

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 996/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 20 октомври 2010 година****относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

като взеха предвид становището на Европейския надзорен орган по защита на данните ⁽²⁾,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

(1) В областта на гражданското въздухоплаване в Европа следва да се осигури висока обща степен на безопасност и следва да се полагат всички усилия за намаляване на броя на произшествията и инцидентите с цел да се гарантира доверието на гражданите във въздушния транспорт.

(2) Бързото провеждане на разследвания във връзка с безопасността при произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване подобрява безопасността на полетите и способства за предотвратяването на произшествия и инциденти.

(3) Докладването, анализът и разпространяването на заключенията от разследването на свързани с безопасността инциденти са от основно значение за подобряване на безопасността на въздушния транспорт. Ето защо преди

31 декември 2011 г. Комисията следва да внесе предложение за преразглеждане на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване ⁽⁴⁾.

(4) Единствена цел на разследванията във връзка с безопасността следва да е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се изследва въпросът за вината или отговорността.

(5) Следва да се вземе предвид Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г. в Чикаго („Чикагската конвенция“), която предвижда прилагането на необходимите мерки за гарантиране на безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства. По-специално следва да се вземат предвид приложение 13 към Чикагската конвенция и неговите последващи изменения, в които се установяват международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства, както и значението на използваните в него изрази „държава на регистрация“, „държава на оператора“, „държава на проектиране“ и „държава на производство“.

(6) Съгласно международните стандарти и препоръчителни практики, определени в приложение 13 към Чикагската конвенция, отговорността за провеждане на разследване на произшествия и сериозни инциденти е на държавата, в която е настъпило произшествието или сериозният инцидент, или на държавата на регистрация — в случаите, когато не може да се установи със сигурност, че мястото на произшествието или сериозният инцидент е на територията на някоя държава. Дадена държава може да делегира задачата за провеждане на разследване на друга държава или да поиска нейното съдействие. Разследванията във връзка с безопасността в Съюза следва да се провеждат по подобен начин.

(7) Изводите, извлечени от прилагането на Директива 94/56/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно определяне на основните принципи при разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване ⁽⁵⁾, следва да бъдат използвани с цел да се подобри ефективността на разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване в Съюза.

⁽¹⁾ Становище от 27 май 2010 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽²⁾ ОВ С 132, 21.5.2010 г., стр. 1.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 21 септември 2010 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 11 октомври 2010 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

⁽⁵⁾ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 14.

- (8) Следва да се вземат предвид промените в институционалната и регулаторна рамка в сферата на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза, въведени след приемането на Директива 94/56/ЕО, и по-специално създаването на Европейската агенция за авиационна безопасност („ЕААБ“). Предвид факта, че безопасността на въздухоплаването се регулира все повече на равнището на Съюза, следва да се вземе предвид и това измерение на препоръките за безопасност.
- (9) ЕААБ изпълнява от името на държавите-членки функциите и задачите на държавата на проектиране, производство и регистрация, когато става въпрос за одобрение на проекта, както е посочено в Чикагската конвенция и приложенията към нея. Поради това, съгласно приложение 13 към Чикагската конвенция, ЕААБ следва да бъде поканена да участва в разследванията във връзка с безопасността, за да допринесе в рамките на своята компетентност за ефикасността им и да гарантира безопасността на проектите на въздухоплавателните средства, без да се засяга независимият характер на разследванията. Националните органи за гражданско въздухоплаване също следва да получат покана за участие в разследванията във връзка с безопасността.
- (10) Предвид отговорностите им за безопасността, лицата, определени от ЕААБ, както и от националните органи за гражданско въздухоплаване, следва да имат достъп до информация от значение за оценяването на ефективността на изискванията за безопасност.
- (11) За да осигури по-успешно предотвратяване на произшествия и инциденти във въздухоплаването, ЕААБ следва, в сътрудничество с компетентните органи на държавите-членки, да участва и в обмена и анализа на информация в рамките на системите за докладване на събития в съответствие с Директива 2003/42/ЕО, като същевременно избягва всякакви конфликти на интереси. Тази информация следва да бъде защитена по подходящ начин от неразрешено използване и разкриване.
- (12) Признава се, че участието на ЕААБ и компетентните органи на държавите-членки в обмена и анализа на информацията, попадаща в приложното поле на Директива 2003/42/ЕО, би могло да бъде от полза за разследванията във връзка с безопасността благодарение на онлайн достъпа до съответната информация, свързана с безопасността, която се съхранява в централния регистър с информация за събития в гражданското въздухоплаване.
- (13) Обхватът на разследванията във връзка с безопасността следва да зависи от изводите, които могат да се извлекат от тях за подобряване на безопасността на въздухоплаването, и преди всичко да се съобрази с необходимостта от икономически съобразно използване на ресурсите за разследвания в Съюза.
- (14) Разследванията във връзка с безопасността на произшествия и инциденти следва да се провеждат от независим орган за разследване във връзка с безопасността или под негов контрол, за да се избягват конфликти на интереси и всякаква евентуална външна намеса при установяването на причините за настъпване на разследваните събития.
- (15) Органите за разследване във връзка с безопасността имат ключова роля в провеждането на разследвания във връзка с безопасността. Тяхната работа е от изключително значение за определяне на причините за дадено произшествие или инцидент. Следователно от основно значение е те да могат да провеждат разследванията напълно независимо, както и да разполагат с финансовите и човешките ресурси, необходими за провеждане на ефективни и ефикасни разследвания.
- (16) Следва да се повиши капацитетът на органите на държавите-членки за разследване във връзка с безопасността, като освен това е необходимо сътрудничество между тях с цел да се подобри ефективността на разследванията и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване в Съюза.
- (17) Координационната роля на органите за разследване във връзка с безопасността следва да бъде призната и укрепена в европейска рамка, за да се създаде истинска добавена стойност в областта на авиационната безопасност, като се използва за основа вече съществуващото сътрудничество между тези органи и наличните в държавите-членки ресурси за разследвания, които следва да се използват по най-ефективен начин. Това признаване и засилване на ролята на органите би могло да се постигне най-добре посредством Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване („мрежата“) с ясно определени роли и задачи.
- (18) Мрежата следва да извършва координационната си дейност по прозрачен и независим начин и да бъде подкрепяна активно от Съюза.
- (19) Целите на настоящия регламент могат да се постигнат по-добре чрез сътрудничество с трети държави, на които би могло да се даде възможност да участват в работата на мрежата в качеството на наблюдатели.
- (20) Тъй като е от основно значение да се гарантират ясни права по отношение на разследванията във връзка с безопасността, държавите-членки, в съответствие с действащото законодателство за правомощията на органите, които отговарят за разследванията за целите на правораздаването, и по целесъобразност в тясно сътрудничество с тези органи, следва да гарантират, че органите за разследване във връзка с безопасността могат да изпълняват задачите си при възможно най-добрите условия в интерес на авиационната безопасност. Следователно на органите за разследване във връзка с безопасността следва да се предоставя незабавен и неограничен достъп до мястото на произшествието и до всички елементи, необходими за изпълнение на изискванията на разследването във връзка с безопасността, без да се излагат на риск целите на разследванията, провеждани за целите на правораздаването.

- (21) Ефективно разследване във връзка с безопасността е възможно само при надлежно съхраняване на важни доказателства.
- (22) Системата на безопасността на гражданското въздухоплаване се основава върху последваща информация и изводи, извлечени от произшествия и инциденти, при които се изисква строго прилагане на правилата за поверителност с цел да се гарантира бъдещото наличие на ценни източници на информация. В тази връзка чувствителната информация за безопасността следва да бъде защитена по подходящ начин.
- (23) Едно произшествие засяга разнообразни обществени интереси, като например предотвратяването на бъдещи произшествия и доброто правораздаване. Тези интереси надхвърлят индивидуалните интереси на участващите лица и конкретното събитие. За гарантирането на обществения интерес като цяло е необходим правилен баланс на всички интереси.
- (24) Системата на гражданското въздухоплаване следва също така да улеснява спонтанното подаване на информация за събития, като с това спомага за утвърждаването на принципа на „култура на справедливостта“.
- (25) Информацията, с която разполага дадено лице в рамките на дадено разследване във връзка с безопасността, не следва да бъде използвана срещу това лице, при пълно спазване на конституционните принципи и националното право.
- (26) Държавите-членки следва да имат възможността да ограничат случаите, в които може да бъде взето решение за разкриване на информация, получена по време на разследване във връзка с безопасността, без да се засяга нормалната работа на съдебната система.
- (27) За предотвратяването на произшествия и инциденти е важно във възможно най-кратки срокове да бъде съобщена всякаква информация от значение, включително доклади и препоръки за безопасност, изготвени в резултат от разследванията във връзка с безопасността.
- (28) За гарантирането на адекватното предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване компетентният орган следва винаги да взема предвид и по целесъобразност да прилага препоръките за безопасност, изготвени в резултат на разследването на произшествия и сериозни инциденти или на информация от други източници, като например проучвания относно безопасността.
- (29) За да се подобрят средствата, с които разполагат провеждащите разследванията за установяване причините на произшествието, и да се повиши способността за предотвратяване на повтарящи се инциденти, следва да се насърчава постигането на напредък в изследванията във връзка с определянето на местоположението на въздухоплавателното средство в реално време и с възможността за достъп до информацията, съдържаща се в полетните записващи устройства, без да има физически достъп до тях. Такъв напредък би представлявал важна стъпка напред в авиационната безопасност.
- (30) Опитът показва, че понякога е трудно незабавно да се получат надеждни списъци на лицата, които се намират на борда на въздухоплавателно средство, но също така, че е важно да се установи краен срок, в рамките на който може да се изиска от авиокомпанията да предостави подобен списък. Освен това данните от такива списъци следва да бъдат защитени от неразрешено използване и разкриване. По същия начин е необходимо да се осигури информация за опасните товари на борда на въздухоплавателното средство, участвало в произшествие, за да се сведат до минимум рисковете за провеждащите разследванията във връзка с безопасността на мястото на произшествието.
- (31) След авиационно произшествие е трудно бързо да се установи съответното лице за контакт, което трябва да бъде уведомено за присъствието на пътник на борда. Поради това пътниците следва да получат възможността да посочат лице за контакт.
- (32) Съдействието, което се оказва на жертвите на въздушни произшествия и на техните роднини, следва да бъде уредено по подходящ начин.
- (33) Начинът, по който държавите-членки и авиокомпаниите действат при произшествие и се справят с неговите последици, е от решаващо значение. В тази връзка държавите-членки следва да разполагат с план за спешни действия, който предвижда, по-конкретно, летищни служби за спешна помощ и съдействие на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини. Авиокомпаниите също следва да разполагат с план за съдействие на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини. Особено внимание следва да се отдели на подкрепата на жертвите и техните роднини, както и на техните организации.
- (34) При прилагането на настоящия регламент следва изцяло да се спазват правилата относно достъпа до данни, обработването на данни и защитата на лицата, установени в съответните правни актове на Съюза.
- (35) Системата от санкции следва да позволява по-специално налагането на санкции на всяко лице, което в нарушение на настоящия регламент разгласи защитена от настоящия регламент информация, което възпрепятства действията на орган за разследване във връзка с безопасността, по-специално като пречи на провеждащите разследванията да изпълняват задълженията си или отказва да предостави полезни записи, материали, информация и документи или ги укрива, изменя или унищожава, или което, след като е узнало за настъпването на произшествие или сериозен инцидент, не е информирало съответните органи за това.

- (36) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно установяването на общи правила в областта на разследванията във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради своя общоевропейския мащаб и последици, може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (37) Следователно Директива 94/56/ЕО следва да бъде отменена.
- (38) Министерската декларация относно летището в Гибралтар, договорена в Кордоба на 18 септември 2006 г. по време на първата среща на министрите на Форума за диалог относно Гибралтар, ще замени Съвместната декларация за летище Гибралтар, направена в Лондон на 2 декември 1987 г., и пълното ѝ спазване ще се счита за спазване на декларацията от 1987 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

1. Целта на настоящия регламент е подобряването на безопасността на въздухоплаването посредством гарантиране на високо ниво на ефикасност, бързина и качество на разследванията във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване в Европа, чиято единствена цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се изследва въпросът за вината или отговорността, включително чрез създаване на Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване. В него се определят и правила относно съвременното осигуряване на информация за всички лица и опасни товари на борда на въздухоплавателното средство, участвало в произшествие. Настоящият регламент цели също така да подобри съдействието за жертвите на авиационни произшествия и техните роднини.

2. За прилагането на настоящия регламент за летище Гибралтар се приема, че не засяга съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия по спора за суверенитет над територията, на която е разположено летището.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „произшествие“ означава събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, което в случай на пилотирано въздухоплавателно средство е настъпило във

времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, или в случай на непилотирано въздухоплавателно средство — във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да се извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена, при което:

- а) дадено лице е наранено смъртоносно или тежко в резултат на:

— това, че се е намирало във въздухоплавателното средство, или

— пряк контакт с която и да е част на въздухоплавателното средство, включително отделили се от въздухоплавателното средство части, или

— пряко излагане на реактивна струя,

освен когато става въпрос за наранявания в резултат на естествени причини, самонаранявания или наранявания, нанесени от друго лице, или когато нараняванията са нанесени на пътници без билети, укриващи се извън зоните, които обикновено са на разположение за пътниците и екипажа; или

- б) въздухоплавателното средство претърпи повреда или конструктивна неизправност, които оказват неблагоприятно въздействие върху здравината на конструкцията, експлоатационните или летателните характеристики на въздухоплавателното средство и обичайно биха изисквали сериозен ремонт или замяна на повредения компонент, освен при отказ или повреда на двигател, когато повредата се ограничава само до един двигател (включително неговата гондола или спомагателни агрегати), витлата, краищата на крилата, антените, сондите, лопатките, гумите, спирачните устройства, колелата, обтекателите, панелите, створките на колесника, предните стъкла, обшивката на въздухоплавателното средство (като например малки вдлъбнатини или прободни отвори) или при леки повреди на лопатите на носещия винт, лопатите на опашния винт, колесника и тези вследствие на градушка или сблъскване с птица (включително дупки в обтекателя на радиолокатора); или

- в) въздухоплавателното средство е изчезнало или достъпът до него е напълно невъзможен;

2. „акредитиран представител“ означава лице, определено от дадена държава въз основа на квалификацията му да участва в разследване във връзка с безопасността, провеждано от друга държава. Определеният от дадена държава-членка акредитиран представител е служител на орган за разследване във връзка с безопасността;

3. „съветник“ означава лице, определено от дадена държава въз основа на квалификацията му да оказва съдействие на акредитирания представител при разследване във връзка с безопасността;

4. „причини“ означава действия, бездействия, събития, условия или съчетание от тях, които са довели до настъпването на произшествието или инцидента; установяването на причините не включва определяне на вина или на административна, гражданска или наказателна отговорност;
5. „смъртоносно нараняване“ означава нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 30 дни от датата на произшествието;
6. „полетно записващо устройство“ означава записващ уред, който е монтиран на борда на въздухоплавателното средство с цел улесняване на разследването във връзка с безопасността при произшествия/инциденти;
7. „инцидент“ означава събитие, различно от произшествие, което е свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство и което засяга или би могло да засегне безопасността на експлоатацията;
8. „международни стандарти и препоръчителни практики“ означава международни стандарти и препоръчителни практики за разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства, приети съгласно член 37 от Чикагската конвенция;
9. „ръководител на разследването“ означава лице, на което въз основа на квалификацията му е възложено да отговаря за организацията, провеждането и контрола на разследване във връзка с безопасността;
10. „оператор“ означава всяко физическо или юридическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства;
11. „участник“ означава собственикът, член на екипажа, операторът на въздухоплавателното средство, участвало в произшествие или в сериозен инцидент; всяко лице, участвало в техническото обслужване, проектирането, производството на въздухоплавателното средство или обучението на екипажа; всяко лице, участвало в осигуряване на контрол на въздушното движение, на информацията относно полети или летищни услуги, което е предоставяло услуги за въздухоплавателното средство; служители на националния орган за гражданско въздухоплаване; или служители на ЕААБ;
12. „предварителен доклад“ означава съобщението, използвано за незабавно разпространяване на данните, получени в ранните етапи на разследването;
13. „роднини“ означава най-близките и/или следващите по степен роднини, и/или друго лице в тясна връзка с жертвата на произшествие, както е определено в националното право на жертвата;
14. „разследване във връзка с безопасността“ означава процедура, провеждана от орган за разследване във връзка с безопасността с цел предотвратяване на произшествия и инциденти, която включва събиране и анализ на информация, достигане до заключения, включително установяване на причината(ите) и/или факторите, допринесли за произшествието или инцидента, и по целесъобразност изготвяне на препоръки за безопасност;
15. „препоръка за безопасност“ означава предложение на орган за разследване във връзка с безопасността, направено въз основа на информация, получена при разследване във връзка с безопасността или от други източници, например проучванията относно безопасността, проведени с цел да се предотвратят произшествия и инциденти;
16. „сериозен инцидент“ означава инцидент, свързан с експлоатацията на въздухоплавателно средство, обстоятелствата във връзка с който сочат, че е имало голяма вероятност да настъпи произшествие, който в случай на пилотирано въздухоплавателно средство е настъпил във времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, или в случай на непилотирано въздухоплавателно средство — във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да се извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена. В приложението са изброени примери на сериозни инциденти;
17. „тежко нараняване“ означава нараняване, което е претърпяно от участник в произшествие и което има някоя от следните последици:
 - а) хоспитализация за повече от 48 часа, започнала в рамките на седем дни от датата на получаване на нараняването;
 - б) счупване на кост (с изключение на прости счупвания на пръсти на ръцете, на краката или на носа);
 - в) разкъсвания, причиняващи силни кръвоизливи или увреждане на нерв, мускул или сухожилие;
 - г) нараняване на вътрешен орган;
 - д) изгаряния от втора или трета степен или каквото и да е изгаряне на повече от 5 % от телесната повърхност;

е) доказано излагане на заразни вещества или вредна радиация.

Член 3

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за разследванията във връзка с безопасността при произшествия и сериозни инциденти:

- а) които са настъпили на територията на държавите-членки, за които се прилагат Договорите, в съответствие с международните задължения на държавите-членки;
- б) които са настъпили извън територията на държавите-членки, за които се прилагат Договорите, с въздухоплавателни средства, регистрирани в държава-членка или експлоатирани от предприятие, установено в държава-членка, когато такива разследвания не се провеждат от друга държава;
- в) в които дадена държава-членка съгласно международните стандарти и препоръчителни практики има правото да определи акредитиран представител, който да участва в разследването, в качеството си на държава на регистрацията, държава на оператора, държава на проектирането или държава на производството, или като държава, която по искане на държавата, провеждаща разследването, предоставя информация, съоръжения или експерти;
- г) при които държавата, провеждаща разследването, разрешава определянето на експерт от държава-членка, която има специален интерес поради факта, че нейни граждани са претърпели тежки или смъртоносни наранявания.

2. Настоящият регламент се прилага и към въпросите, свързани със своевременното осигуряване на информация за всички лица и опасни товари на борда на въздухоплавателното средство, участвало в произшествие, както и с оказването на съдействие за жертвите на авиационни произшествия и техните роднини.

3. Настоящият регламент не се прилага за разследвания във връзка с безопасността при произшествия и сериозни инциденти, които включват въздухоплавателно средство, извършващо военни, митнически, полицейски или подобни дейности, освен когато съответната държава-членка реши това в съответствие с член 5, параграф 4 и националното законодателство.

Член 4

Орган за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване

1. Всяка държава-членка гарантира, че разследванията във връзка с безопасността се провеждат или наблюдават, без външна намеса, от постоянен национален орган за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване („орган за разследване във връзка с безопасността“), който е в състояние независимо да проведе пълно разследване във връзка с

безопасността, самостоятелно или посредством споразумения с други органи за разследване във връзка с безопасността.

2. Органът за разследване във връзка с безопасността е функционално независим, по-специално от авиационните органи, които отговарят за поддържането на летателната годност, сертифицирането, полетите, техническото обслужване, лицензирането, контрола на въздушното движение или летищната експлоатация, както и от всякакво друго лице или институция, чиито интереси или цели биха могли да бъдат в противоречие със задачите, възложени на органа за разследване във връзка с безопасността, или да повлияят на обективността му.

3. При провеждане на разследване във връзка с безопасността органът за разследване във връзка с безопасността не търси и не приема указания от никого и разполага с неограничени правомощия за провеждане на разследванията във връзка с безопасността.

4. Поверените на органа за разследване във връзка с безопасността дейности могат да обхванат и събирането и анализа на данни, свързани с авиационната безопасност, в частност за целите на предотвратяването на произшествия, доколкото тези дейности не засягат независимостта на органа и не включват отговорности по регулаторни и административни въпроси, нито по въпроси, свързани със стандартизацията.

5. С цел да се информира обществеността за общото равнище на авиационната безопасност всяка година се публикува доклад за безопасността на национално равнище. В този анализ не се разкриват източниците на поверителна информация.

6. Съответната държава-членка предоставя на органа за разследване във връзка с безопасността необходимите средства за независимо изпълнение на неговите отговорности, като той получава достатъчно средства за целта. По-специално:

- а) ръководителят на органа за разследване във връзка с безопасността и/или ръководителят на отдела за авиационно разследване, в случай на орган за разследване на произшествия в множество видове транспорт, притежава опита и компетентността в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване, необходими за изпълнението на своите задачи в съответствие с настоящия регламент и националното право;
- б) на провеждащите разследванията се предоставя статус, който им дава необходимите гаранции за независимост;
- в) органът за разследване във връзка с безопасността включва най-малко един провеждащ разследването, който може да изпълнява функциите на ръководител на разследването в случай на тежко авиационно произшествие;
- г) за органа за разследване във връзка с безопасността се определя бюджет, който да му позволява да изпълнява своите функции;

д) органът за разследване във връзка с безопасността разполага, пряко или благодарение на сътрудничеството по член 6, или на споразумения с други национални органи или структури, с квалифицирани служители и подходящи съоръжения, включително офиси и хангари, които дават възможност за съхраняване и проверка на въздухоплавателни средства, тяхното съдържание и останки.

Член 5

Задължение за разследване

1. Всяко произшествие или сериозен инцидент с въздухоплавателно средство, различно от посочените в приложение II към Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност⁽¹⁾, подлежи на разследване във връзка с безопасността в държавата-членка, на чиято територия е настъпило произшествието или сериозният инцидент.

2. Когато регистрирано в държава-членка въздухоплавателно средство, различно от посочените в приложение II към Регламент (ЕО) № 216/2008, участва в произшествие или сериозен инцидент, при който не може да бъде установено със сигурност, че мястото на произшествието или сериозния инцидент е на територията на някоя държава, разследването във връзка с безопасността се провежда от органа за разследване във връзка с безопасността в държавата-членка на регистрация.

3. Обхватът на разследванията във връзка с безопасността, посочени в параграфи 1, 2 и 4, и процедурите, които трябва да се спазват при провеждането на такива разследвания във връзка с безопасността, се определят от органа за разследване във връзка с безопасността, като се вземат предвид изводите, които се очаква да бъдат извлечени от такива разследвания за подобряването на авиационната безопасност, включително за въздухоплавателните средства, чиято максимална излетна маса е по-малка или равна на 2 250 kg.

4. Органите за разследване във връзка с безопасността могат да решат да разследват и други инциденти, освен посочените в параграфи 1 и 2, както и произшествия и сериозни инциденти с други видове въздухоплавателни средства — в съответствие с националното законодателство на държавите-членки — ако очакват да извлекат от това изводи за безопасността.

5. Разследванията във връзка с безопасността, посочени в параграфи 1, 2 и 4, в никакъв случай нямат за цел изследване на въпроса за вината или отговорността. Те се провеждат независимо и не засягат каквито и да били съдебни или административни производства, в рамките на които се изследва въпросът за вината или отговорността.

Член 6

Сътрудничество между органите за разследване във връзка с безопасността

1. Органът за разследване във връзка с безопасността на дадена държава-членка може да поиска съдействие от органи

за разследване във връзка с безопасността на други държави-членки. Когато в резултат на искане орган за разследване във връзка с безопасността даде съгласието си за предоставяне на съдействие, то се предоставя безплатно, доколкото това е възможно.

2. Ако е налице взаимно съгласие, органът за разследване във връзка с безопасността може да делегира задачата за провеждане на разследване на произшествие или сериозен инцидент на друг орган за разследване във връзка с безопасността, като улеснява процеса на разследването, провеждано от този друг орган.

Член 7

Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване

1. Държавите-членки правят необходимото техните органи за разследване във връзка с безопасността да създадат помежду си Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване („мрежата“), съставена от ръководителите на органите за разследване във връзка с безопасността във всяка държава-членка и/или ръководителя на отдела за авиационно разследване, в случай на орган за разследване на произшествия в множество видове транспорт, или техни представители, включително председател, избран измежду тях за срок от три години.

Председателят изготвя в тясно взаимодействие с членовете на мрежата годишната работна програма на мрежата, която отговаря на целите и съответства на отговорностите, определени съответно в параграфи 2 и 3. Комисията представя работната програма на Европейския парламент и на Съвета. Председателят определя и дневния ред на заседанията на мрежата.

2. Целта на мрежата е да подобри допълнително качеството на разследванията, провеждани от органите за разследване във връзка с безопасността, и да повиши тяхната независимост. Тя насърчава по-специално установяването на високи стандарти по отношение на методи на разследване и обучение на провеждащите разследвания.

3. За постигане на целите, определени в параграф 2, мрежата отговаря по-специално за:

а) подготовката на предложения и предоставяне на съвети на институциите на Съюза по всички аспекти на разработването и прилагането на европейските политики и правила във връзка с разследванията във връзка с безопасността и предотвратяването на произшествия и инциденти;

б) насърчаването на обмена на полезна информация за подобряване на авиационната безопасност и активното насърчаване на структурирано сътрудничество между органите за разследване във връзка с безопасността, Комисията, ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване;

⁽¹⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

- в) координирането и организирането, когато е уместно, на „партньорски проверки“, подходящо обучение и програми за развитие на уменията на провеждащите разследванията;
- г) популяризирането на най-добри практики с цел разработване на обща методика на Съюза за разследвания във връзка с безопасността и изготвяне на списък с такива практики;
- д) укрепването на капацитета за водене на разследвания на органите за разследване във връзка с безопасността, по-специално чрез развиване и управление на рамка за общо ползване на ресурси;
- е) предоставянето, по искане на органите за разследване във връзка с безопасността за целите на прилагането на член 6, на подходящо съдействие, включващо — но не ограничавашо се до, предоставянето на списък на провеждащите разследвания, оборудване и капацитет, които са налице в други държави-членки, които могат да бъдат използвани от органа, провеждащ дадено разследване;
- ж) осигуряването на достъп до информацията, съдържаща се в базата данни по член 18, и анализа на препоръките за безопасност, съдържащи се в нея, с цел определяне на важни препоръки за безопасност от значение за целия Съюз.

4. Комисията редовно информира Европейския парламент и Съвета относно дейността на мрежата. Освен това Европейският парламент се уведомява всеки път, когато Съветът или Комисията отправят искания към мрежата.

5. Членовете на мрежата не търсят и не приемат указания от каквито и да е органи, които биха могли да засегнат независимия характер на разследванията във връзка с безопасността.

6. Ако е целесъобразно, ЕААБ се кани да присъства като наблюдател на заседанията на мрежата. Мрежата може също така да кани наблюдатели от органи за разследване във връзка с безопасността от трети държави и други експерти да присъстват на заседанията ѝ.

7. Комисията е тясно свързана с дейността на мрежата и получава необходимото съдействие от нея по съответните аспекти, свързани с разработването на политиката и регулирането на Съюза в областта на разследването и предотвратяването на произшествия в гражданското въздухоплаване. Комисията предоставя на мрежата необходимото съдействие, включващо — но не ограничавашо се до — помощ за подготовката и организирането на заседанията, както и за публикуването на годишния доклад, обхващащ дейността на мрежата. Комисията предава годишния доклад на Европейския парламент и на Съвета.

Член 8

Участие на ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване в разследвания във връзка с безопасността

1. Ако е изпълнено изискването за липса на конфликт на интереси, органите за разследване във връзка с безопасността приканват ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване на съответните държави-членки, в рамките на съответните им области на компетентност, да определят представителят, който да участва:

- а) като съветник на ръководителя на разследването във всяко разследване във връзка с безопасността съгласно член 5, параграфи 1 и 2, провеждано на територията на държава-членка или на мястото, посочено в член 5, параграф 2, под контрола на ръководителя на разследването и по негова преценка;
- б) като съветник, определен съгласно настоящия регламент да подпомага акредитирания(те) представител(и) на държавите-членки във всяко разследване във връзка с безопасността, провеждано в трета държава, за което органът за разследване във връзка с безопасността е поканен да определи акредитиран представител в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства, под наблюдението на акредитирания представител.

2. Лицата, посочени в параграф 1, имат право по-специално да:

- а) посетят мястото на произшествието и да проведат оглед на останките;
- б) предлагат теми при разпит и да получат информация от свидетели;
- в) получат копия от всички документи от значение, както и на информацията относно фактите;
- г) участват при извличане на информация от носителите за записване на звук, с изключение на бордните самописци и записващите образи устройства;

д) участват в дейности по разследване извън мястото на произшествието, като например изследване на части, тестове и симулации, технически прегледи и срещи във връзка с напредъка на разследването, освен когато те са свързани с определянето на причините на произшествието или сериозния инцидент или с изготвянето на препоръки за безопасност.

3. ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване съдействат на разследването, в което участват, като предоставят исканата информация, съветници и оборудване на органа, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността.

Член 9**Задължение за уведомяване за произшествия и сериозни инциденти**

1. Всеки участник, който е узнал за настъпването на произшествие или сериозен инцидент, незабавно уведомява за това компетентния орган за разследване във връзка с безопасността на държавата, на чиято територия е настъпило събитието.

2. Органът за разследване във връзка с безопасността незабавно уведомява Комисията, ЕААБ, Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), съответните държави-членки и трети държави в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики за настъпването на всички произшествия и сериозни инциденти, за които е уведомен.

Член 10**Участие на държавите-членки в разследвания във връзка с безопасността**

1. При получаване на уведомление за настъпване на произшествие или сериозен инцидент от друга държава-членка или от трета държава държавите-членки, които са държавата на регистрация, държавата на оператора, държавата на проектиране и държавата на производство, във възможно най-кратък срок информират държавата-членка или третата държава, на чиято територия е настъпило произшествието или сериозният инцидент, дали възнамеряват да определят акредитиран представител в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики. Когато бъде определен такъв акредитиран представител, се предоставят името му и данните му за контакт, както и очакваната дата на пристигането му, когато акредитираният представител възнамерява да пътува до държавата, която е изпратила уведомлението.

2. Акредитираните представители на държавата на проектиране се определят от органа за разследване във връзка с безопасността на държавата-членка, на чиято територия се намира основното място на дейност на притежателя на сертификата за съответния тип проект на въздухоплавателното средство или на двигателя.

Член 11**Статус на провеждащите разследвания във връзка с безопасността**

1. След определянето му от страна на органа за разследване във връзка с безопасността и независимо от всякакви разследвания, провеждани за целите на правораздаването, ръководителят на разследването има правото да вземе необходимите мерки за изпълнение на изискванията на разследването във връзка с безопасността.

2. Независимо от каквито и да било задължения за поверителност съгласно правните актове на Съюза или националното право, ръководителят на разследването има по-специално право:

а) на незабавен неограничен и безпрепятствен достъп до мястото на произшествието или на инцидента, както и до въздухоплавателното средство, неговото съдържание или останки;

б) да извършва незабавно опис на доказателствата и контролирано събиране на останките или компоненти с цел изследване и анализ;

в) да получи непосредствен достъп до полетните записващи устройства, тяхното съдържание и всякакви други съответни записи, както и контрол върху тях;

г) да поиска и да допринесе за извършването на пълна аутопсия на телата на лицата със смъртоносни наранявания и да получи непосредствен достъп до резултатите от такива изследвания или от тестовите на взетите проби;

д) да поиска медицински преглед на лицата, участвали в експлоатацията на въздухоплавателното средство, или да поиска да бъдат направени изследвания на проби, взети от такива лица, и да получи непосредствен достъп до резултатите от тези изследвания;

е) да призове и разпита свидетели и да поиска от тях да дадат или да предоставят информация или доказателства, които са от значение за разследването във връзка с безопасността;

ж) да получи свободен достъп до всяка съответна информация или записи, притежавани от собственика, притежателя на сертификата за съответния тип проект, организацията, която отговаря за техническото обслужване, организацията за обучение, оператора или производителя на въздухоплавателното средство, органите, които отговарят за гражданското въздухоплаване, ЕААБ и от лицата, предоставящи аеронавигационно обслужване, или операторите на летищата.

3. Ръководителят на разследването предоставя посочените в параграф 2 права на експертите и съветниците си, както и на акредитираните представители, на техните експерти и съветници, в степента, която е необходима, за да им се даде възможност да участват ефективно в разследването във връзка с безопасността. Тези права не засягат правата на провеждащите разследванията и на експертите, определени от органа, натоварен с провеждане на разследването за целите на правораздаването.

4. Всяко лице, което участва в разследвания във връзка с безопасността, изпълнява своите задължения в условията на независимост и не търси, нито приема указания от никого, освен от ръководителя на разследването или акредитирания представител.

Член 12

Координация на разследванията

1. Когато е образувано и разследване за целите на правораздаването, за това се уведомява ръководителят на разследването. В този случай ръководителят на разследването осигурява проследимостта и съхраняването на полетните записващи устройства и друг доказателствен материал. Съдебният орган може да определи един от своите служители, който да придружи полетните записващи устройства или доказателствения материал до мястото, където се получава информация от тях или където се използват. Когато този доказателствен материал може да бъде променен или унищожен при изследването или анализа, предварително се изисква съгласието на съдебните органи, без да се нарушава националното право. Когато това съгласие не бъде получено в съответствие с предварително сключените споразумения по параграф 3 в разумен срок, но не по-късно от две седмици след искането, това не е пречка за ръководителя на разследването да проведе изследването или анализа. Когато съдебният орган има право да иземе доказателствени средства, ръководителят на разследването получава незабавен и неограничен достъп до такива доказателствени средства и може да ги използва.

2. Когато в хода на разследването във връзка с безопасността стане известно или възникне подозрение, че произшествието или сериозният инцидент са свързани с акт на незаконна намеса според националното право, например националното право относно разследване на произшествия, ръководителят на разследването информира незабавно компетентните органи за това. При спазване на член 14 съответната информация, събрана по време на разследването във връзка с безопасността, се обменя незабавно с тези органи и при поискване може да им бъде предаден и всякакъв материал от значение за случая. Обменът на тази информация и материали не засяга правото на органа за разследване във връзка с безопасността да продължи разследването във връзка с безопасността, съгласувано с органите, на които може да е бил прехвърлен контролът върху мястото.

3. Държавите-членки гарантират, че органите за разследване във връзка с безопасността, от една страна, и, от друга страна, други органи, които е вероятно да бъдат включени в дейности, свързани с разследването във връзка с безопасността, например съдебни органи, органи на гражданското въздухоплаване и органи за издирване и спасяване, си сътрудничат чрез предварително сключени споразумения.

Тези споразумения зачитат независимостта на органа за разследване във връзка с безопасността и позволяват техническото разследване да се извърши старателно и по ефикасен начин. Наред с другото предварително сключените споразумения уреждат следните въпроси:

- а) достъп до мястото на произшествието;
- б) съхраняване на доказателствата и достъп до тях;
- в) първоначално и текущо информиране относно развитието на всяка процедура;

г) обмен на информация;

д) подходяща употреба на информация, свързана с безопасността;

е) разрешаване на спорове.

Държавите-членки изпращат тези споразумения на Комисията, която ги предава на председателя на мрежата, на Европейския парламент и на Съвета за сведение.

Член 13

Съхраняване на доказателствата

1. Държавите-членки, на чиято територия е настъпило произшествието или сериозният инцидент, отговарят за осигуряването на безопасно боравене с всички доказателства и за предприемането на всички разумни мерки за запазване на тези доказателства, както и за съхраняването на сигурно място на въздухоплавателното средство, неговото съдържание и останки за срока, за който това може да е необходимо за целите на разследването във връзка с безопасността. Запазването на доказателствените средства включва съхраняването им чрез снимков или друг материал на всяко доказателствено средство, което може да бъде преместено, заличено, загубено или унищожено. Съхраняването на сигурно място включва защита срещу допълнително увреждане, достъп на неоправомощени лица, кражби и разрушаване.

2. До пристигането на разследващите във връзка с безопасността никой не може да променя обстановката на мястото на произшествието, да взема проби от него или да придвижва въздухоплавателното средство, неговото съдържание или останки, да взема проби от тях, нито да го премества или отстранява, освен когато такова действие се изисква по съображения за безопасност или за да се окаже съдействие на ранени, или с изричното разрешение на органите, под чийто контрол се намира мястото, и когато е възможно — след консултация с органа за разследване във връзка с безопасността.

3. Всеки участник предприема необходимите мерки за запазване на документи, материали и записи във връзка със събитието, по-специално за да се предотврати изтриването на записи на разговори и аварийни сигнали след полета.

Член 14

Защита на чувствителна информация за безопасността

1. Следните данни не се предоставят и не се използват за други цели, освен за разследвания във връзка с безопасността:

а) всички показания, снети от лица от органа за разследване във връзка с безопасността по време на разследването във връзка с безопасността;

б) данни, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването във връзка с безопасността;

- в) информация, събрана от органа за разследване във връзка с безопасността, която е особено чувствителна или от личен характер, включително информацията относно здравословното състояние на отделни физически лица;
- г) материали, изготвени по време на разследването, като например бележки, скици, становища на провеждащите разследването, становища, изразени при анализа на информацията, включително информацията от полетните записващи устройства;
- д) информация и доказателства, предоставени от провеждащи разследвания от други държави-членки или трети държави в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики, когато техният орган за разследване във връзка с безопасността ги поиска;
- е) проекти на предварителните или окончателните доклади или междинните отчети;
- ж) записите от бордните устройства за запис на звук и картина и копия от тях, както и звуковите записи в органите за контрол на въздушното движение, като се гарантира, че информацията, която не е от значение за разследването във връзка с безопасността, а именно тази, свързана с личния живот, се ползва от подходяща защита, без да се засяга параграф 3.
2. Следните данни не се предоставят или използват за други цели освен за разследването във връзка с безопасността или за целите на подобряването на авиационната безопасност:
- а) всички съобщения между лица, участвали в експлоатацията на въздухоплавателното средство;
- б) писмени или електронни записи, включително резултатите от разчитането им, от органите за контрол на въздушното движение, включително доклади и резултати за вътрешно ползване;
- в) придружителни писма за предаването на препоръки за безопасност от органа за разследване във връзка с безопасността на адресата, когато това се изисква от органа за разследване във връзка с безопасността;
- г) доклади за събитията съгласно Директива 2003/42/ЕО.

Записите от полетното записващо устройство не се предоставят или използват за цели, различни от целите на разследването във връзка с безопасността, поддържането на летателната годност или техническото обслужване, освен когато тези записи са представени без данните за лицата или са разкрити при процедура, чиято сигурност е гарантирана.

3. Независимо от параграфи 1 и 2 правораздавателните органи или органът, компетентен да взема решение по разкриването на данни съгласно националното право, може да решат, че ползата от разкриването на посочените в параграфи 1 и 2 данни за други, разрешени от закона цели, е по-голяма от неблагоприятните вътрешни и международни последици, които подобно действие би могло да има върху текущото или всяко бъдещо разследване във връзка с безопасността. Държавите-членки могат да решат да ограничат случаите, в които може да се вземе такова решение за разкриване, като спазват правните актове на Съюза.

Предоставянето на данни по параграфи 1 и 2 на друга държава-членка за цели, различни от разследване във връзка с безопасността, и освен това, по отношение на параграф 2, за цели, различни от насочените към подобряване на безопасността на въздухоплаването, може да бъде разрешено, доколкото националното право на съобщаващите държави-членки допуска това. Обработването или разкриването на данни, получени при такова предоставяне от органите на получаващата държава-членка, може да се разреши единствено след предварителна консултация със съобщаващата държава-членка и при спазване на националното законодателство на получаващата държава-членка.

4. Могат да се разкриват единствено данните, които са абсолютно необходими за целите, посочени в параграф 3.

Член 15

Съобщаване на информация

1. Служителите на органа, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, или всички други лица, задължени да участват в разследването във връзка с безопасността или да го подпомагат, са обвързани от приложимите правила за професионална тайна на съответното законодателство, включително във връзка с анонимността на участниците в произшествие или инцидент.

2. Без да се засягат задълженията, посочени в членове 16 и 17, органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, съобщава информацията, която счита от значение за предотвратяване на произшествия или сериозни инциденти, на отговорниците за производството или техническото обслужване на въздухоплавателни средства или тяхното оборудване, на физическите или юридическите лица, които отговарят за експлоатацията на въздухоплавателни средства или за обучението на персонала.

3. Без да се засягат задълженията, посочени в членове 16 и 17, органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, и акредитирания(ите) представител(и), посочен(и) в член 8, предоставят на ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване съответната информация относно фактите, получена в хода на разследването във връзка с безопасността, с изключение на информацията, посочена в член 14, параграф 1, или на информация, водеща до конфликт на интереси. Информацията, получена от ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване, е защитена в съответствие с член 14 и приложимите правни актове на Съюза и националното законодателство.

4. Органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, може да информира жертвите, техните роднини и техните организации или да прави обществено достояние всякаква информация относно фактически констатации, процедурите на разследването във връзка с безопасността, евентуални предварителни доклади или заключения и/или препоръки по безопасността, при условие че тази информация не застрашава постигането на целите на разследването във връзка с безопасността и напълно съответства на приложимото законодателство за защитата на личните данни.

5. Преди да направи обществено достояние информацията, посочена в параграф 4, органът, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, препраща тази информация на жертвите, техните роднини или техните организации по начин, който не застрашава постигането на целите на разследването във връзка с безопасността.

Член 16

Доклад за разследването

1. Всяко разследване във връзка с безопасността приключва с доклад във форма, съответстваща на вида и сериозността на произшествието или сериозния инцидент. В доклада се посочва, че единствена цел на разследването във връзка с безопасността е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се изследва въпросът за вината или отговорността. По целесъобразност докладът съдържа препоръки за безопасност.

2. В доклада се запазва анонимността на всички участници в произшествието или сериозния инцидент.

3. Когато в хода на разследванията във връзка с безопасността се изготвят доклади преди приключване на разследването, преди тяхното публикуване органът за разследване във връзка с безопасността може да поиска от съответните органи, включително от ЕААБ, и — чрез тях — от притежателя на сертификата за съответния тип проект, производителя и оператора да представят коментари. Същите са обвързани с приложимите правила за професионалната тайна по отношение на съдържанието на консултациите.

4. Преди публикуването на окончателния доклад органът за разследване във връзка с безопасността иска от съответните органи, включително от ЕААБ, и — чрез тях — от притежателя на сертификата за съответния тип проект, производителя и оператора да представят коментари, като същите са обвързани с приложимите правила на професионалната тайна по отношение на съдържанието на консултациите. Когато отправя искане за такива коментари, органът за разследване във връзка с безопасността спазва международните стандарти и препоръчителни практики.

5. Информацията по член 14 се включва в доклад, само ако е от значение за анализа на произшествието или сериозния инцидент. Не се разкрива информация, която не е от значение за анализа, нито елементи от нея.

6. Органът за разследване във връзка с безопасността публикува окончателния доклад във възможно най-кратък срок и, когато е възможно, до 12 месеца от датата на произшествието или сериозния инцидент.

7. Ако окончателният доклад не може да бъде публикуван в срок от 12 месеца, органът за разследване във връзка с безопасността оповестява междинен отчет най-малко на всяка годишнина от произшествието или сериозния инцидент, в който се описват подробно напредъкът по разследването и всички възникнали проблеми във връзка с безопасността.

8. Органът за разследване във връзка с безопасността препраща възможно най-бързо копие на окончателния доклад и препоръките за безопасност на:

а) органите за разследване във връзка с безопасността и органите на гражданското въздухоплаване на съответните държави и ИКАО, съгласно международните стандарти и препоръчителни практики;

б) адресатите на препоръките за безопасност, съдържащи се в доклада;

в) Комисията и ЕААБ, освен ако докладът не е публично достъпен по електронен път, като в този случай органът за разследване във връзка с безопасността само ги уведомява за това.

Член 17

Препоръки за безопасност

1. На всеки етап от разследването във връзка с безопасността, след подходящи консултации със съответните страни, органът за разследване във връзка с безопасността препоръчва в датирано уведомително писмо до съответните органи, включително тези в други държави-членки или трети държави, превантивните действия, които счита, че трябва да бъдат незабавно предприети за повишаване на авиационната безопасност.

2. Органът за разследване във връзка с безопасността може да издава препоръки за безопасността и въз основа на проучвания или анализи на поредица от разследвания или всякакви други дейности, проведени в съответствие с член 4, параграф 4.

3. Препоръките за безопасност в никакъв случай не създават презумпция за вина или отговорност за произшествие, сериозен инцидент или инцидент.

Член 18

Последващи действия във връзка с препоръките за безопасност и база данни с препоръки за безопасност

1. Адресатът на дадена препоръка за безопасност потвърждава получаването на уведомителното писмо и в срок 90 дни от получаването му информира отправилата препоръката орган за разследване във връзка с безопасността за действията, които е предприел или възнамерява да предприеме, и, ако е целесъобразно, за времето, необходимо за тяхното изпълнение, а когато не са предприети действия — за мотивите за това.

2. В срок 60 дни от получаването на отговора органът за разследване във връзка с безопасността информира адресата дали счита отговора за достатъчен и представя мотиви, когато не е съгласен с решението да не се предприемат действия.

3. Всеки орган за разследване във връзка с безопасността прилага процедури за регистриране на отговорите на издадените от него препоръки за безопасност.

4. Всяка структура, получаваща препоръка за безопасност, включително органите, които отговарят за безопасността на гражданското въздухоплаване на равнището на държавите-членки и на Съюза, прилага процедури за наблюдаване на напредъка на действията, предприети в отговор на получените препоръки за безопасност.

5. Органите за разследване във връзка с безопасността съхраняват всички отправени съгласно член 17, параграф 1 и 2 препоръки за безопасност, както и отговорите на тях, в централния регистър, създаден съгласно Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията от 12 ноември 2007 г. за установяване на правила за прилагане за въвеждане в централен регистър на информация за събития в гражданското въздухоплаване, обменена в съответствие с Директива 2003/42/ЕО⁽¹⁾. По същия начин органите за разследване във връзка с безопасността съхраняват в централния регистър всички препоръки за безопасност, получени от трети държави.

Член 19

Доклади за събития

1. ЕААБ и компетентните органи на държавите-членки си сътрудничат и участват редовно в обмена и анализа на информацията, попадаща в приложното поле на Директива 2003/42/ЕО. Това включва онлайн достъп на определени лица до информацията в централния регистър, създаден съгласно Регламент (ЕО) № 1321/2007, включително до информацията, в която е посочено точно въздухоплавателното средство, което е предмет на доклад за събитие, като например неговия сериен и регистрационен номер, когато са налични. Този достъп не включва информация, в която е посочен точно операторът, станал предмет на въпросния доклад за събитие.

2. ЕААБ и органите на държавите-членки, посочени в параграф 1, гарантират поверителността на тази информация в съответствие с приложимото законодателство и ограничават използването ѝ до строго необходимото за изпълнение на техните задължения, свързани с безопасността. В тази връзка тази информация се използва единствено за анализ на тенденциите в областта на безопасността, които могат да служат за основа за анонимни препоръки за безопасност или указания за летателна годност, без да се изследва въпросът за вината или отговорността.

Член 20

Информация относно лицата и опасните товари на борда

1. Авиокомпаниите от Съюза, извършващи полети до или от летище, намиращо се на територията на държавите-членки, за които се прилагат Договорите, и авиокомпаниите от трети държави, извършващи полети от летище, намиращо се на територията на държавите-членки, за които се прилагат Договорите, въвеждат процедури, които дават възможност:

- а) възможно най-скоро и най-късно в рамките на два часа от уведомяването, че с дадено въздухоплавателно средство е настъпило произшествие, да се състави списък на всички лица на борда на въздухоплавателното средство, който е проверен въз основа на най-добрата налична информация; и
- б) веднага след уведомяването, че с дадено въздухоплавателно средство е настъпило произшествие, да се състави списък на опасните товари, които се намират на борда.

2. Списъците, посочени в параграф 1, се предоставят на органа, натоварен с конкретно разследване във връзка с безопасността, на органа, определен от всяка държава-членка да служи за връзка с роднините на лицата на борда, и при необходимост на медицинските служби, на които информацията може да е необходима за лечението на жертвите.

3. За да може на роднините на пътниците да се предостави бързо информация за присъствието на техните роднини на борда на претърпялото произшествие въздухоплавателно средство, авиокомпаниите предлагат на пътниците да посочат името и данните за контакт на едно лице, с което те да се свържат в случай на произшествие. Тези данни могат да бъдат използвани от авиокомпаниите единствено в случай на произшествие и не се предоставят на трети лица, нито се използват за търговски цели.

4. Имената на лицата на борда не се оповестяват публично, преди съответните органи да информират техните роднини. Списъкът, посочен в параграф 1, буква а), е поверителен в съответствие с правните актове на Съюза и националното право, а името на всяко лице, включено в този списък, се оповестява публично, само ако роднините на съответното лице на борда не са възразили.

⁽¹⁾ ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3.

Член 21

Съдействие на жертвите на въздушни произшествия и на техните роднини

1. С цел да се гарантира по-всеобхватен и хармонизиран отговор при произшествия на равнището на ЕС, всяка държава-членка създава план за спешни действия в случай на произшествие в гражданското въздухоплаване на национално равнище. Този план за спешни действия урежда също така съдействието на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини.

2. Държавите-членки гарантират, че всички регистрирани на тяхна територия авиокомпаниии разполагат с план за съдействие на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини. Тези планове трябва да предвиждат по-специално психологическа подкрепа за жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини и да позволяват на авиокомпанията да се справи с големи произшествия. Държавите-членки правят одит на плановете за съдействие на регистрираните на тяхна територия авиокомпаниии. Държавите-членки насърчават също авиокомпаниите от трети държави, които извършват полети в Съюза, да приемат по същия начин план за съдействие на жертвите на произшествия в гражданското въздухоплаване и техните роднини.

3. В случай на произшествие държавата-членка, натоварена с конкретното разследване, държавата-членка, в която е регистрирана авиокомпанията, чието въздухоплавателно средство е претърпяло произшествието, или държавата-членка с голям брой граждани на борда на претърпялото произшествие въздухоплавателно средство предвижда определянето на едно лице за контакт, което да отговаря за осведомяването на жертвите и техните роднини.

4. Държава-членка или трета държава, която поради факта, че нейни граждани са претърпели тежки или смъртоносни наранявания, има особен интерес във връзка с произшествие, настъпило на територията на държавите-членки, за които се прилагат Договорите, може да определи експерт, който има право да:

- а) посети мястото на произшествието;
- б) получи достъп до съответната информация относно фактите, одобрена за оповестяване от органа, натоварен с конкретното разследване във връзка с безопасността, и до информация относно напредъка по разследването;
- в) получи копие от окончателния доклад.

5. Експертът, определен съгласно параграф 4, може, в съответствие с приложимото действащо законодателство, да съдейства за идентифицирането на жертвите и да присъства при срещите с оцелелите лица, които са граждани на неговата държава.

6. В съответствие с член 2, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства⁽¹⁾ въздушните превозвачи от трети държави също трябва да изгълняват застрахователните задължения, установени в посочения регламент.

⁽¹⁾ ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1.

Член 22

Достъп до документи и защита на личните данни

1. Настоящият регламент се прилага, без да се засяга Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията⁽²⁾.

2. Настоящият регламент се прилага в съответствие с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни⁽³⁾ и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни⁽⁴⁾.

Член 23

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на настоящия регламент. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 24

Изменение на регламента

Настоящият регламент подлежи на преглед не по-късно от 3 декември 2014 г. Ако Комисията счита, че настоящият регламент следва да бъде изменен, тя отправя към мрежата искане да представи предварително становище, което се предава и на Европейския парламент, Съвета, държавите-членки и ЕААБ.

Член 25

Отмяна

Директива 94/56/ЕО се отменя.

Член 26

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

⁽²⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

⁽³⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

⁽⁴⁾ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 20 октомври 2010 година.

За Европейския парламент
Председател
J. BUZEK

За Съвета
Председател
O. CHASTEL

ПРИЛОЖЕНИЕ

Списък на примери за сериозни инциденти

Изброените събития представляват типични примери за инциденти, които могат да бъдат сериозни инциденти. Списъкът не е изчерпателен и служи само като указание за определянето на „сериозен инцидент“:

- опасно сближение, изискващо маневра за избягване на сблъсък или опасна ситуация, или когато е било подходящо да се извърши действие за избягването на такова събитие,
- управляем полет към земната повърхност, при който едва е избегнато съприкосновение с терена,
- прекратени излитания от затворена или заета писта, от пътека за рулиране, с изключение на разрешени маневри на хеликоптери, или от неназначена писта,
- излитания от затворена или заета писта, от пътека за рулиране, с изключение на разрешени маневри на хеликоптери, или от неназначена писта,
- кацания или опити за кацания на затворена или заета писта, на пътека за рулиране, с изключение на разрешени маневри на хеликоптери, или на неназначена писта,
- сериозно занижаване на предвидените експлоатационни характеристики по време на излитане или първоначален набор на височина,
- пожари и дим в пътническата кабина или в товарните отделения или пожари в двигателите, дори когато тези пожари са потушени с помощта на пожарогасителни средства,
- събития, които изискват аварийно използване на кислород от екипажа на въздухоплавателното средство,
- структурна повреда на въздухоплавателното средство или разрушаване на двигателя, включително разрушаване на двигател, свързано с разлитане на отломки извън двигателя, които не са класифицирани като произшествие,
- множество неизправности в една или повече системи на въздухоплавателното средство, които сериозно засягат неговата експлоатация,
- загуба на работоспособност на екипажа по време на полет,
- количество на горивото, което изисква пилотът да обяви аварийна ситуация,
- неразрешени излизания на пистата, класифицирани със степен на опасност „А“ съгласно Наръчника за предотвратяване на неразрешени излизания на пистата (док. ИКАО 9870), в който се съдържа информацията относно класификациите на степента на опасност,
- инциденти при излитане или кацане. Инциденти като недостигане до писта за излитане и кацане, кацане след пистата или излизане встрани от нея,
- откази по системите, атмосферни явления, операции извън одобрените летателни режими или други събития, които биха могли да предизвикат затруднения в контрола върху въздухоплавателното средство,
- отказ на повече от една система в резервирана система, която е задължителна за управлението и навигацията на полета.