

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 996/2010

ze dne 20. října 2010

o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Měla by být zajištěna všeobecně vysoká úroveň provozní bezpečnosti civilního letectví v Evropě a mělo by být vyvinuto veškeré úsilí ke snížení počtu nehod a incidentů s cílem zajistit důvěru veřejnosti v leteckou dopravu.
- (2) Včasné prováděná šetření nehod a incidentů v civilním letectví zvyšují provozní bezpečnost letectví a napomáhají prevenci výskytu nehod a incidentů.
- (3) Pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví mají zásadní význam hlášení a analýzy incidentů souvisejících s provozní bezpečností a šíření poznatků o nich. Komise

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 27. května 2010 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽²⁾ Úř. věst. C 132, 21.5.2010, s. 1.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 21. září 2010 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 11. října 2010.

by proto měla předložit návrh na revizi směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví ⁽⁴⁾ do 31. prosince 2011.

- (4) Jediným cílem šetření by měla být prevence budoucích nehod a incidentů, aniž by se určovala vina či odpovědnost.

- (5) Je třeba přihlédnout k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“), která stanoví provádění opatření nezbytných pro zajištění bezpečného provozu letadel. Zejména je třeba přihlédnout k příloze 13 Chicagské úmluvy a jejím následným změnám, jež stanoví mezinárodní standardy a doporučené postupy pro vyšetřování leteckých nehod a incidentů a rovněž výklad pojmů „stát zápisu do rejstříku“, „stát provozovatele“, „stát projekce“, „stát výroby“ a „stát, kde k události došlo“, které jsou použity v uvedené příloze.

- (6) V souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy stanovenými v příloze 13 Chicagské úmluvy je za vyšetřování nehod a vážných incidentů odpovědný stát, kde k nehodě nebo vážnému incidentu došlo, nebo stát zápisu do rejstříku, pokud není možné s konečnou platností stanovit, že k nehodě nebo vážnému incidentu došlo na území některého státu. Dotčený stát může vyšetřováním pověřit jiný stát nebo požádat jiný stát o pomoc při vyšetřování. Šetření v Unii by měla být prováděna obdobně.

- (7) Ponaučení z provádění směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví ⁽⁵⁾, by měla být využita ke zlepšení účinnosti šetření a prevence nehod a incidentů v civilním letectví v Unii.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

- (8) Je třeba přihlédnout ke změnám v institucionálním a právním rámci upravujícím provozní bezpečnost civilního letectví v Unii, ke kterým došlo od přijetí směrnice 94/56/ES, a zejména ke zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA). Rovněž je třeba zohlednit unijní stránku bezpečnostních doporučení vzhledem k tomu, že provozní bezpečnost letectví je stále více regulována na úrovni Unie.
- (9) EASA vykonává jménem členských států funkce a úkoly státu projekce, výroby a zápisu do rejstříku, vztahují-li se ke schválení konstrukce, jak je uvedeno v Chicagské úmluvě a v jejích přílohách. V souladu s přílohou 13 Chicagské úmluvy by tudíž měla být přizvána k účasti na šetření, aby v oblasti své působnosti přispěla k jeho účinnosti a zajistila bezpečnou konstrukci letadel, aniž by ovlivnila nezávislost šetření. K účasti na šetření by měly být taktéž přizvány vnitrostátní orgány civilního letectví.
- (10) Osoby, které určí EASA a vnitrostátní orgány civilního letectví, by měly mít vzhledem ke svým úkolům v oblasti provozní bezpečnosti přístup k informacím podstatným pro hodnocení účinnosti požadavků provozní bezpečnosti.
- (11) V zájmu lepší prevence leteckých nehod a incidentů by se EASA měla ve spolupráci s příslušnými orgány členských států podílet rovněž na výměně informací a jejich analýze v rámci systémů hlášení událostí podle směrnice 2003/42/ES, přičemž je třeba zabránit jakémukoli střetu zájmů. Tyto informace by měly být přiměřeným způsobem chráněny před neoprávněným použitím či zveřejněním.
- (12) Uznává se, že účast EASA a příslušných orgánů členských států na výměně a analýze informací podle směrnice 2003/42/ES by mohla přispět k šetření díky on-line přístupu k podstatným informacím souvisejícím s provozní bezpečností, které jsou obsaženy v centrální evidenci informací o událostech v civilním letectví.
- (13) Rozsah šetření by měl záviset na ponaučení, které z nich lze pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví vyvodit, zejména s přihlédnutím k potřebě hospodárného využití zdrojů, které má Unie pro šetření k dispozici.
- (14) Šetření nehod a incidentů by měl provádět nezávislý orgán pro šetření nebo by mělo být pod jeho kontrolou, aby se předešlo střetu zájmů a jakémukoli vnějšímu zásahu do určování příčin šetřených událostí.
- (15) Orgány pro šetření hrají v procesu šetření klíčovou úlohu. Jejich práce je pro stanovení příčin nehody nebo incidentu nanejvýš důležitá. Je proto nezbytné, aby mohly vést šetření zcela nezávisle a aby měly dostatečné finanční a lidské zdroje pro vedení účelného a efektivního šetření.
- (16) Je třeba posílit kapacitu orgánů členských států pro šetření a zajistit spolupráci mezi nimi, aby se zlepšila účinnost šetření a prevence nehod a incidentů v civilním letectví v Unii.
- (17) S cílem vytvořit skutečnou přidanou hodnotu v oblasti provozní bezpečnosti letectví by měla být v evropském kontextu uznána a posílena koordinační úloha orgánů pro šetření založená na již stávající spolupráci mezi nimi a na zdrojích, které jsou v členských státech k dispozici pro šetření a které by měly být využívány co nejhospodárněji. Tohoto uznání a posílení by mohlo být nejlépe dosaženo zřízením Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (dále jen „sítě“) s jasně definovaným posláním a úkoly.
- (18) Síť by měla provádět koordinační činnosti transparentně a nezávisle a měla by být aktivně podporována Unii.
- (19) Cílů tohoto nařízení lze lépe dosáhnout spoluprací s třetími zeměmi, kterým by mohlo být umožněno podílet se jako pozorovatelé na činnosti sítě.
- (20) Vzhledem k tomu, že je naprosto nezbytné jasně vymezit práva v oblasti šetření, měly by členské státy zajistit v souladu se svými platnými právními předpisy upravujícími pravomoci orgánů příslušných pro soudní vyšetřování, případně v úzké spolupráci s těmito orgány, aby orgány příslušné pro šetření mohly provádět své úkoly za co nejlepších podmínek v zájmu provozní bezpečnosti letectví. Orgány příslušné pro šetření by proto měly mít zaručen okamžitý a neomezený přístup na místo nehody a ke všem poznatkům, které jsou nezbytné pro splnění požadavků šetření bez ohrožení cílů soudního vyšetřování.

- (21) Účinné šetření je možné pouze tehdy, jsou-li řádně uchovány důležité důkazy.
- (22) Systém provozní bezpečnosti civilního letectví je založen na zpětné vazbě a poučení z nehod a incidentů, což si vyžaduje důsledné zachovávání pravidel důvěrnosti, aby bylo zajištěno, že cenné zdroje informací budou dostupné i v budoucnosti. V této souvislosti by citlivé informace o provozní bezpečnosti měly být náležitě chráněny.
- (23) Po nehodě vyvstává řada různých veřejných zájmů, jako je prevence budoucích nehod a řádný výkon spravedlnosti. Tyto zájmy překračují individuální zájmy zúčastněných stran i rámec konkrétní události. Rovnováha mezi všemi zájmy je nezbytná pro zajištění celkového veřejného zájmu.
- (24) Systém civilního letectví by měl rovněž podporovat nerespresivní prostředí umožňující dobrovolné hlášení událostí a prosazovat tak zásadu „spravedlivého posouzení“.
- (25) Informace, jež poskytla určitá osoba v rámci šetření, by neměly být použity proti ní, aniž jsou dotčeny ústavní zásady a vnitrostátní právo.
- (26) Členské státy by měly mít možnost omezit případy, kdy by mohlo být přijato rozhodnutí o zveřejnění informací získaných v průběhu šetření, aniž by bylo dotčeno řádné fungování soudního systému.
- (27) Pro prevenci nehod a incidentů je důležité co nejdříve předat podstatné informace, zejména zprávy a bezpečnostní doporučení vyplývající z šetření.
- (28) Bezpečnostní doporučení vycházející z šetření nehody či vážného incidentu nebo z jiných zdrojů, jako jsou studie provozní bezpečnosti, by vždy měla být vzata v úvahu příslušným orgánem a v případě potřeby dále rozpracována s cílem zajistit náležitou prevenci nehod a incidentů v civilním letectví.
- (29) Je třeba podporovat výzkum sledování pohybu letadel v reálném čase i možnost přístupu k informacím letoových zapisovačů, aniž by byl zapisovač fyzicky dostupný, s cílem zlepšit prostředky, které mají inspektoři pro šetření k dispozici k určení příčin nehody, a lépe předcházet opakujícím se nehodám. Takovýto vývoj by znamenal významný pokrok v oblasti provozní bezpečnosti letectví.
- (30) Ze zkušenosti vyplývá, že je někdy obtížné rychle získat spolehlivé seznamy osob na palubě letadla, ale také to, že je důležité stanovit lhůtu, v níž je možné tento seznam od letecké společnosti požadovat. Kromě toho by údaje obsažené v takových seznamech měly být chráněny před neoprávněným použitím či zveřejněním. Je rovněž nezbytné, aby byly dostupné informace o nebezpečných věcech na palubě letadla, které se stalo účastníkem nehody, aby bylo možné omezit rizika, kterým jsou na místě události vystaveni inspektoři pro šetření.
- (31) Po nehodě letadla je nesnadné rychle zjistit příslušnou kontaktní osobu, která má být informována o přítomnosti cestujících na jeho palubě. Cestujícím by proto měla být nabídnuta možnost uvést kontaktní osobu.
- (32) Pomoc obětem leteckých nehod a jejich příbuzným by měla být patřičně vymezena.
- (33) Způsob řešení nehody a jejích důsledků ze strany členských států a leteckých společností má rozhodující význam. V této souvislosti by členské státy měly mít krizový plán, v němž by byly stanoveny zejména letištní záchranné služby a pomoc obětem nehod v civilním letectví a jejich příbuzným. Rovněž letecké společnosti by měly mít plán pomoci obětem nehod v civilním letectví a jejich příbuzným. Zvláštní pozornost by se měla věnovat pomoci a komunikaci, pokud jde o oběti a jejich příbuzné a sdružení, která je zastupují.
- (34) Při uplatňování tohoto nařízení by měla být plně respektována pravidla pro přístup k údajům, jejich zpracování a ochranu osob stanovená v příslušných právních předpisech Unie.
- (35) Sankce by měly umožnit zejména postih všech osob, které v rozporu s tímto nařízením zveřejní informace chráněné tímto nařízením, které kladou překážky činnosti orgánu pro šetření tím, že inspektorům pro šetření brání ve výkonu povinností či odmítají poskytnout užitečné záznamy, důležité informace a dokumenty, ukrývají, mění nebo ničí, nebo které příslušné orgány neinformují o tom, že došlo k nehodě či vážnému incidentu, přestože jim je znám.

- (36) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vytvoření společných pravidel v oblasti šetření v civilním letectví, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho celoevropské působnosti lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (37) Směrnice 94/56/ES by proto měla být zrušena,
- (38) Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltar, dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltar dne 18. září 2006 v Córdobě, nahradí společné prohlášení o letišti na Gibraltar učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně, a tedy plně dodržování tohoto ministerského prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

- Cílem tohoto nařízení je zlepšit provozní bezpečnost letectví tím, že zajistí vysokou účinnost, rychlost a kvalitu šetření v evropském civilním letectví, jejichž jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti, mimo jiné vytvořením Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví. Toto nařízení rovněž stanoví pravidla týkající se včasné dostupnosti informací o všech osobách a nebezpečných věcech na palubě letadla, které se účastní nehody. Jeho cílem je rovněž zlepšit pomoc obětem leteckých nehod a jejich příbuzným.
- Má se za to, že použitím tohoto nařízení pro letiště v Gibraltar nejsou dotčeny příslušné právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, pokud jde o spor o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- „nehodou“ událost spojená s provozem letadla, která v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem

výstupu všech těchto osob nebo která v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy je letadlo připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut, přičemž během této doby:

- a) byl někdo smrtelně nebo těžce zraněn následkem:

— toho, že byl v letadle, nebo

— přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo

— přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem,

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobil-li si ho postižený sám nebo bylo-li způsobeno jinou osobou anebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

- b) letadlo bylo poškozeno nebo trpí konstrukční závadou tak, že toto poškození nepříznivě ovlivňuje pevnost konstrukce, provozní nebo letové charakteristiky letadla a obvykle by vyžadovala rozsáhlou opravu nebo výměnu poškozené části, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, nebo je-li omezeno na pouhý motor, včetně jeho krytu nebo příslušenství, vrtule, okrajové části křídel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kola, aerodynamické kryty, panely, kryty podvozkových šachet, okna, povrch letadla, například malá promáčknutí nebo proražené díry, nebo s výjimkou menšího poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, podvozku a poškození, které je důsledkem krupobití či srážky s ptákem, včetně děr v krytu radarové antény, nebo

- c) letadlo je neznámé nebo je zcela nedostupné;

- 2) „zplnomocněným představitelem“ osoba určená státem na základě své kvalifikace za účelem účasti na šetření vedeném jiným státem. Členský stát určí zplnomocněného představitele z orgánu pro šetření;

- 3) „poradcem“ osoba jmenovaná státem na základě své kvalifikace za účelem napomáhání zplnomocněnému představiteli státu při šetření;

- 4) „příčinami“ činnosti, opomenutí, události, podmínky nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě či incidentu; určení příčin neznamená přičtení viny či určení správní, občanskoprávní či trestní odpovědnosti;
- 5) „smrtelem zraněním“ zranění, které osoba utrpí při nehodě a které má za následek smrt této osoby do 30 dní ode dne nehody;
- 6) „letovým zapisovačem“ jakýkoli typ zapisovače instalovaného v letadle za účelem usnadnění šetření nehod nebo incidentů;
- 7) „incidentem“ událost, jiná než nehoda, spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout provozní bezpečnost;
- 8) „mezinárodními standardy a doporučenými postupy“ mezinárodní standardy a doporučené postupy pro šetření leteckých nehod a incidentů přijaté podle článku 37 Chicagské úmluvy;
- 9) „odpovědným inspektorem“ osoba pověřená na základě své kvalifikace organizováním, vedením a kontrolou šetření;
- 10) „provozovatelem“ fyzická nebo právnická osoba provozující nebo navrhující k provozování jedno nebo více letadel;
- 11) „zúčastněnou osobou“ majitel, člen posádky, provozovatel letadla, které mělo nehodu nebo se účastnilo vážného incidentu; osoba podílející se na údržbě, projekci a výrobě letadla nebo na odborné přípravě jeho posádky; osoba podílející se nařízení letového provozu, poskytování letových informačních služeb, která poskytla služby pro toto letadlo; pracovník vnitrostátního úřadu pro civilní letectví; nebo pracovník EASA;
- 12) „předběžnou zprávou“ sdělení používané pro rychlé šíření údajů získaných v prvních fázích šetření;
- 13) „příbuznými“ nejbližší rodina, blízcí příbuzní nebo jiné osoby mající velmi blízký vztah k oběti nehody, v souladu s právem státu oběti;
- 14) „šetřením“ postup vedený orgánem pro šetření za účelem prevence nehod a incidentů, který zahrnuje shromažďování a analýzu informací, vypracování závěrů včetně určení příčin či příčin nebo faktorů, které k nim přispívají, a případně vypracování bezpečnostních doporučení;
- 15) „bezpečnostním doporučením“ návrh orgánu pro šetření, který vychází z informací vyplývajících z šetření či jiných zdrojů, jako jsou studie provozní bezpečnosti, a který je vypracován s úmyslem předcházet nehodám a incidentům;
- 16) „vážným incidentem“ incident, který souvisí s provozem letadla, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody a který v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem výstupu všech těchto osob nebo který v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy letadlo je připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut. Seznam příkladů vážných incidentů je uveden v příloze;
- 17) „vážným zraněním“ zranění, které osoba utrpí při nehodě a které vede k jednomu z následujících případů:
 - a) hospitalizaci po dobu delší než 48 hodin započatou do sedmi dnů od doby, kdy došlo ke zranění;
 - b) zlomeninu jakékoli kosti (kromě jednoduchých zlomenin prstů na ruce, prstů na noze nebo zlomeniny nosu);
 - c) tržné rány způsobující silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach;
 - d) zranění jakéhokoli vnitřního orgánu;
 - e) popáleniny druhého nebo třetího stupně nebo jakékoli popáleniny na více než 5 % povrchu těla;

f) prokázané vystavení infekčním látkám či škodlivému záření.

vést nezávisle úplná šetření sám nebo na základě dohod s jinými orgány pro šetření bez vnějšího zásahu.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na šetření nehod a vážných incidentů,

a) ke kterým došlo na území členských států, na něž se vztahují Smlouvy, v souladu s mezinárodními závazky členských států;

b) jichž se účastní letadla zapsaná do rejstříku v některém členském státě nebo provozovaná podnikem usazeným v některém členském státě, ke kterým došlo mimo území členských států, na něž se vztahují Smlouvy, a tyto nehody či incidenty nejsou šetřeny třetí zemí;

c) u nichž je členský stát podle mezinárodních standardů a doporučených postupů oprávněn jmenovat zplnomocněného představitele, který se účastní šetření z titulu státu zápisu do rejstříku, státu provozovatele, státu projekce, státu výroby či státu poskytujícího informace, zařízení či odborníky na žádost třetí země, která vede šetření;

d) u nichž je členskému státu, který má zvláštní zájem z důvodu případů smrti či vážných zranění svých občanů, povoleno třetí zemí provádějící šetření jmenovat odborníka.

2. Toto nařízení upravuje rovněž otázky včasné dostupnosti informací o všech osobách a nebezpečných věcech na palubě letadla, které se stalo účastníkem nehody, a pomoci obětem leteckých nehod a jejich příbuzným.

3. Toto nařízení se nepoužije na šetření nehod a vážných incidentů, jejichž účastníkem se stalo letadlo využívané pro vojenské, celní, policejní nebo podobné účely, pokud o tom nerozhodne dotčený členský stát v souladu s čl. 5 odst. 4 a vnitrostátními právními předpisy.

Článek 4

Orgán pro šetření v civilním letectví

1. Každý členský stát zajistí, aby šetření byla vedena nebo kontrolována stálým vnitrostátním orgánem pro šetření v civilním letectví (dále jen „orgán pro šetření“), který je schopen

2. Orgán pro šetření musí být funkčně nezávislý zejména na leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, vydávání osvědčení, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provoz letiště a obecně na všech jiných stranách nebo subjektech, jejichž zájmy nebo poslání by mohly být ve střetu s úlohou svěřenou orgánu pro šetření nebo by mohly ovlivnit jeho objektivnost.

3. Orgán pro šetření nesmí během šetření od nikoho vyžadovat ani přijímat pokyny a má při provádění šetření neomezenou pravomoc.

4. Činnosti, jimiž je orgán pro šetření pověřen, mohou být rozšířeny o shromažďování a analýzu informací týkajících se provozní bezpečnosti letectví, a to zejména k účelům prevence nehod, pokud tyto činnosti neovlivňují jeho nezávislost ani s sebou nenesou žádnou odpovědnost za záležitosti právní úpravy, správy či normalizace.

5. V zájmu informování veřejnosti o obecné úrovni provozní bezpečnosti letectví se na úrovni členských států každý rok zveřejňuje zpráva o provozní bezpečnosti. V této analýze se neuvádějí zdroje důvěrných informací.

6. Příslušný členský stát poskytne orgánu pro šetření prostředky potřebné pro nezávislý výkon jeho povinností a k tomuto účelu musí být tento orgán schopen získat dostatečné zdroje. Zejména:

a) vedoucí orgánu pro šetření nebo v případě multimodálního orgánu vedoucí jeho oddělení pro letectví musí mít zkušenosti a být způsobilý pro plnění svých úkolů podle tohoto nařízení a vnitrostátního práva v oblasti provozní bezpečnosti civilního letectví;

b) inspektorům pro šetření musí být udělen status poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti;

c) orgán pro šetření musí mít k dispozici alespoň jednoho inspektora pro šetření schopného vykonávat v případě závažné letecké nehody funkci odpovědného inspektora;

d) orgánu pro šetření musí být přidělen rozpočet, který mu umožní plnit jeho funkce;

e) orgán pro šetření musí mít přímo, prostřednictvím spolupráce podle článku 6 nebo prostřednictvím ujednání s jinými vnitrostátními orgány k dispozici kvalifikované pracovníky a přiměřené prostory, včetně kanceláří a hangárů, v nichž může uchovávat a ohledávat letadla, jejich obsah a trosky.

Článek 5

Povinnost provádět šetření

1. Každá nehoda či vážný incident v civilním letectví, jehož účastníkem se stalo jakékoli letadlo kromě letadel uvedených v příloze II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví⁽¹⁾, je předmětem šetření v členském státě, na jehož území k nehodě nebo k vážnému incidentu došlo.

2. Pokud se jakékoli letadlo kromě letadel uvedených v příloze II nařízení (ES) č. 216/2008, které je zapsáno do rejstříku v některém členském státě, stane účastníkem nehody nebo vážného incidentu, u nichž nelze s konečnou platností stanovit, že k nim došlo na území některého státu, provádí šetření orgán pro šetření členského státu registrace.

3. Rozsah šetření podle odstavců 1, 2 a 4 a postup, který je třeba dodržet při jejich provádění, určí orgán pro šetření, přičemž zohlední ponaučení, které lze z takových šetření vyvodit pro účely zlepšení provozní bezpečnosti letectví, a to i pro letadla s maximální vzletovou hmotností 2 250 kg nebo nižší.

4. Orgány pro šetření mohou rozhodnout o šetření incidentů jiných, než jsou incidenty uvedené v odstavcích 1 a 2, jakož i o šetření nehod či vážných incidentů u jiných typů letadel v souladu s vnitrostátními právními předpisy členských států, pokud z nich chtějí vyvodit bezpečnostní ponaučení.

5. Šetření podle odstavců 1, 2 a 4 se v žádném případě nezabývají určováním viny či odpovědnosti. Jsou vedena nezávisle a odděleně od jakýchkoli soudních či správních řízení vedených v souvislosti s určením viny či odpovědnosti a tato řízení jimi nejsou dotčena.

Článek 6

Spolupráce mezi orgány pro šetření

1. Orgán pro šetření z jednoho členského státu si může vyžádat pomoc orgánu pro šetření jiného členského státu. Pokud orgán pro šetření žádosti o poskytnutí pomoci vyhoví, je taková pomoc poskytnuta pokud možno bezplatně.

2. Orgán pro šetření může na základě vzájemné dohody pověřit šetřením nehody nebo vážného incidentu jiný orgán pro šetření a je mu v průběhu jeho šetření nápomocen.

Článek 7

Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví

1. Členské státy zajistí, aby jejich orgány pro šetření vytvořily Evropskou síť orgánů pro šetření v civilním letectví (dále jen „síť“) tvořenou vedoucími orgánů pro šetření z každého členského státu nebo, v případě multimodálního orgánu, vedoucím oddělení pro letectví, z jejichž středu bude vybrán předseda na období tří let.

Předseda vypracuje po konzultaci s členy sítě její roční pracovní program odpovídající cílům a působnosti sítě stanoveným v odstavcích 2 a 3. Komise předá pracovní program Evropskému parlamentu a Radě. Předseda vypracovává rovněž pořady jednání schůzí sítě.

2. Síť slouží ke zlepšení kvality šetření, která vedou orgány pro šetření, a k posílení jejich nezávislosti. Podporuje zejména uplatňování vysokých standardů metod šetření a odborné přípravy inspektorů pro šetření.

3. V zájmu dosažení cílů stanovených v odstavci 2 síť zejména:

a) připravuje návrhy a doporučení pro orgány Unie týkající se všech aspektů rozvoje a uplatňování politik a pravidel Unie souvisejících s šetřením a prevencí nehod a incidentů;

b) podněcuje sdílení informací užitečných pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví a aktivně podporuje strukturovanou spolupráci mezi orgány pro šetření, Komisí, EASA a vnitrostátními orgány civilního letectví;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

- c) koordinuje a organizuje případná vzájemná hodnocení, příslušnou odbornou přípravu a programy rozvoje dovedností pro inspektory pro šetření;
 - d) podporuje osvědčené postupy šetření s cílem vytvořit na úrovni Unie společnou metodiku šetření a vypracovat přehled takových osvědčených postupů;
 - e) posiluje kapacitu orgánů pro šetření, zejména vytvořením a správou rámce umožňujícího sdílení zdrojů;
 - f) poskytuje vhodnou pomoc na žádost orgánů pro šetření za účelem uplatňování článku 6; tato pomoc zahrnuje mimo jiné poskytnutí seznamu inspektorů pro šetření, vybavení a kapacit dostupných v jiných členských státech, jež může případně využít orgán vedoucí šetření;
 - g) má přístup k informacím obsaženým v databázi uvedené v článku 18 a analyzuje bezpečnostní doporučení obsažená v této databázi s cílem identifikovat důležitá bezpečnostní doporučení s významem pro celou Unii.
4. Komise pravidelně informuje Evropský parlament a Radu o činnosti sítě. Evropský parlament je informován rovněž vždy v případě, že Rada nebo Komise předloží síti žádost.
5. Členové sítě nesmějí vyžadovat ani přijímat pokyny od nikoho, kdo by mohl ovlivnit nezávislost šetření.
6. EASA je v případě potřeby přizvána na schůze sítě jako pozorovatel. Síť může rovněž na schůze přizvat pozorovatele z orgánů pro šetření třetích zemí a jiné příslušné odborníky.
7. Komise se úzce podílí na činnosti sítě, od níž získává nezbytnou podporu v příslušných aspektech týkajících se vytváření politiky a právní úpravy Unie v oblasti šetření a prevence nehod v civilním letectví. Komise poskytuje síti nezbytnou podporu zahrnující mimo jiné pomoc při přípravě a organizaci schůzí a při vydávání výročních zpráv o činnosti sítě. Komise předává tyto výroční zprávy Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 8

Účast EASA a vnitrostátních orgánů pro civilní letectví na šetřeních

1. Je-li splněn požadavek vyloučení střetu zájmů, vyzvou orgány pro šetření EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví dotčených členských států, aby v rámci svých pravomocí jmenovaly zástupce, který se bude účastnit šetření:
- a) jako poradce odpovědného inspektora v jakémkoli šetření podle čl. 5 odst. 1 a 2 prováděném na území členského státu nebo na místě uvedeném v čl. 5 odst. 2 pod kontrolou a podle rozhodnutí odpovědného inspektora;
 - b) jako poradce jmenovaný podle tohoto nařízení k pomoci zplnomocněnému představiteli či zplnomocněným představitelům členských států v jakémkoli šetření prováděném ve třetí zemi, v němž byl orgán pro šetření vyzván k určení zplnomocněného představitele v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy pro šetření leteckých nehod a incidentů pod dohledem zplnomocněného představitele.
2. Účastníci uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni zejména:
- a) navštívit místo nehody a ohledat trosky;
 - b) navrhnout oblasti, ve kterých je třeba provést výslechy, a získat informace od svědků;
 - c) obdržet kopie všech souvisejících dokumentů a získat příslušné věcné informace;
 - d) účastnit se stahování záznamů, kromě zvukových či obrazových záznamů z pilotní kabiny;
 - e) účastnit se šetření prováděných mimo místo události, jako jsou například ohledání součástí, zkoušky a simulace, technické instruktáže a jednání o pokroku v šetření, s výjimkou situací, kdy tyto činnosti souvisí s určením příčin nehody nebo s formulací bezpečnostních doporučení.
3. EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví podporují šetření, kterého se účastní, poskytováním požadovaných informací, poradců a vybavení odpovědnému orgánu pro šetření.

Článek 9

Povinnost oznamovat nehody a vážné incidenty

1. Každá zúčastněná osoba, která má informace o tom, že došlo k nehodě nebo vážnému incidentu, musí tyto skutečnosti neprodleně oznámit příslušnému orgánu pro šetření členského státu, na jehož území k nehodě nebo vážnému incidentu došlo.

2. Orgán pro šetření neprodleně oznámí Komisi, EASA, Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), členskými státy a dotčeným třetím zemím v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy všechny nehody a vážné incidenty, které mu byly oznámeny.

Článek 10

Účast členských států na šetřeních

1. Po obdržení oznámení z jiného členského státu či třetí země o tom, že došlo k nehodě nebo k vážnému incidentu, informují členské státy, které jsou státem zápisu do rejstříku, státem provozovatele, státem projekce a státem výroby, co nejdříve členský stát nebo třetí zemi, na jejichž území k nehodě nebo vážnému incidentu došlo, zda mají v úmyslu jmenovat zplnomocněného představitele v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy. Je-li zplnomocněný představitel jmenován, je sděleno rovněž jeho jméno a kontaktní informace, jakož i předpokládaný den příjezdu, má-li zplnomocněný představitel v úmyslu odcestovat do země, která oznámení zaslala.

2. Zplnomocněné představitele pro stát projekce jmenuje orgán pro šetření členského státu, na jehož území se nachází hlavní místo podnikání držitele typového osvědčení letadla či pohonné jednotky.

Článek 11

Status inspektorů pro šetření

1. Po jmenování orgánem pro šetření a bez ohledu na případné soudní vyšetřování je odpovědný inspektor oprávněn přijmout nezbytná opatření ke splnění požadavků šetření.

2. Bez ohledu na povinnost zachovávat důvěrnost v souladu s právními předpisy Unie nebo vnitrostátním právem, je odpovědný inspektor zejména oprávněn:

a) mít okamžitý, neomezený a nerušený přístup na místo nehody nebo incidentu, jakož i k letadlu, jeho obsahu či troskám;

b) zajistit okamžité vypracování seznamu důkazů a kontrolované odebrání trosek nebo součástí pro účely ohledání nebo analýzy;

c) mít okamžitý přístup k letovým zapisovačům, jejich obsahu a k veškerým ostatním důležitým záznamům a mít nad nimi kontrolu;

d) požadovat celkovou pitvu těl smrtelně zraněných osob a podílet se na ní a mít okamžitý přístup k jejím výsledkům nebo k výsledkům zkoušek provedených na odebraných vzorcích;

e) požadovat lékařské vyšetření osob podílejících se na provozu letadla nebo provedení zkoušek na vzorcích odebraných těmito osobám a mít okamžitý přístup k výsledkům těchto vyšetření nebo zkoušek;

f) předvolávat a vyslýchat svědky a požadovat po nich, aby dodali či předložili informace či důkazy důležité pro šetření;

g) mít volný přístup k veškerým významným informacím nebo záznamům vlastníka letadla, držitele typového osvědčení, organizace odpovědné za údržbu, organizace odpovědné za odbornou přípravu, provozovatele nebo výrobce letadla, orgánů odpovědných za civilní letectví, EASA a poskytovatelů služeb řízení letů či provozovatelů letišť.

3. Odpovědný inspektor rozšíří oprávnění uvedená v odstavci 2 na všechny své odborníky a poradce, jakož i na zplnomocněné představitele a jejich odborníky a poradce, a to v rozsahu nezbytném k umožnění jejich účinné účasti na šetření. Těmito oprávněními nejsou dotčena práva vyšetřovatelů a odborníků jmenovaných orgánem odpovědným za soudní vyšetřování.

4. Každý, kdo se účastní šetření, musí plnit své povinnosti nezávisle a nesmí vyžadovat ani přijímat pokyny od nikoho jiného než odpovědného inspektora nebo zplnomocněného představitele.

Článek 12

Koordinace šetření s vyšetřováním

1. Pokud je zahájeno rovněž soudní vyšetřování, musí být oznámeno odpovědnému inspektorovi. V takovém případě odpovědný inspektor zajistí dohledatelnost a úschovu letových zapisovačů a veškerých hmotných důkazů. Justiční orgán může jmenovat svého úředníka, aby doprovázel letové zapisovače či jiné hmotné důkazy až na místo, kde budou odečítány či zpracovávány. Pokud může při ohledání či analýze těchto hmotných důkazů dojít k jejich úpravě, změně či zničení, bude předem vyžadován souhlas justičních orgánů, aniž je dotčeno vnitrostátní právo. Není-li takový souhlas získán v souladu s předem uzavřenými ujednáními podle odstavce 3 v přiměřené lhůtě a nejpozději do dvou týdnů od vyžádání souhlasu, nebrání to odpovědnému inspektorovi v provedení tohoto ohledání či analýzy. Pokud je justiční orgán oprávněn zajistit jakékoli důkazy, má odpovědný inspektor okamžitý a neomezený přístup k těmto důkazům, které může okamžitě a neomezeně používat.

2. Pokud se v průběhu šetření zjistí či vznikne podezření, že při nehodě či vážném incidentu došlo k protiprávnímu činu podle vnitrostátního práva, jako například vnitrostátní právní úpravy šetření nehod, odpovědný inspektor o tom okamžitě informuje příslušné orgány. S výhradou článku 14 jsou příslušné informace shromážděné během šetření okamžitě sdíleny s těmito orgány a na jejich žádost může být těmto orgánům předán také příslušný materiál. Sdílením těchto informací a tohoto materiálu není dotčeno právo orgánu pro šetření pokračovat v šetření v koordinaci s orgány, na něž byla případně převedena kontrola nad místem události.

3. Členské státy zajistí, aby orgány pro šetření a jiné orgány, které se mohou podílet na činnostech spojených s šetřením, jako jsou justiční orgány, orgány civilního letectví, pátrací a záchranné orgány, vzájemně spolupracovaly na základě předem uzavřených ujednání.

Tato ujednání musí respektovat nezávislost orgánů pro šetření a umožnit důkladné a účinné vedení šetření po technické stránce. Předem uzavřená ujednání zahrnují mimo jiné tyto body:

- a) přístup na místo nehody;
- b) uchování důkazů a přístup k nim;
- c) úvodní a průběžné informování o stavu jednotlivých procesů;

- d) výměnu informací;
- e) odpovídající použití informací o provozní bezpečnosti;
- f) řešení sporů.

Členské státy sdělí tato ujednání Komisi a ta je předá pro informaci předsedovi sítě, Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 13

Uchovávání důkazů

1. Členský stát, na jehož území došlo k nehodě nebo vážnému incidentu, odpovídá za zajištění bezpečného nakládání s veškerými důkazy a za přijetí veškerých přiměřených opatření na ochranu těchto důkazů a bezpečnou úschovu letadla, jeho obsahu a trosk po dobu nezbytnou pro účely šetření. Ochrana důkazů zahrnuje uchování všech důkazů, které mohou být odstraněny, vymazány, ztraceny nebo zničeny, pomocí fotografických a jiných prostředků. Bezpečná úschova zahrnuje ochranu proti dalšímu poškození, přístupu neoprávněných osob, odcizení či porušení.

2. Až do příjezdu inspektorů pro šetření nesmí nikdo měnit stav místa nehody ani z něj odebírat žádné vzorky či přemísťovat letadlo, jeho obsah či jeho trosky či z nich odebírat vzorky, ani s letadlem nesmí hýbat či jej odstranit, s výjimkou případů, kdy je toho zapotřebí z důvodů provozní bezpečnosti, za účelem poskytnutí pomoci zraněným osobám či po výslovném svolení orgánů příslušných pro kontrolu nad místem nehody a pokud možno za konzultace s orgánem pro šetření.

3. Každá zúčastněná osoba podnikne všechny nezbytné kroky k uchování dokumentů, materiálu a záznamů souvisejících s událostí, zejména aby se zabránilo vymazání záznamů rozhovorů a varovných signálů po letu.

Článek 14

Ochrana citlivých informací o provozní bezpečnosti

1. Následující záznamy nesmějí být zpřístupněny ani použity pro účely jiné, než je šetření:

- a) veškerá prohlášení osob získaná orgánem pro šetření v průběhu šetření;
- b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci šetření;

- c) informace shromážděné orgánem pro šetření, které jsou zvláště citlivé a osobní povahy, včetně informací o zdravotním stavu osob;
- d) materiál, který byl vznikl následně v průběhu šetření, jako například poznámky, náčrty, stanoviska vypracovaná inspektory pro šetření a názory vyjádřené při analýze informací, včetně informací z letových zapisovačů;
- e) informace a důkazy poskytnuté inspektory pro šetření z jiných členských států nebo třetích zemí v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy, pokud tak požaduje jejich orgán pro šetření;
- f) návrhy předběžných či závěrečných zpráv nebo prozatímní prohlášení;
- g) hlasové a obrazové záznamy z pilotní kabiny a jejich přepis, jakož i hlasové záznamy ze stanovišť řízení letového provozu, aby se zajistilo, že informace, které nejsou pro šetření podstatné, zejména informace týkající se soukromí osob, jsou náležitě chráněny, aniž je dotčen odstavec 3.

2. Následující záznamy nesmějí být zpřístupněny ani použity pro jiné účely než účely šetření nebo jiné účely, jejichž cílem je zlepšení letecké provozní bezpečnosti letectví:

- a) všechna sdělení mezi osobami, které se podílely na provozu letadla;
- b) písemné či elektronické záznamy a přepisy záznamů ze stanovišť řízení letového provozu, včetně zpráv a výsledků určených pro vnitřní účely;
- c) průvodní dopisy k bezpečnostním doporučením zasílaným orgány pro šetření subjektu, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, pokud tak požaduje orgán pro šetření, který doporučení vydává;
- d) hlášení o událostech podaná podle směrnice 2003/42/ES.

Záznamy z letových zapisovačů nesmějí být zpřístupněny ani použity pro účely jiné, než jsou účely šetření a letové způsobilosti nebo údržby, nejsou-li zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci nebo zpřístupněny zabezpečenými postupy.

3. Bez ohledu na odstavce 1 a 2 může justiční orgán nebo orgán příslušný k rozhodování o zveřejnění záznamů v souladu s vnitrostátním právem rozhodnout, že přínosy zveřejnění záznamů uvedených v odstavcích 1 a 2 pro jakékoli jiné zákonné účely převažují nad nepříznivým vnitrostátním i mezinárodním dopadem, který tento krok může mít na dané či případné budoucí šetření. Členské státy mohou rozhodnout o omezení případů, v nichž lze toto rozhodnutí o zveřejnění přijmout, při respektování právních předpisů Unie.

Předání záznamů uvedených v odstavci 1 a 2 jinému členskému státu pro účely jiné, než je šetření, a pokud jde o odstavec 2 navíc pro jiné účely než ty, jejichž cílem je zlepšení provozní bezpečnosti letectví, lze umožnit, povoluje-li to vnitrostátní právo předávajícího členského státu. Zpracování nebo zveřejnění záznamů získaných na základě tohoto předání orgány přijímajícího členského státu lze povolit pouze po předchozí konzultaci s předávajícím členským státem a v souladu s vnitrostátními právními předpisy přijímajícího členského státu.

4. Zveřejnit je možné pouze údaje nezbytně nutné pro účely uvedené v odstavci 3.

Článek 15

Sdělování informací

1. Pracovníci odpovědného orgánu pro šetření či jiné osoby vyzvané, aby se účastnily šetření nebo aby se na něm podílely, jsou vázány příslušnými pravidly pro služební tajemství, které se vztahuje rovněž na anonymitu účastníků nehody nebo incidentu, podle příslušných právních předpisů.

2. Aniž jsou dotčeny povinnosti stanovené v člancích 16 a 17, odpovědný orgán pro šetření sděluje informace, které považuje za důležité pro prevenci nehod či vážných incidentů, osobám odpovědným za výrobu či údržbu letadla či jeho vybavení a fyzickým či právnickým osobám odpovědným za provoz letadla či odbornou přípravu pracovníků.

3. Aniž jsou dotčeny povinnosti stanovené v člancích 16 a 17, odpovědný orgán pro šetření a pověřený zástupci podle článku 8 předávají EASA a vnitrostátním orgánům pro civilní letectví důležité věcné informace získané během šetření, s výjimkou informací, které jsou uvedeny v čl. 14 odst. 1, nebo které vedou ke střetu zájmů. Informace předávané EASA a vnitrostátním orgánům pro civilní letectví jsou chráněny podle článku 14 a příslušných právních předpisů Unie a členských států.

4. Odpovědný orgán pro šetření je oprávněn informovat oběti, jejich příbuzné a sdružení těchto osob nebo zveřejňovat veškeré informace o konkrétních zjištěních a průběhu šetření a případně i předběžné zprávy či závěry nebo bezpečnostní doporučení za předpokladu, že tyto informace neohrozí cíle šetření a jsou zcela v souladu s příslušnými právními předpisy o ochraně osobních údajů.

5. Před zveřejněním informací uvedených v odstavci 4 předá odpovědný orgán pro šetření tyto informace obětem a jejich příbuzným a sdružením těchto osob takovým způsobem, aby nedošlo k ohrožení cílů šetření.

Článek 16

Zpráva o šetření

1. Na závěr každého šetření je sepsána zpráva v podobě odpovídající druhu a závažnosti nehody či vážného incidentu. Ve zprávě se uvede, že jediným cílem šetření je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Zpráva případně obsahuje bezpečnostní doporučení.

2. Ve zprávě je zaručena anonymita všech účastníků nehody nebo vážného incidentu.

3. Vzniknou-li zprávy ještě před uzavřením šetření, může si orgán pro šetření před jejich zveřejněním vyžádat připomínky od dotčených orgánů, včetně EASA, a jejich prostřednictvím také od dotčeného držitele typového osvědčení, výrobce a provozovatele. Pokud jde o obsah konzultací, jsou tyto subjekty vázány příslušnými pravidly pro služební tajemství.

4. Před zveřejněním závěrečné zprávy si orgán pro šetření vyžádá připomínky od dotčených orgánů, včetně EASA, a jejich prostřednictvím také od dotčeného držitele typového osvědčení, výrobce a provozovatele, kteří jsou, pokud jde o obsah konzultací, vázány příslušnými pravidly pro služební tajemství. Při žádání o tyto připomínky se orgán pro šetření řídí mezinárodními standardy a doporučenými postupy.

5. Informace, na které se vztahuje článek 14, se ve zprávě uvedou pouze v případě, že jsou důležité pro analýzu nehody či vážného incidentu. Informace, které pro analýzu nemají význam, se nezveřejňují.

6. Orgán pro šetření zveřejní závěrečnou zprávu co nejdříve a pokud možno do dvanácti měsíců ode dne nehody či vážného incidentu.

7. Pokud závěrečnou zprávu nelze zveřejnit do dvanácti měsíců, vydá orgán pro šetření u příležitosti každého výročí nehody nebo vážného incidentu alespoň předběžnou zprávu, v níž uvede podrobné informace o pokroku dosaženém při šetření a o všech vznesených otázkách provozní bezpečnosti.

8. Orgán pro šetření předá co nejdříve kopii závěrečné zprávy a bezpečnostních doporučení:

a) orgánům pro šetření, orgánům pro civilní letectví dotčených států a Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy;

b) subjektům, kterým jsou bezpečnostní doporučení uvedená ve zprávě určena;

c) Komisi a EASA, ledaže je zpráva veřejně dostupná v elektronické formě; v takovém případě orgán pro šetření tyto subjekty pouze náležitě vyrozumí.

Článek 17

Bezpečnostní doporučení

1. Ve kterékoli fázi šetření zašle orgán pro šetření po odpovídající konzultaci se zúčastněnými stranami dotčeným orgánům, včetně orgánů v jiných členských státech či třetích zemích, datovaný průvodní dopis, v němž doporučí nezbytná opatření, která by podle jeho názoru měla být neprodleně provedena pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví.

2. Orgán pro šetření může vydat bezpečnostní doporučení rovněž na základě studií či analýz řady šetření či na základě jiných činností prováděných v souladu s čl. 4 odst. 4.

3. Bezpečnostní doporučení v žádném případě nevytvářejí presumpci viny či odpovědnosti za nehodu, vážný incident či incident.

Článek 18

Opatření následující po bezpečnostních doporučeních a databáze bezpečnostních doporučení

1. Subjekt, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, potvrdí obdržení průvodního dopisu a do 90 dnů od jeho obdržení uvědomí orgán pro šetření, který doporučení vydal, o opatřeních, jež přijal nebo jejichž přijetí zvažuje, a případně o době potřebné k jejich provedení; nepřijme-li žádná opatření, odůvodní to.

2. Orgán pro šetření sdělí subjektu, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, do 60 dnů od obdržení odpovědi, zda považuje odpověď za přiměřenou, a pokud nesouhlasí s rozhodnutím o tom, že nebudou přijata žádná opatření, odůvodní svůj postoj.

3. Každý orgán pro šetření zavede postupy pro zaznamenávání reakcí na jím vydaná bezpečnostní doporučení.

4. Každý subjekt, kterému je bezpečnostní doporučení určeno, včetně orgánů odpovědných za provozní bezpečnost civilního letectví na úrovni členského státu i Unie, zavede postupy pro sledování pokroku při provádění opatření přijatých v návaznosti na obdržena bezpečnostní doporučení.

5. Orgány pro šetření zaznamenají do centrální evidence zřízené podle nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 ze dne 12. listopadu 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro zařazování informací o událostech v civilním letectví, jejichž výměna proběhla v souladu se směrnicí 2003/42/ES, do centrální evidence⁽¹⁾, všechna bezpečnostní doporučení vydaná v souladu s čl. 17 odst. 1 a 2, jakož i odpovědi na ně. Orgány pro šetření obdobně zaznamenají do centrální evidence všechna bezpečnostní doporučení obdržena od třetích zemí.

Článek 19

Hlášení událostí

1. EASA a příslušné orgány členských států navzájem spolupracují při pravidelných výměnách a analýzách informací podle směrnice 2003/42/ES. Tato spolupráce zahrnuje on-line přístup určených osob k informacím obsaženým v centrální evidenci zřízené podle nařízení (ES) č. 1321/2007, včetně informací, které přímo identifikují letadlo, jež je předmětem hlášení o události, jako jsou například jeho sériové označení a registrační číslo, jsou-li známa. Tento přístup nezahrnuje

informace identifikující provozovatele, jehož se týká hlášení o události.

2. EASA a orgány členských států uvedené v odstavci 1 zajistí důvěrnost těchto informací v souladu s příslušnými právními předpisy a omezí jejich použití na míru nezbytně nutnou k plnění jejich povinností v oblasti provozní bezpečnosti. V této souvislosti mohou být tyto informace použity pouze pro analýzu bezpečnostních trendů, které mohou být základem pro anonymní bezpečnostní doporučení nebo pro pokyny týkající se letové způsobilosti bez určení viny či odpovědnosti.

Článek 20

Informace o osobách a nebezpečných věcech na palubě

1. Letecké společnosti Evropské unie provozující lety s přílety na letiště, která se nacházejí na území členských států, na něž se vztahují Smlouvy, nebo s odlety z těchto letišť a letecké společnosti třetích zemí provozující lety s odlety z těchto letišť zavedou postupy umožňující vypracovat:

- a) co nejdříve a nejpozději do dvou hodin od oznámení nehody letadla ověřený seznam všech osob na jeho palubě vycházející z nejlepších dostupných informací a
- b) okamžitě po oznámení nehody letadla seznam nebezpečných věcí na jeho palubě.

2. Seznamy uvedené v odstavci 1 se zpřístupní odpovědnému orgánu pro šetření, orgánu určenému každým členským státem pro styk s příbuznými osob nacházejících se na palubě a případně zdravotnickým jednotkám, které mohou potřebovat tyto informace pro účely poskytnutí péče obětem.

3. S cílem umožnit rychlé informování příbuzných cestujících o přítomnosti jejich příbuzných na palubě letadla, které mělo nehodu, musí letecké společnosti nabídnout cestujícím možnost, aby uvedli jméno a kontaktní údaje osoby, na niž se mají obrátit v případě nehody. Tyto informace mohou letecké společnosti použít pouze v případě nehody a nesmějí je sdělit třetím osobám ani použít pro obchodní účely.

4. Jméno osoby na palubě se zveřejní až poté, co příslušné orgány informují příbuzné této osoby. Seznam uvedený v odst. 1 písm. a) jsou důvěrné v souladu s právními předpisy Unie a vnitrostátním právem. Jméno každé osoby uvedené v tomto seznamu se zveřejní v souladu s těmito předpisy a tímto právem pouze tehdy, pokud příbuzní dotčené osoby na palubě nevnesou námitky.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3.

Článek 21

Pomoc obětem leteckých nehod a jejich příbuzným

1. Členské státy vypracují na vnitrostátní úrovni nouzový plán pro nehody v civilním letectví s cílem zajistit komplexnější a harmonizovanější řešení nehod na úrovni Unie. Tento nouzový plán zahrnuje rovněž pomoc obětem nehod v civilním letectví a jejich příbuzným.

2. Členské státy zajistí, aby všechny letecké společnosti usazené na jejich území měly vypracovaný plán pomoci obětem nehod v civilním letectví a jejich příbuzným. Tyto plány musí zejména zohledňovat psychologickou podporu obětí nehod v civilním letectví a jejich příbuzných a umožnit letecké společnosti řešit nehodu velkého rozsahu. Členské státy prověří plány pomoci leteckých společností usazených na jejich území. Členské státy vyzvou rovněž letecké společnosti třetích zemí působící v Unii, aby obdobně přijaly plány pomoci obětem nehod v civilním letectví a jejich příbuzným.

3. Pokud dojde k nehodě, určí členský stát odpovědný za šetření nebo členský stát, v němž je usazena letecká společnost, jejíž letadlo mělo nehodu, nebo členský stát, který měl na palubě letadla, které mělo nehodu, značný počet svých státních příslušníků, referenční osobu, která bude plnit roli kontaktní osoby a bude poskytovat informace obětem a jejich příbuzným.

4. Členský stát či třetí země, které mají z důvodu smrti či vážných zranění svých občanů na nehodě, k níž došlo na území členských států, na něž se vztahují Smlouvy, zvláštní zájem, jsou oprávněny jmenovat odborníka, který má právo:

- a) navštívit místo nehody;
- b) mít přístup k příslušným věcným informacím, jejichž zveřejnění schválil odpovědný orgán pro šetření, a k informacím o pokroku dosaženém při šetření;
- c) obdržet kopii závěrečné zprávy.

5. Odborník jmenovaný v souladu s odstavcem 4 může být v souladu s příslušnými platnými právními předpisy nápomocen při identifikaci obětí a účastnit se jednání s přeživšími pocházejícími z jeho státu.

6. Podle čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel⁽¹⁾ musí letečtí dopravci ze třetích zemí splňovat povinnosti v oblasti pojištění stanovené v uvedeném nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1.

Článek 22

Přístup k dokumentům a ochrana osobních údajů

1. Tímto nařízením není dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise⁽²⁾.

2. Toto nařízení se použije v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁽³⁾ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů⁽⁴⁾.

Článek 23

Sankce

Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 24

Změny nařízení

Toto nařízení bude přezkoumáno nejpozději 3. prosince 2014. Pokud se Komise bude domnívat, že by toto nařízení mělo být změněno, požádá síť o vypracování předběžného stanoviska, které předá rovněž Evropskému parlamentu, Radě, členským státům a EASA.

Článek 25

Zrušení

Směrnice 94/56/ES se zrušuje.

Článek 26

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

⁽²⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 20. října 2010.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předseda
O. CHASTEL

PŘÍLOHA

Seznam příkladů vážných incidentů

Uvedené incidenty jsou typickými příklady incidentů, u nichž je pravděpodobné, že se jedná o vážné incidenty. Seznam není vyčerpávající a slouží pouze jako vodítko k definici „vážného incidentu“.

- Situace, v níž téměř došlo ke srážce a která vyžaduje manévry k vyhnutí s cílem zabránit srážce nebo nebezpečné situaci, nebo situace, v níž by byl manévry k vyhnutí býval vhodný;
- Zabránění téměř jisté srážce s terénem při řízeném letu (CFIT);
- Přerušený vzlet na uzavřené nebo obsazené dráze, na pojezdové dráze, kromě schváleného provozu vrtulníků, nebo z nepřidělené dráhy;
- Vzlety z uzavřené nebo obsazené dráhy, pojezdové dráhy, kromě schváleného provozu vrtulníků, nebo z nepřidělené dráhy;
- Přistání nebo pokusy o přistání na uzavřené nebo obsazené dráze, na pojezdové dráze, kromě schváleného provozu vrtulníků, nebo na nepřidělené dráze;
- Závažné případy nedosažení předpokládaného výkonu při vzletu nebo počátečním stoupání;
- Požár a dým v kabině pro cestující nebo v prostorách pro náklad nebo požár motorů, i když byl tento požár uhašen hasicími prostředky;
- Události vyžadující nouzové použití kyslíku letovou posádkou;
- Porušení konstrukce letadla nebo motoru, včetně celkových selhání turbínového motoru, neklasifikované jako nehoda;
- Vícenásobné chybné funkce jednoho nebo více letadlových systémů, které vážně ohrožují provoz letadla;
- Ztráta zdravotní způsobilosti člena nebo členů posádky během letu;
- Malá zásoba paliva vyžadující vyhlášení nouzové situace pilotem;
- Narušení dráhy vyhodnocené stupněm závažnosti A podle Příručky pro předcházení narušení provozu na rozjezdové a přistávací dráze („Manual on the Prevention of Runway Incursions“) – dokument ICAO č. 9870, která obsahuje informace o klasifikaci závažnosti;
- Incidenty při vzletu a přistání jako například krátké nebo dlouhé přistání nebo vyjetí mimo dráhu;
- Selhání systémů, nebezpečné meteorologické jevy, let za hranicemi provozních omezení nebo jiné události, které mohly způsobit potíže při řízení letadla;
- Selhání více než jednoho systému tam, kde je vyžadováno zálohování, který je nezbytný pro vedení a navigaci letu.