

REGULAMENTUL (UE) NR. 996/2010 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 20 octombrie 2010****privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de
abrogare a Directivei 94/56/CE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

31 decembrie 2011, o propunere de revizuire a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă ⁽⁴⁾.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

(4) Unicul obiectiv al investigațiilor privind siguranța ar trebui să fie prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea.

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

(5) Ar trebui să se țină seama de Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago”), care prevede punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru a asigura operarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Ar trebui să se țină seama în mod special de anexa 13 la Convenția de la Chicago și de modificările sale ulterioare, care stabilesc standarde internaționale și practici internaționale recomandate pentru investigarea accidentelor și incidentelor aviatice, precum și ce se înțelege prin stat de înregistrare, stat operator, stat proiectant, stat fabricant și stat în care a avut loc evenimentul utilizate în convenție.

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

(1) În Europa ar trebui să se asigure un înalt nivel general de siguranță în aviația civilă și ar trebui să se depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente în scopul de a asigura încrederea publicului în transportul aerian.

(6) În conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate prevăzute în anexa 13 la Convenția de la Chicago, investigarea accidentelor și a incidentelor grave se efectuează sub responsabilitatea statului în care s-a produs accidentul sau incidentul grav sau a statului de înregistrare, în cazul în care nu se poate stabili în mod clar că locul accidentului sau a incidentului grav se găsește pe teritoriul vreunui stat. Un stat poate să delege sarcina de a efectua o investigație unui alt stat sau să solicite asistența acestuia. Investigațiile privind siguranța în Uniune ar trebui să se efectueze într-un mod similar.

(2) Efectuarea cu promptitudine a unor investigații privind siguranța în ceea ce privește accidentele și incidentele survenite în aviația civilă îmbunătățește siguranța aviației și contribuie la prevenirea apariției de accidente și incidente.

(3) Raportarea, analizarea și diseminarea constatărilor referitoare la incidentele legate de siguranță sunt fundamentale pentru a îmbunătăți siguranța aeriană. Din acest motiv, Comisia ar trebui să introducă, înainte de

(7) Învățămintele desprinse din punerea în aplicare a Directivei 94/56/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă ⁽⁵⁾ ar trebui folosite pentru a îmbunătăți eficiența investigării și prevenirii accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă în Uniune.⁽¹⁾ Avizul din 27 mai 2010 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).⁽²⁾ JO C 132, 21.5.2010, p. 1.⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 21 septembrie 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 11 octombrie 2010.⁽⁴⁾ JO L 167, 4.7.2003, p. 23.⁽⁵⁾ JO L 319, 12.12.1994, p. 14.

- (8) Ar trebui să se țină seama de modificările aduse, de la adoptarea Directivei 94/56/CE, cadrului instituțional și de reglementare în domeniul siguranței aviației civile în Uniune, în special de crearea Agenției Europene de Siguranță a Aviației („AESA”). Impactul la nivelul Uniunii a recomandărilor privind siguranța ar trebui luat, de asemenea, în considerare, având în vedere faptul că siguranța aviației este reglementată din ce în ce mai mult la nivelul Uniunii.
- (9) AESA îndeplinește, în numele statelor membre, funcțiile și sarcinile statului proiectant, fabricant și de înregistrare în ceea ce privește aprobarea proiectării, conform prevederilor Convenției de la Chicago și anexelor la aceasta. Prin urmare AESA, în conformitate cu anexa 13 la Convenția de la Chicago, ar trebui să fie invitată să participe la investigațiile privind siguranța pentru a contribui, în limita domeniului său de competență, la eficiența acestora și pentru a garanta siguranța proiectării aeronavelor, fără a aduce atingere statutului independent al investigației. În mod similar, autoritățile naționale aeronautice civile ar trebui să fie invitate să participe la investigațiile privind siguranța.
- (10) Având în vedere responsabilitățile lor în domeniul siguranței, persoanele desemnate de AESA, precum și autoritățile naționale aeronautice civile ar trebui să aibă acces la informațiile relevante pentru evaluarea eficacității cerințelor în materie de siguranță.
- (11) Pentru a asigura o mai bună prevenire a accidentelor și incidentelor aviatice, AESA, în colaborare cu autoritățile competente ale statelor membre, ar trebui să participe, de asemenea, la schimbul și analiza informațiilor din cadrul sistemelor de raportare a evenimentelor în conformitate cu Directiva 2003/42/CE, evitând, totodată, orice conflict de interese. Aceste informații ar trebui protejate în mod corespunzător împotriva utilizării sau divulgării neautorizate.
- (12) Este recunoscut faptul că participarea AESA și a autorităților competente din statele membre la schimbul și analiza informațiilor care fac obiectul Directivei 2003/42/CE ar putea fi benefică pentru investigațiile în materie de siguranță prin accesul online la informațiile relevante legate de siguranță care se găsesc în fișierul centralizat de informații privind evenimentele în domeniul aviației civile.
- (13) Amploarea investigațiilor privind siguranța ar trebui 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 pentru investigații existente în Uniune.
- (14) Investigarea accidentelor și incidentelor din punctul de vedere al siguranței ar trebui efectuată 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.
- (15) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța se află în centrul procesului de investigare. Activitatea lor este de importanță capitală pentru determinarea cauzelor unui accident sau incident. Prin urmare, este esențial să își poată efectua investigațiile în condiții de independență deplină și de resursele financiare și umane necesare pentru efectuarea investigațiilor în mod eficace și eficient.
- (16) Ar trebui consolidată capacitatea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din statele membre și cooperarea dintre acestea este necesară pentru a îmbunătăți eficiența investigării și prevenirii accidentelor și a incidentelor survenite în aviația civilă din Uniune.
- (17) Rolul coordonator al autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța ar trebui recunoscut și consolidat în context european, pentru a aduce beneficii reale siguranței în domeniul aviației, profitând de cooperarea deja existentă între aceste autorități și de resursele disponibile în statele membre pentru investigații, care ar trebui utilizate în cel mai eficient mod posibil. Această recunoaștere și consolidare ar putea fi realizată cel mai bine prin intermediul rețelei europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „rețeaua”), cu roluri și sarcini bine definite.
- (18) Rețeaua ar trebui să își desfășoare activitățile de coordonare în mod transparent și independent și să fie susținută activ de către Uniune.
- (19) Obiectivele prezentului regulament pot fi atinse mai bine prin cooperarea cu țări terțe, cărora ar putea să li se permită participarea la activitățile rețelei, în calitate de observatori.
- (20) Având în vedere că este esențial să se asigure competențe clare pentru investigațiile privind siguranța, statele membre ar trebui, în conformitate cu legislația în vigoare cu privire la competențele autorităților responsabile de anchete judiciare și, după caz, în strânsă colaborare cu acestea, să se asigure că autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța li se permite să își îndeplinească sarcinile în cele mai bune condiții, în interesul siguranței aviației. Din acest motiv, autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța ar trebui să beneficieze de un acces imediat și nerestricționat la locul accidentului și ar trebui să le fie puse la dispoziție toate elementele necesare pentru a îndeplini cerințele unei investigații privind siguranța, fără a aduce atingere obiectivelor unei anchete judiciare.

- (21) Se pot realiza investigații eficiente privind siguranța numai dacă dovezile importante sunt conservate în mod corespunzător.
- (22) Sistemul de siguranță a aviației civile se bazează pe răspunsurile primite și pe învățămintele trase în legătură cu accidente și incidentele, care necesită aplicarea strictă a normelor în vigoare privind confidențialitatea pentru a garanta disponibilitatea în viitor a unor surse valoroase de informații. În acest context, informațiile sensibile privind siguranța ar trebui protejate în mod corespunzător.
- (23) Un accident determină apariția unui număr de interese publice diverse, cum ar fi prevenirea viitoarelor accidente și administrarea corespunzătoare a justiției. Acestea depășesc atât interesele individuale ale părților implicate, cât și evenimentul specific. Pentru a garanta respectarea interesului public general este necesară obținerea unui echilibru corect între toate interesele implicate.
- (24) Sistemul aviației civile ar trebui să promoveze, de asemenea, un mediu nepunitiv care să faciliteze raportarea de bună voie a evenimentelor, contribuind, astfel, la consolidarea principiului „just culture”.
- (25) Informațiile furnizate de o persoană în cadrul unei investigații privind siguranța nu ar trebui folosite împotriva persoanei respective, în vederea respectării principiilor constituționale și a legislației naționale.
- (26) Statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a limita numărul de cazuri în care ar putea fi luată o decizie de divulgare a informațiilor obținute în timpul unei investigații privind siguranța fără a afecta buna funcționare a sistemului judiciar.
- (27) În vederea prevenirii accidentelor și incidentelor este important să se comunice, în cel mai scurt timp posibil, informații pertinente, inclusiv și mai ales rapoarte și recomandări privind siguranța rezultate în urma investigațiilor privind siguranța.
- (28) Autoritatea competentă ar trebui să țină întotdeauna seama de recomandările privind siguranța emise în urma investigării unui accident sau a unui incident grav sau din alte surse, cum ar fi studiile în materie de siguranță, și, dacă este cazul, să acționeze în consecință pentru a asigura prevenirea eficientă a accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă.
- (29) Progresele în cercetarea privind atât poziționarea în timp real a aeronavelor, cât și accesul la informațiile conținute de dispozitivele de înregistrare în zbor fără a fi necesară prezența fizică a dispozitivelor ar trebui încurajate pentru îmbunătățirea mijloacelor puse la dispoziția investigatorilor pentru a determina cauzele accidentelor și, în același timp, pentru îmbunătățirea capacității de prevenire a incidentelor recurente. Asemenea progrese ar constitui un important pas înainte în materie de siguranță aviatică.
- (30) Experiența a demonstrat că este câteodată dificil să se obțină rapid listele exacte cu persoanele de la bordul unei aeronave, dar și că este important să se fixeze un termen limită în care i se poate solicita unei companii aeriene o asemenea listă. În plus, datele conținute de aceste liste ar trebui protejate de utilizarea sau divulgarea neautorizată. În mod similar, disponibilitatea informațiilor privind produsele periculoase de la bordul aeronavelor implicate într-un accident este necesară pentru a reduce la minimum riscurile pentru siguranța investitorilor prezenți la locul evenimentului.
- (31) În urma unui accident aerian, este dificil să se identifice rapid persoana de contact potrivită care să dea informații cu privire la prezența la bord a unui pasager. Ar trebui prin urmare să se ofere pasagerilor posibilitatea de a desemna o persoană de contact.
- (32) Ar trebui, de asemenea, specificată în mod corespunzător asistența acordată victimelor accidentelor aviatică și familiilor acestora.
- (33) Modul în care statele membre și companiile aeriene reacționează la un accident și la consecințele acestuia sunt de o importanță decisivă. În acest sens, statele membre ar trebui să aibă un plan de urgență care să prevadă în special servicii de urgență în aeroport și asistență pentru victimele accidentelor aviatică și familiile lor. Companiile aeriene ar trebui să aibă, de asemenea, un plan privind asistența pentru victimele accidentelor aviatică și familiile lor. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită comunicării cu victimele și sprijinului oferit victimelor și rudelor și organizațiilor acestora.
- (34) La aplicarea prezentului regulament ar trebui să se respecte pe deplin normele privind accesul la date, prelucrarea datelor și protecția persoanelor fizice prevăzute de actele juridice relevante ale Uniunii.
- (35) Sancțiunile ar trebui mai ales să permită sancționarea oricărei persoane care, prin încălcarea prezentului regulament, divulgă informații protejate de prezentul regulament; obstrucționează acțiunile unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța împiedicând investigatorii să își îndeplinească sarcinile sau refuzând să furnizeze înregistrări utile, informații și documente importante, ascunzându-le, alterându-le sau distrugându-le; sau, atunci când are cunoștință de survenirea unui accident sau incident grav, nu informează autoritățile competente în acest sens.

(36) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume instituirea unor norme comune în domeniul investigării privind siguranța în aviația civilă, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele sale la scară europeană, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

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

(38) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006 în cadrul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui Declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, deplina conformitate cu declarația din 2006 fiind asimilată conformității cu declarația din 1987,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

(1) Prezentul regulament urmărește să îmbunătățească siguranța aviației garantând un nivel înalt de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile europene, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea, inclusiv prin înființarea unei rețele europene a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident. Acesta își propune, totodată, să îmbunătățească asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora.

(2) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se interpretează ca neaducând atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „accident” înseamnă un eveniment asociat cu operarea unei aeronave, 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 și 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 rănilor 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 (inclusiv capota metalică sau accesoriile sale), la elice, extremitățile aripilor, antene, sonde, senzori, pneuri, frâne, roți, carenaje, panouri, trapele trenului de aterizare, parbrize, învelișul aeronavei (precum urme mici de lovituri sau perforații) sau la avarii minore la palele rotorului principal, la palele de rotor de coadă, trenul de aterizare și cele 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 privind siguranța realizată de un alt stat. Un reprezentant acreditat desemnat de un stat membru provine 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 privind siguranța;

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. „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;
6. „înregistrator de date de zbor” înseamnă orice tip de dispozitiv de înregistrare instalat pe o aeronavă în scopul facilitării investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul unor accidente/incidente;
7. „incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu operarea unei aeronave care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acesteia;
8. „standardele internaționale și practicile recomandate” înseamnă standardele internaționale și practicile recomandate în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice adoptate în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago;
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 ce operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;
11. „persoană implicată” înseamnă proprietarul, un membru al echipajului, operatorul aeronavei implicate într-un accident sau incident grav; orice persoană implicată în întreținerea, proiectarea, fabricarea respectivei aeronave sau în instruirea echipajului; orice persoană implicată în furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de informații de zbor sau de servicii aeroportuare care a furnizat servicii pentru aeronavă; personalul autorității naționale aeronautice civile; sau personalul AESA;
12. „raport preliminar” înseamnă mijlocul de comunicare folosit pentru diseminarea promptă a datelor obținute în decursul primelor etape ale investigației;
13. „rude” înseamnă membrii familiei în sens restrâns și/sau rudele apropiate și/sau orice persoană foarte apropiată de victima unui accident, astfel cum sunt definite în legislația națională a țării victimei;
14. „investigație privind siguranța” înseamnă o procedură efectuată de o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța în scopul de prevenirea unor accidente și incidente, care include culegerea și analiza informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și/sau a factorilor contributivi și, atunci când este cazul, formularea de recomandări privind siguranța;
15. „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 în materie de siguranță, formulată cu intenția de a preveni accidentele și incidentele;
16. „incident grav” înseamnă un incident produs în circumstanțe care arată că a existat o probabilitate mare de producere a unui accident și este asociat cu operarea unei aeronave 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, 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 și sistemul principal de propulsie este oprit. În anexă figurează o listă cu exemple de incidente grave;
17. „rănire gravă” înseamnă rănirea unei persoane implicate într-un accident și 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 rănirea;
 - (b) o fractură de os (cu excepția fracturilor superficiale 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;

Articolul 3

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică investigațiilor privind siguranța efectuate în cazul incidentelor grave și accidentelor:

- (a) produse pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, în conformitate cu obligațiile internaționale ale statelor membre;
- (b) în care sunt implicate aeronave înmatriculate într-un stat membru sau operate de o întreprindere stabilită într-un stat membru și care s-au produs în afara teritoriilor statelor membre în care se aplică tratatele, atunci când aceste investigații nu sunt efectuate de un stat terț;
- (c) în cazul cărora un stat membru are dreptul, în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, 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, facilități sau experți la cererea statului care efectuează investigația;
- (d) în cazul cărora unui stat membru care are un interes special, ca urmare a faptului că printre persoanele decedate sau rănite grav se numără cetățeni de-ai săi, i se permite, de către statul care realizează investigația, să numească un expert.

(2) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, aspectelor privind disponibilitatea în timp util a informațiilor referitoare la toate persoanele și mărfurile periculoase aflate la bordul unei aeronave implicate într-un accident și privind asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora.

(3) Prezentul regulament nu se aplică investigațiilor privind siguranța în situații de incidente grave și accidente care implică aeronave care sunt utilizate pentru servicii militare, vamale, polițienești sau de natură similară, cu excepția cazului în care statul membru în cauză decide altfel, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) și cu legislația națională.

Articolul 4

Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile

(1) Fiecare stat membru se asigură că investigațiile privind siguranța sunt efectuate sau supravegheate, fără imixtiuni din exterior, de către o autoritate națională permanentă responsabilă de investigațiile privind siguranța aviației civile (denumită în continuare „autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța”), capabilă să efectueze în mod independent o investigație completă privind siguranța, fie pe cont propriu, fie pe

baza unor acorduri cu alte autorități responsabile 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 naționale aeronautice responsabile de aeronavigabilitate, certificare, operațiunile de zbor, întreținere, acordare de licențe, controlul traficului aerian sau administrarea aerodromurilor și, în general, față de orice altă parte sau entitate ale cărei interese sau misiuni pot intra în conflict cu sarcina încredințată autorității responsabile de investigațiile privind siguranța sau pot influența obiectivitatea acesteia.

(3) În realizarea investigațiilor privind siguranța, 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 informațiilor legate de siguranța aviației, în special 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) În vederea informării publicului larg cu privire la nivelul general de siguranță în aviație, la nivel național se publică un raport anual privind siguranța. În analiza respectivă, sursele informațiilor confidențiale nu sunt divulgate.

(6) Autorității responsabile de investigațiile privind siguranța i se pun la dispoziție de către statul membru respectiv mijloacele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în mod independent și respectiva autoritate trebuie să poată obține suficiente resurse pentru a realiza acest lucru. În special:

- (a) directorul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța și/sau, în cazul unei autorități multimodale, directorul departamentului de aviație al acesteia trebuie să aibă experiență și competențe în domeniul siguranței aviației civile pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu prezentul regulament și cu legislația națională;
- (b) investigatorilor li se acordă un statut care le oferă garanțiile de independență necesare;
- (c) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are cel puțin un investigator disponibil 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 care să îi permită să își îndeplinească funcțiile;

(e) autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța are la dispoziția sa, fie direct, fie prin intermediul cooperării menționate la articolul 6, fie prin acorduri cu alte autorități naționale sau entități, personal calificat și facilități adecvate, inclusiv birouri și hangare în care să se poată păstra și examina aeronava, conținutul și resturile acesteia.

Articolul 5

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 Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației⁽¹⁾ face obiectul unei investigații privind siguranța în statul membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau incidentul grav.

(2) În cazul în care o aeronavă de alt tip decât cele menționate în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 înregistrată într-un stat membru este implicată într-un accident sau incident grav, iar locul în care s-a produs accidentul sau incidentul nu poate fi stabilit cu precizie ca situându-se pe teritoriul unui stat, investigația privind siguranța este efectuată de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru de înregistrare.

(3) Amploarea investigațiilor privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) și procedura care trebuie urmată pentru efectuarea acestora sunt determinate de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța, luând în considerare învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din respectivele investigații, care să contribuie la îmbunătățirea siguranței aviației, inclusiv în cazul aeronavelor a căror masă maximă la decolare este mai mică sau egală cu 2 250 kg.

(4) Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța pot decide să investigheze și alte incidente decât cele menționate la alineatele (1) și (2), precum și incidente grave sau accidente care implică alte tipuri de aeronave, în conformitate cu legislația națională a statelor membre, atunci când se așteaptă ca, în urma acestor investigații, să tragă învățăminte în materie de siguranță.

(5) Investigațiile privind siguranța menționate la alineatele (1), (2) și (4) nu urmăresc în niciun caz să stabilească a cui este culpa sau răspunderea. Acestea sunt independente, distincte de orice proceduri judiciare sau administrative destinate stabilirii culpei sau răspunderii și nu aduc atingere acestor proceduri.

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 autori-

tăților responsabile de investigațiile privind siguranța din alte state membre. Atunci când, în urma unei solicitări, o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța acceptă să acorde sprijin, acesta se acordă, pe cât posibil, în mod gratuit.

(2) O autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța poate să delege unei alte autorități responsabile de investigațiile privind siguranța, de comun acord cu aceasta, sarcina de a efectua o investigație a unui incident grav sau accident și facilitează procesul de investigare realizat de respectiva autoritate.

Articolul 7

Rețeaua europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile

(1) Statele membre se asigură că autoritățile lor naționale responsabile de investigațiile privind siguranța constituie între ele o rețea europeană a autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța aviației civile („rețeaua”), formată din directorii autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din toate statele membre și/sau, în cazul autorităților multimodale, din directorii departamentelor de aviație ale acestora sau din reprezentanții acestora, inclusiv un președinte ales din rândul acestora pentru un mandat de trei ani.

În strânsă colaborare cu membrii rețelei, președintele întocmește programul de lucru anual al rețelei, în conformitate cu obiectivele și responsabilitățile prevăzute la alineatele (2) și (3). Comisia transmite programul de lucru Parlamentului European și Consiliului. Președintele întocmește și agenda reuniunilor rețelei.

(2) Rețeaua vizează ameliorarea continuă a calității investigațiilor desfășurate de autoritățile responsabile pentru investigațiile privind siguranța și consolidarea independenței acestora. Aceasta încurajează, îndeosebi, respectarea unor standarde înalte în domeniul metodelor de investigare și al formării investigatorilor.

(3) Pentru a atinge obiectivele stabilite la alineatul (2), rețeaua are în special următoarele responsabilități:

(a) pregătirea de recomandări și acordarea de consultanță instituțiilor Uniunii în legătură cu toate aspectele legate de elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și normelor Uniunii privind investigațiile în domeniul siguranței și prevenirea accidentelor și incidentelor;

(b) promovarea schimbului de informații utile pentru îmbunătățirea siguranței aviației și promovarea activă a colaborării structurate între autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța aviației, Comisie, AESA și autoritățile naționale aeronautice civile;

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

- (c) coordonarea și organizarea, atunci când este necesar, de evaluări *inter pares*, activități de formare relevante și programe de dezvoltare a abilităților pentru investigatori;
- (d) promovarea celor mai bune practici în ceea ce privește investigarea privind siguranța în vederea elaborării unei metodologii comune la nivelul Uniunii pentru investigațiile privind siguranța și întocmirea unui catalog al acestor practici;
- (e) consolidarea capacităților de investigație ale autorităților responsabile pentru investigațiile privind siguranța, în special prin dezvoltarea și gestionarea unui cadru care să permită folosirea în comun a resurselor;
- (f) acordarea, la cererea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța în scopul aplicării articolului 6, de asistență adecvată, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, o listă a investigatorilor, echipamente și structuri disponibile în celelalte state membre pentru utilizarea potențială de către autoritatea care efectuează o investigație;
- (g) accesul la informațiile incluse în baza de date la care se face referire la articolul 18 și analiza recomandărilor privind siguranța cuprinse în aceasta în vederea identificării recomandărilor importante privind siguranța care au relevanță la nivelul Uniunii.
- (4) Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la activitățile rețelei. Parlamentul European este informat, de asemenea, ori de câte ori Consiliul sau Comisia adresează cereri rețelei.
- (5) Membrii rețelei nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni de la vreun organism care ar putea compromite statutul independent al investigațiilor privind siguranța.
- (6) Atunci când este oportun, AESA este invitată ca observator la reuniunile rețelei. Rețeaua poate de asemenea invita la reuniunile sale observatori din partea autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța din țări terțe și alți experți relevanți.
- (7) Comisia este implicată îndeaproape în activitatea rețelei și primește asistența necesară de la rețea cu privire la aspectele relevante legate de elaborarea politicii și a reglementărilor Uniunii în domeniul investigării și prevenirii accidentelor de aviație civilă. Comisia furnizează rețelei asistența necesară, inclusiv, dar fără a se limita la aceasta, asistență pentru pregătirea și organizarea reuniunilor sale, precum și pentru publicarea rapoartelor anuale privind activitățile rețelei. Comisia transmite raportul anual Parlamentului European și Consiliului.

Articolul 8

Participarea AESA și a autorităților aeronautice civile la investigațiile privind siguranța

- (1) Cu condiția respectării cerinței evitării oricărui conflict de interese, autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța invită AESA și autoritățile naționale aeronautice civile din statele membre vizate, în limitele competențelor lor respective, să numească un reprezentant care să participe:
- (a) în calitate de consilier al investigatorului-șef, la orice investigație privind siguranța în conformitate cu articolul 5 alineatele (1) și (2) efectuată pe teritoriul unui stat membru sau în locul menționat la articolul 5 alineatul (2) sub autoritatea și la discreția investigatorului-șef;
- (b) în calitate de consultant numit în temeiul prezentului regulament în scopul de a oferi asistență reprezentantului acreditat/reprezentaților acreditați al/ai statelor membre la orice investigație privind siguranța efectuată într-o țară terță, la care o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța este invitată să desemneze un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate aplicabile în domeniul investigării accidentelor și incidentelor aviatice sub supravegherea reprezentantului acreditat.
- (2) Participanții la care se face referire la alineatul (1) au dreptul, în special:
- (a) de a vizita locul accidentului și de a examina resturile aeronavei;
- (b) de a sugera subiecte pentru interogare și de a obține informații de la martori;
- (c) de a primi copii ale tuturor documentelor pertinente și de a obține informații factice relevante;
- (d) de a participa la citirea înregistrărilor, cu excepția înregistrărilor de voce sau imagini din cabina de pilotaj;
- (e) de a participa la activitățile de investigare din afara locului accidentului, precum examinările componentelor, teste și simulări, ședințele de informare tehnică și întâlnirile referitoare la stadiul investigației, cu excepția cazului în care acestea sunt legate de stabilirea cauzelor sau de formularea de recomandări privind siguranța.
- (3) AESA și autoritățile naționale aeronautice civile sprijină investigația la care participă punând la dispoziția autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care se ocupă de respectiva investigație informațiile, consultanții și echipamentele solicitate.

*Articolul 9***Obligația de a notifica accidentele și incidentele grave**

(1) Orice persoană implicată care are informații privind existența unui incident grav sau accident trebuie să notifice fără întârziere autoritatea competentă responsabilă de investigațiile privind siguranța din statul membru pe teritoriul căruia a avut loc incidentul grav sau accidentul.

(2) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța informează fără întârziere Comisia, AESA, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), statele membre și țările terțe vizate în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate cu privire la toate incidentele grave și accidentele care i-au fost notificate.

*Articolul 10***Participarea statelor membre la investigațiile privind siguranța**

(1) După primirea din alt stat membru sau din altă țară terță a notificării privind producerea unui accident sau incident grav, statul de înregistrare, statul operator, statul proiectant și statul fabricant informează, cât de curând posibil, statul membru sau țara terță pe teritoriul căreia s-a produs accidentul sau incidentul grav dacă intenționează să numească un reprezentant acreditat în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate. În cazul numirii unui astfel de reprezentant acreditat, numele și datele sale de contact se furnizează, de asemenea, precum și data prevăzută pentru sosirea sa, în cazul în care reprezentantul acreditat intenționează să se deplaseze în țara care a trimis notificarea.

(2) Reprezentanții acreditați ai statului proiectant 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 motopulsor.

*Articolul 11***Statutul investigatorilor în domeniul siguranței**

(1) La numirea de către o autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța și fără a aduce atingere vreunei anchete judiciare, investigatorul-șef are autoritatea de a lua măsurile necesare pentru a răspunde cerințelor investigației privind siguranța.

(2) Fără a aduce atingere obligațiilor de confidențialitate în temeiul actelor juridice ale Uniunii sau al legislației naționale, investigatorul-șef are, în special, dreptul:

(a) de a avea acces imediat, fără restricții și piedici la locul incidentului sau accidentului, precum și la aeronavă, la conținutul sau resturile acesteia;

(b) de a asigura listarea imediată a dovezilor și îndepărtarea controlată a rămășițelor sau componentelor pentru a fi examinate sau analizate;

(c) de a avea acces imediat la înregistratoarele de zbor, la conținutul acestora și la orice alte înregistrări relevante, precum și de a prelua controlul asupra acestora;

(d) de a solicita și contribui la o autopsie completă a corpurilor persoanelor rănite mortal și de a avea acces imediat la rezultatele acestei examinări sau ale testelor efectuate pe probe prelevate;

(e) de a solicita examinarea medicală a persoanelor implicate în operarea aeronavei sau de a solicita efectuarea de teste pe probe prelevate de la aceste persoane și de a avea acces imediat la rezultatele acestor examinări sau teste;

(f) de a convoca și examina martorii, precum și de a le solicita acestora să furnizeze sau să prezinte informații sau dovezi relevante pentru desfășurarea investigației privind siguranța;

(g) de a avea acces liber la orice informații sau înregistrări pertinente deținute de proprietarul, titularul certificatului de tip de aeronavă, organizația de întreținere responsabilă, organizația de instruire, operatorul sau fabricantul aeronavei, de autoritățile responsabile pentru aviația civilă, AESA și de furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de administratorii 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 investigația privind siguranța. Respectivul drepturi nu aduc atingere drepturilor investigatorilor și experților desemnați de autoritatea responsabilă de ancheta judiciară.

(4) Orice persoană care participă la investigații privind siguranța își îndeplinește sarcinile în mod independent și nu solicită sau acceptă instrucțiuni de la o altă persoană, în afara investigatorului-șef sau a reprezentantului acreditat.

Articolul 12

Coordonarea investigațiilor

(1) Atunci când se întreprinde și o anchetă judiciară, investigatorul-șef primește o notificare cu privire la acest lucru. Într-un astfel de caz, investigatorul-șef asigură trasabilitatea și păstrează în custodie înregistratoarele de zbor și orice element de probă. Autoritatea judiciară poate să numească un funcționar din cadrul său 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 de probă le-ar putea modifica, altera sau distruge este necesar acordul prealabil al autorităților judiciare, fără a aduce atingere legislației naționale. În cazul în care acest acord nu se obține în conformitate cu acordurile încheiate în avans menționate la alineatul (3) într-un interval de timp rezonabil și nu mai târziu de două săptămâni de la cerere, acest lucru nu îl împiedică pe investigatorul-șef să efectueze examinarea sau analiza. În cazul în care autoritatea judiciară are dreptul de a reține anumite probe, investigatorul-șef are acces și poate utiliza imediat și în mod nelimitat probele respective.

(2) În cazul în care, pe parcursul investigației privind siguranța, se află sau se suspectează că un act de intervenție ilicită, astfel cum este prevăzut în dreptul național, cum ar fi legislația națională în domeniul investigațiilor privind accidente, a avut loc în legătură cu incidentul grav sau accidentul, investigatorul-șef informează imediat autoritățile competente în acest sens. Sub rezerva articolului 14, informațiile pertinente culese în cadrul investigației privind siguranța se comunică imediat autorităților respective și, la cerere, pot fi transmise și materialele relevante acestor autorități. Comunicarea informațiilor și materialelor respective nu aduce atingere dreptului autorității responsabile de investigațiile privind siguranța de a continua investigația privind siguranța, în coordonare cu autoritățile cărora este posibil să li se fi transferat controlul asupra locului accidentului.

(3) Statele membre se asigură că autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța, pe de o parte, și autoritățile care vor fi probabil implicate în activitățile legate de investigațiile privind siguranța, cum ar fi autoritățile judiciare, autoritățile aeronautice civile și autoritățile de căutare și salvare, pe de altă parte, cooperează între ele prin intermediul unor acorduri încheiate în avans.

Aceste acorduri respectă independența autorității responsabile de investigațiile privind siguranța și permit ca investigația tehnică să se desfășoare cu grijă și eficient. Acordurile încheiate în avans acoperă următoarele subiecte:

- (a) accesul la locul accidentului;
- (b) conservarea probelor și accesul la acestea;
- (c) informările inițiale și cele de pe parcurs cu privire la stadiul fiecărei proceduri;

(d) schimbul de informații;

(e) utilizarea corespunzătoare a informațiilor privind siguranța;

(f) soluționarea conflictelor.

Statele membre comunică Comisiei respectivele acorduri, care le transmite mai departe spre informare președintelui rețelei, Parlamentului European și Consiliului.

Articolul 13

Conservarea probelor

(1) Statul membru pe teritoriul căruia s-a produs incidentul grav sau accidentul are responsabilitatea de a asigura tratarea în condiții de siguranță a tuturor probelor și de a lua toate măsurile rezonabile pentru a proteja aceste probe și de a păstra în custodie sigură aeronava, conținutul și resturile acesteia atâta timp cât ar putea fi necesar pentru investigația privind siguranța. Protejarea probelor include conservarea, prin mijloace fotografice sau prin alte mijloace, a tuturor probelor care ar putea fi deplasate, șterse, pierdute sau distruse. Păstrarea în custodie sigură include protecția împotriva agravării distrugerii, accesului persoanelor neautorizate, jefuirii și deteriorării.

(2) Până la sosirea investigatorilor în domeniul siguranței, se interzice oricărei persoane modificarea situației de la locul accidentului, prelevarea de probe din acesta, mișcarea, mutarea sau îndepărtarea aeronavei, a conținutului sau resturilor acesteia ori prelevarea de probe din aeronavă, conținutul sau resturile acesteia, cu excepția cazurilor în care o astfel de acțiune ar fi necesară din motive de siguranță sau pentru a acorda ajutor persoanelor rănite sau cu permisiunea explicită a autorităților care au controlul asupra locului accidentului și, atunci când este posibil, în urma consultării autorității responsabile de investigația privind siguranța.

(3) Orice persoană implicată 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.

Articolul 14

Protecția informațiilor sensibile privind siguranța

(1) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța:

- (a) toate declarațiile făcute de persoane la autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța în cursul investigației privind siguranța;
- (b) înregistrările care dezvăluie identitatea persoanelor care au adus probe în cadrul investigației privind siguranța;

- (c) informațiile culese de autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;
- (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 probele furnizate de investigatori din alte state membre sau țări terțe în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care autoritatea lor responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită acest lucru;
- (f) proiectele de rapoarte preliminare sau finale sau declarații provizorii;
- (g) înregistrările audio și video din cabina de pilotaj, împreună cu transcrierile acestora, precum și înregistrările audio din interiorul unităților de control al traficului aerian, asigurându-se că informațiile nerelevante pentru investigația privind siguranța, îndeosebi informațiile legate de viața privată a persoanelor, sunt protejate în mod corespunzător, fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (3).

(2) Următoarele înregistrări nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța sau în alte scopuri care vizează îmbunătățirea siguranței aviației:

- (a) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea aeronavei;
- (b) înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la unitățile de control al traficului aerian, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern;
- (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 investigațiile privind siguranța care emite recomandarea solicită acest lucru;
- (d) rapoartele cu privire la evenimente prezentate în temeiul Directivei 2003/42/CE.

Datele înregistratorului de zbor nu se pun la dispoziție și nu se utilizează în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța, de aeronavigabilitate sau de întreținere, cu excepția cazului în care se maschează identitatea persoanelor din respectivele date sau sunt comunicate prin proceduri securizate.

(3) Sub rezerva alineatelor (1) și (2), autoritatea judiciară sau autoritatea competentă să decidă cu privire la divulgarea informațiilor din înregistrări în conformitate cu dreptul intern poate decide că beneficiile divulgării informațiilor din înregistrările 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 privind siguranța sau asupra uneia viitoare. Statele membre pot decide limitarea cazurilor în care poate fi adoptată o astfel de decizie privind divulgarea, respectând în același timp actele juridice ale Uniunii.

Comunicarea către un alt stat membru a înregistrărilor menționate la alineatele (1) și (2) în alte scopuri decât cele legate de o investigație privind siguranța și, în plus în ceea ce privește alineatul (2), în alte scopuri decât cele care urmăresc îmbunătățirea siguranței aviației poate fi autorizată în măsura permisă de dreptul intern al statului membru care efectuează comunicarea. Prelucrarea sau divulgarea unor înregistrări primite prin intermediul unei astfel de comunicări de către autoritățile statului membru destinat este permisă numai după consultarea prealabilă a statului membru care efectuează comunicarea și sub rezerva dreptului intern al statului membru destinat.

(4) Se pot divulga exclusiv datele strict necesare pentru scopurile menționate la alineatul (3).

Articolul 15

Comunicarea informațiilor

(1) Personalul autorității responsabile de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația sau orice altă persoană căreia i se solicită participarea sau contribuția la o investigație privind siguranța trebuie să respecte normele aplicabile privind secretul profesional, inclusiv în privința păstrării anonimatului persoanelor implicate într-un accident sau incident, în conformitate cu legislația aplicabilă.

(2) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care se ocupă de o astfel de investigație comunică informațiile pe care le consideră pertinente pentru prevenirea unui accident sau incident grav persoanelor responsabile de producerea sau întreținerea aeronavelor sau a echipamentelor de aeronave și persoanelor fizice sau entităților juridice responsabile de operarea aeronavelor sau de pregătirea personalului.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute la articolele 16 și 17, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația și reprezentantul acreditat/reprezentanții acreditați la care se face referire la articolul 8 comunică AESA și autorităților naționale aeronautice civile informațiile factice pertinente obținute în timpul investigației privind siguranța, cu excepția informațiilor menționate la articolul 14 alineatul (1) sau a informațiilor care generează un conflict de interese. Informațiile primite de AESA și de autoritățile naționale aeronautice civile sunt protejate în conformitate cu articolul 14 și cu actele juridice ale Uniunii și cele naționale aplicabile.

(4) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația este autorizată să informeze victimele și rudele acestora sau asociațiile lor ori să facă publice orice informații referitoare la observațiile factice, la procedurile investigației privind siguranța, precum și eventualele rapoarte sau concluzii preliminare și/sau recomandări privind siguranța, cu condiția ca aceste informații să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța și să respecte pe deplin legislația aplicabilă privind protecția datelor personale.

(5) Înainte de a face publice informațiile menționate la alineatul (4), autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța care efectuează investigația transmite informațiile respective victimelor și rudelor acestora sau asociațiilor acestora, într-un mod care să nu compromită obiectivele investigației privind siguranța.

Articolul 16

Raportul investigației

(1) Fiecare investigație privind siguranța se încheie cu un raport întocmit într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului grav. Acest raport precizează că unicul obiectiv al investigației privind siguranța este prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare, fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea. În funcție de caz, raportul conține recomandări privind siguranța.

(2) Raportul protejează anonimitatea oricărei persoane implicate în accident sau în incidentul grav.

(3) În cazul în care investigațiile privind siguranța generează rapoarte înainte de încheierea investigației, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța poate să solicite înainte de publicarea acestora comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv de la AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, fabricantului sau operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări.

(4) Înainte de publicarea raportului final, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța solicită comentarii din partea autorităților în cauză, inclusiv din partea AESA, și, prin intermediul acestora, din partea titularului certificatului de tip de aeronavă, a fabricantului sau a operatorului în cauză. Acestea au obligația de a respecta secretul profesional în ceea ce privește conținutul respectivei consultări. Atunci când solicită aceste comentarii, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța respectă standardele internaționale și practicile recomandate.

(5) Informațiile vizate la articolul 14 se includ într-un raport doar în cazul în care sunt relevante pentru analiza accidentului sau a incidentului grav. Nu se divulgă informațiile sau elementele de informații care nu prezintă interes pentru această analiză.

(6) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța face public raportul final în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului sau a incidentului grav.

(7) În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța publică o declarație provizorie cel puțin la fiecare comemorare a accidentului sau a incidentului grav, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.

(8) Autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța transmite o copie a raportului final și a recomandărilor privind siguranța cât mai repede posibil:

(a) autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța și autorităților aeronautice civile ale statelor în cauză, precum și OACI, în conformitate cu standardele internaționale și cu practicile recomandate;

(b) destinatarilor recomandărilor privind siguranța incluse în raport;

(c) Comisiei și AESA, cu excepția cazului în care raportul este disponibil publicului prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare, caz în care autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța trebuie doar să le notifice în mod corespunzător.

Articolul 17

Recomandări privind siguranța

(1) În orice moment al investigației privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța recomandă, după consultarea corespunzătoare a părților relevante, printr-o scrisoare de transmitere datată adresată autorităților în cauză, inclusiv celor din alte state membre sau țări terțe, orice acțiune despre care consideră că trebuie întreprinsă rapid pentru a consolida siguranța aviației.

(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 alte activități efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (4).

(3) O recomandare privind siguranța nu trebuie în niciun caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident, un incident grav sau un incident.

Articolul 18

Ațiuni 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 întreprinse sau pe care urmează să le întreprindă și, după caz, cu privire la timpul necesar pentru realizarea acestora și în cazul în care nu urmează să se întreprindă vreo acțiune, motivele pentru aceasta.

(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 adecvat sau nu și prezintă o justificare în cazul în care nu este de acord cu decizia de a nu lua măsuri.

(3) Fiecare autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța instituie proceduri pentru înregistrarea răspunsurilor la recomandările privind siguranța emise.

(4) Destinatarul unei recomandări privind siguranța, inclusiv autoritățile responsabile de siguranța aviației civile la nivelul statelor membre și al Uniunii, instituie proceduri pentru monitorizarea progresului acțiunilor 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 al Comisiei din 12 noiembrie 2007 de stabilire a unor reguli de punere în aplicare pentru înregistrarea, într-un fișier centralizat, a informațiilor privind evenimentele în aviația civilă schimbate în conformitate cu Directiva 2003/42/CE⁽¹⁾ toate recomandările privind siguranța emise în conformitate cu articolul 17 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 19

Raportarea evenimentelor

(1) AESA și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și participă periodic la schimbul și analiza informațiilor care fac obiectul Directivei 2003/42/CE. Respectiva cooperare include accesul online al persoanelor desemnate la informațiile aflate în fișierul centralizat creat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1321/2007, inclusiv la datele de identificare ale aeronavei care face obiectul unui raport cu privire la un eveniment, ca, de exemplu, dacă sunt cunoscute, seria și numărul de înregistrare. Acest acces nu privește informațiile care identifică operatorul care face obiectul raportului respectiv cu privire la un eveniment.

(2) AESA și autoritățile statelor membre menționate la alineatul (1) asigură confidențialitatea acestor informații, în conformitate cu legislația aplicabilă, și restrâng utilizarea acestora la ceea ce este strict necesar pentru a-și îndeplini obligațiile în domeniul siguranței. În acest sens, aceste informații sunt folosite exclusiv pentru analiza tendințelor în domeniul siguranței care pot constitui baza unor recomandări anonime privind siguranța sau aeronavigabilitatea fără a stabili a cui este culpa sau răspunderea.

Articolul 20

Informații despre persoane și mărfuri periculoase aflate la bord

(1) Companiile aeriene din Uniune care operează zboruri ce sosesc în sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriile statelor membre, cărora li se aplică tratatele, precum și companiile aeriene din țări terțe care operează zboruri care pleacă dintr-un astfel de aeroport, instituie proceduri care le permit să furnizeze:

(a) cât mai curând posibil și cel târziu în termen de două ore de la notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, o listă validată a tuturor pasagerilor de la bordul respectivei aeronave bazată pe informațiile cele mai fiabile; și

(b) imediat după notificarea producerii unui accident în care a fost implicată aeronava, lista mărfurilor periculoase aflate la bord.

(2) Listele menționate la alineatul (1) sunt puse 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 rudele persoanelor aflate la bord și, dacă este necesar, echipelor medicale care ar putea avea nevoie de aceste informații pentru tratarea victimelor.

(3) Pentru a permite informarea rapidă a rudelor pasagerilor cu privire la prezența acestora la bordul avionului implicat într-un accident, companiile aeriene propun călătorilor să indice numele și coordonatele unei persoane care să fie contactată în caz de accident. Companiile aeriene nu pot utiliza aceste informații decât în caz de accident și acestea nu pot fi comunicate unor terți sau utilizate în scopuri comerciale.

(4) Numele unei persoane aflate la bord nu este făcut public înainte ca autoritățile competente să informeze rudele persoanei respective. Lista menționată la alineatul (1) litera (a) rămâne confidențială în conformitate cu actele juridice ale Uniunii și cele naționale și numele fiecărei persoane care figurează pe lista respectivă sunt publicate, sub rezerva legislațiilor menționate, numai în cazul în care rudele persoanelor respective aflate la bord nu au ridicat obiecții.

⁽¹⁾ JO L 294, 13.11.2007, p. 3.

Articolul 21

Asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și rudelor acestora

(1) Pentru a asigura o reacție generală și armonizată la accidente petrecute la nivel UE, fiecare stat membru întocmește un plan de urgență în caz de accident survenit în aviația civilă la nivel național. Un astfel de plan de urgență cuprinde, de asemenea, asistența acordată victimelor accidentelor survenite în aviația civilă și rudelor acestora.

(2) Statele membre se asigură că toate companiile aeriene înregistrate pe teritoriul lor dispun de un plan de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora. Aceste planuri trebuie să țină seama în special de sprijinul psihologic pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora și trebuie să permită companiei aeriene să facă față unui accident de mare amploare. Statele membre auditează planurile de asistență întocmite de companiile aeriene stabilite pe teritoriul lor. Statele membre încurajează, de asemenea, companiile aeriene din țările terțe care operează în Uniune să adopte un plan similar de asistență pentru victimele accidentelor survenite în aviația civilă și rudele acestora.

(3) La producerea unui accident, statul membru care efectuează investigația, statul de înregistrare a companiei aeriene a cărei aeronavă a fost implicată în accident sau statul membru care avea un număr mare de resortisanți la bordul aeronavei implicate în accident se ocupă de desemnarea unei persoane de legătură care va acționa ca punct de contact și de informare pentru victime și rudele acestora.

(4) Un stat membru sau o țară terță interesată în mod special de un accident survenit pe teritoriile statelor membre în care se aplică tratatele, 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 și la informațiile referitoare la stadiul respectivei investigații;

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

(5) Un expert numit în conformitate cu alineatul (4) poate participa, sub rezerva dispozițiilor legale aplicabile în vigoare, la identificarea victimelor și la întâlnirile cu supraviețuitorii din statul său.

(6) În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a transportatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave⁽¹⁾, și transportatorii aerieni din țările terțe trebuie să îndeplinească obligațiile referitoare la asigurare prevăzute de regulamentul respectiv.

⁽¹⁾ JO L 138, 30.4.2004, p. 1.

Articolul 22

Accesul la documente și protecția datelor cu caracter personal

(1) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei⁽²⁾.

(2) Prezentul regulament se aplică în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁽³⁾ și Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organismele comunitare și privind libera circulație a acestor date⁽⁴⁾.

Articolul 23

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în caz de încălcare a prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 24

Modificarea regulamentului

Prezentul regulament este revizuit cel târziu până la 3 decembrie 2014. În cazul în care Comisia consideră că prezentul regulament ar trebui să fie modificat, solicită rețelei să emită un aviz preliminar care este înaintat, de asemenea, Parlamentului European, Consiliului, statelor membre și AESA.

Articolul 25

Abrogări

Directiva 94/56/CE se abrogă în consecință.

Articolul 26

Intrarea în vigoare

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

⁽²⁾ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

⁽⁴⁾ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

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

Adoptat la Strasbourg, 20 octombrie 2010.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
O. CHASTEL

ANEXĂ

Listă cu exemple de incidente grave

Incidentele enumerate reprezintă exemple tipice de incidente cu privire la care există probabilitatea de a fi incidente grave. Lista nu este exhaustivă, fiind furnizată doar cu titlu indicativ în ceea ce privește definiția de „incident grav”:

- o cvasicoliziune care impune o manevră de evitare a coliziunii sau a unei situații periculoase ori cazul în care o acțiune de evitare ar fi fost potrivită;
 - evitarea în ultimul moment a impactului cu solul în zbor controlat;
 - decolările întrerupte pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată;
 - decolările de pe o pistă închisă sau ocupată, de pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau de pe o pistă nealocată;
 - aterizările sau tentativele de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată, pe o bretea, cu excepția operării autorizate a elicopterelor, sau pe o pistă nealocată;
 - probleme grave în atingerea performanței estimate 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 extingători;
 - evenimente care impun utilizarea de urgență de către echipajul de zbor a instalației de oxigen;
 - o defecțiune structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului, inclusiv defecțiuni ale motorului cu turbină, care nu sunt clasificate drept accidente;
 - disfuncționalități multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează grav operarea acesteia;
 - incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului;
 - o cantitate de carburant care impune declararea de către pilot a unei situații de urgență;
 - depășirile pe pistă clasificate ca gravitate A conform Manualului privind măsurile de prevenire a depășirilor pe pistă (ICAO Doc. 9870) care cuprinde informații privind clasificările gradelor de gravitate;
 - incidente la decolare sau la aterizare. Incidente cum ar fi aterizarea scurtă, depășirea pistei sau ieșirea în lateralul 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 sisteme din cadrul unui sistem redundant indispensabil pentru ghidarea zborului și pentru navigare.
-