojo, oro vežėjo arba subjekto darbuotojų mokymu.

II priedėlis

Suderinta atitikties klasifikacijos sistema

Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimui įvertinti taikoma tokia atitikties klasifikacijos sistema.

	Saugumo auditas	Patikrinimas	Bandymas
Visiškai atitinka	√	√	√
Atitinka, tačiau pageidautini patobulinimai	√	√	√
Neatitinka	√	√	√
Neatitinka, yra didelių trūkumų	√	√	√
Netaikoma	√	√	
Nepatvirtinta	√	√	√

III priedėlis

Komisijai skirtos ataskaitos turinys

1. **Organizacinė struktūra, pareigos ir ištekliai**

   a) Kokybės kontrolės organizacijos struktūra, pareigos ir ištekliai, įskaitant planuojamus būsimus pakeitimus (žr. 3.2 punkto a papunktį).

   b) Auditorių skaičius – esamas ir numatomas (žr. 14 punktą).

   c) Auditorių baigtas mokymas (žr. 15.2 punktą).

2. **Darbinė stebėsenos veikla**

   Visos vykdomos stebėsenos veiklos rūšys, nurodant:

   a) tipą (saugumo auditas, pradinis įgyvendinimo patikrinimas, papildomas įgyvendinimo patikrinimas, bandymas, kita);

   b) stebimus oro uostus, veiklos vykdytojus ir subjektus;

   c) apimtį;

   d) dažnumą ir

   e) bendrą žmogaus darbo vietoje dienų skaičių.

3. **Trūkumų šalinimo veikla**

   a) Trūkumų šalinimo veiklos vykdymo padėtis.

   b) Vykdoma ar planuojama pagrindinė veikla (pvz., sukurtos naujos pareigybės, įsigyta nauja įranga, statybų darbai) ir trūkumų šalinimo pažanga.

   c) Taikomos vykdymo užtikrinimo priemonės (žr. 3.2 punkto f papunktį).

4. **Bendrieji duomenys ir tendencijos**

   a) Bendri duomenys apie metinį keleivių ir krovinių srautą, orlaivių kilimų ir nutūpimų skaičius.

   b) Oro uostų sąrašai pagal kategorijas.

   c) Oro vežėjų, vykdančių skrydžius iš teritorijos, skaičius pagal kategorijas (nacionaliniai, Sąjungos, trečiosios šalies).

   d) Reguliuojamų subjektų skaičius.

   e) Žinomų siuntėjų skaičius.

   f) Patvirtintų vežėjų skaičius.

   g) Reguliuojamų tiekėjų (oro uosto atsargų ir orlaivio atsargų) skaičius.

   h) Apytikslis kitų už aviacijos saugumą atsakingų subjektų (antžeminių paslaugų įmonių, saugumo bendrovių, žinomų oro uostų atsargų ir orlaivio atsargų tiekėjų) skaičius.

5. **Aviacijos saugumo padėtis oro uostuose**

   Aviacijos saugumo padėties valstybėje narėje bendrosios sąlygos.

IV priedėlis

Informacijos apie saugumo įvykius ir incidentus pranešimo šablonas ([1])

Tiksli įvykio data ir laikas arba laikotarpis ([2]): …/…/…

Ataskaitos data ([3]): …/…/…

Įvykio vieta ([4]):

Pranešusioji įmonė ir (arba) asmuo (jei įmanoma ([5])):

Įvykio aprašymas:

Neatidėliotinas veiksmas (-ai), kurio (-ių) imtasi ir kas jų ėmėsi ([6]):

Paveikta aviacijos saugumo sritis:

Nekontroliuojamosios zonos saugumas; keleiviai ir rankinis bagažas; darbuotojai ir įgula; patekimo kontrolė; krovinių skyriaus bagažas. orlaivio atsargos; oro uosto atsargos; orlaivio apsauga ant žemės; skrydžio metu taikomos saugumo priemonės; kroviniai ir paštas; skrydžių valdymas; skaitmeninė informacija ir technologijos; bepiločių orlaivių sistema (-os) (UAS) / bepilotis orlaivis (UAV) / nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistema (-os) (RPAS); nuotolinis ginklas (MANPAD ir t. t.); lazeriai; aviacijos saugumo informacija; bendroji aviacija / aeroklubai

Poveikis arba galimas poveikis saugumui ([7]):

Visos kitos pastabos / pasiūlymai / informacija ([8]):

Kontaktinė informacija (e. pašto adresas, telefono numeris):

([1]) Šablone „įvykis“ apima aviacijos saugumo įvykius ir incidentus.
([2]) Jei tikslios datos ir laiko nustatyti neįmanoma.
([3]) Jei skiriasi nuo įvykio datos.
([4]) Oro uosto pavadinimas ir, jei įmanoma, IATA/ICAO kodas, taip pat zona, kurioje stebėtas įvykis.
([5]) Pranešusiojo fizinio asmens vardo ir pavardės galima nenurodyti.
([6]) Pvz., apie padėtį pranešta vietos teisėsaugos ir (arba) oro uosto institucijoms.
([7]) Iš pranešėjo perspektyvos nustatyti, kaip paveikiamas aviacijos saugumo lygis.
([8]) Šiame skirsnyje galima pateikti kitą pageidaujamą pranešėjo informaciją, pavyzdžiui, susijusią su preliminariu rizikos vertinimu, veiksmu (-ais), kuriuo (-iais) siekiama apriboti poveikį aviacijos saugumui, taisomuoju veiksmu (-ais) (kai taikytina) ir bylos statusu įmonėje (kai taikytina).

V priedėlis

Bendroji saugumo įvykių ir incidentų klasifikacija ([1])

Klasė ([1])	Kategorija ([2])
Nekontroliuojamosios zonos saugumas	Transporto priemone atvežto savadarbio sprogstamojo užtaiso (IED) arba savadarbio padegamojo įtaiso (IID) aptikimas arba naudojimas
	Asmens atnešto IED / IID aptikimas arba naudojimas
	Ginkluotas išpuolis
	Neprižiūrimi ir (arba) įtartini daiktai (taikytina ir kontroliuojamojoje zonoje)
	Cheminis, biologinis ar radiologinis (CBR) išpuolis
	Žala ypatingos svarbos infrastruktūrai / pažeidžiamiems taškams
	Įtartinas elgesys
	Neplanuoti sutrikimai, įskaitant grasinimą arba melagingą pranešimą susprogdinti užtaisą
Keleiviai ir rankinis bagažas	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
	Saugumo kontrolės punktų tikrinimo proceso trūkumai
	Patikrintų ir nepatikrintų keleivių susimaišymas
	Įtartinas elgesys
Darbuotojai ir įgula	Saugumo kontrolės punktų tikrinimo proceso trūkumai
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
	Sabotažas
	Organizacijos darbuotojas apeina saugumo kontrolės priemones
	Tyčinis bandymas apeiti tikrinimo ir (arba) asmens patikrinimo tvarką
Patekimo kontrolė	Perimetro pažeidimas arba bandymas jį pažeisti
	Neteisėtas patekimas į riboto patekimo zoną (SRA) ar kitą kontroliuojamąją zoną (ne darbuotojų)
	Neleistinas patekimas / patekimas be palydos į SRA (darbuotojų)
	Įtartinas darbuotojų elgesys
	Patekimo kontrolės sistemos trūkumai
	ID leidimų išdavimo sistemos trūkumai
	Patekimo į transporto priemones kontrolės sistemos trūkumai, įskaitant saugumo kontrolės taikymą ir (arba) transporto priemonėse esančių asmenų ir transporto priemonių tikrinimą
Bagažo skyriuje vežamas bagažas	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
	Bagažo skyriuje vežamo patikrinto bagažo apsaugos trūkumas

([1]) V priedėlį galima naudoti ir kaip priemonę saugumo duomenims klasifikuoti ir atitinkamų įvykių apibrėžčių rengimui remti.

Klasė ([1])	Kategorija ([2])
	Bagažo skyriuje vežamo patikrinto bagažo pažeidimo įrodymas
	Bagažo skyriuje vežamo bagažo tikrinimo (HBS) sistemos arba proceso trūkumai (įskaitant informacijos apie keleivius ir jų bagažą susiejimą)
	Siunčiamų ginklų transportavimo proceso trūkumai
Orlaivio atsargos	Neteisėtas patekimas į orlaivio atsargų patalpas
	Patikrintų atsargų apsaugos trūkumai
	Apsaugotų orlaivio atsargų pažeidimo įrodymas
	Saugumo kontrolės taikymo trūkumai
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
Oro uosto atsargos	Neteisėtas patekimas į patalpas
	Patikrintų atsargų apsaugos trūkumai
	Apsaugotų oro uosto atsargų pažeidimo įrodymas
	Saugumo kontrolės taikymo trūkumai
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
Orlaivio apsauga ant žemės	Orlaivyje neteisėtas keleivis
	Orlaivyje neteisėtas darbuotojas
	Orlaivio saugumo nuodugnaus patikrinimo / tikrinimo trūkumai
	Orlaivių apsaugos priemonių trūkumai, įskaitant atvejus, kai orlaiviai stovi per naktį
	Draudžiamų daiktų / IED / IID aptikimas arba naudojimas orlaivio salone arba bagažo skyriuje
Skrydžio metu taikomos saugumo priemonės	Nedrausmingas keleivis (pranešama tik apie 3 ir 4 lygių (žr. ICAO aviacijos saugumo vadovą))
	Pilotų kabinos durų proceso ir (arba) apsaugos trūkumai
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
	CBR išpuolis
	Užgrobimas skrydžio metu
	Grasinimas susprogdinti užtaisą skrendančiame orlaivyje
Kroviniai ir paštas	Neteisėtas patekimas į krovinių tikrinimo patalpas
	Tikrinimo proceso trūkumai
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas arba naudojimas
	Apsaugoto krovinio apsaugos trūkumai
	Apsaugoto krovinio pažeidimo įrodymas
	Priėmimo proceso trūkumai

Klasė ([1])	Kategorija ([2])
	Įtartina veikla
	Pranešimas „Do Not Load“ (nekrauti) pagal PLACI schemas
Skrydžių valdymas	Ginkluotas išpuolis prieš skrydžių valdymo (ATC) tarnybos įrenginį
	Oro navigacijos priemonių sunaikinimas arba sugadinimas
	Neteisėtas patekimas
Skaitmeninė informacija ir technologijos	Išpuolis prieš orlaivio sistemą (-as)
	Išpuolis prieš oro eismo valdymo (OEV) sistemą (-as)
	Išpuolis prieš oro uosto sistemą (-as)
	Išpuolis prieš kitas ypatingos svarbos sistemas ir duomenis
Bepiločių orlaivių sistemos (UAS)	Neteisėtas įsibrovimas į valdomąją oro erdvę
Bepilotis orlaivis (UAV)	Pavojingas suartėjimas su skrendančiu orlaiviu
Nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistema (RPAS)	Atsitrenkimas į skrendantį orlaivį / susidūrimas
	Pastebėjimas iš orlaivio / oro uosto
	Bepilotis orlaivis (UAV) sukėlė grėsmę orlaiviams
	UAV sukėlė grėsmę oro uosto infrastruktūrai
	UAV sukėlė grėsmę keleiviams
Nuotolinis ginklas (MANPAD ir t. t.)	Išpuolis prieš orlaivį arba oro uosto įrenginį
	Pranešimas apie pastebėjimą
Lazeriai	Išpuolis prieš orlaivį arba oro uosto įrenginį
	Pranešimas apie pastebėjimą
	Įtartina veikla
Aviacijos saugumo informacija	Neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos apsaugos trūkumai
	Informacinių sistemų vientisumo ir prieinamumo praradimas
Bendroji aviacija / aeroklubai	Neteisėtas patekimas
	Draudžiamo daikto / IED / IID aptikimas

([1]) Klasė: aprašoma saugumo incidento tema, pvz., „patekimo kontrolė“, „krovinių skyriaus bagažas“ arba „kroviniai / paštas“. Pasirinkti identifikatoriai jau yra plačiai naudojami ICAO 17 priede ir Aviacijos saugumo vadove (Dok. 8973) ir tikimasi, kad jais subjektams bus lengva remtis ir jie bus aktualūs institucijoms, kad jos galėtų atlikti vertinimus.

([2]) Kategorija: pateikiamas konkretesnis susijusio saugumo incidento aprašymas. Kategorijos skiriasi pagal klases, nes galimi saugumo incidentai skiriasi priklausomai nuo to, su kuriuo aviacijos saugumo procesu jie susiję. Pavyzdžiui, klasė „orlaivio apsauga ant žemės“ apima kategoriją „orlaivio saugumo nuodugnaus patikrinimo / patikrinimo trūkumai“, o klasė „krovinių skyriaus bagažas“ apima kategoriją „tikrinto bagažo skyriuje vežamo bagažo apsaugos trūkumai“. Taip pat būtų kategorija „kita“, skirta incidentams, kurie gali būti pernelyg reti, kad jiems reikėtų atskiros kategorijos, arba kurie gali būti laikomi nauja grėsme ar pažeidžiamumu. Tačiau šia galimybe turėtų būti naudojamasi tik tada, kai nė viena iš kitų kategorijų neatrodo tinkama.“