

Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentset versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

► **B** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 996/2010,
20. oktoober 2010,
tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning
millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ
(EMPs kohaldatav tekst)
(ELT L 295, 12.11.2010, lk 35)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 376/2014, 3. aprill 2014	L 122	18	24.4.2014
► <u>M2</u>	Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/1139, 4. juuli 2018	L 212	1	22.8.2018
► <u>M3</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1230, 24. aprill 2024	L 1230	1	29.4.2024



**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr
996/2010,**

20. oktoober 2010,

**tsiviilennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide
uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse
kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

Artikkel 1

Eesmärk

1. Käesoleva määruse eesmärk on parandada lennuohutust, sealhulgas tsiviilennunduses toimunud lennuõnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku loomise abil, tagades Euroopa tsiviilennunduse ohutusalaste uurimiste tõhususe, kiiruse ja kõrge kvaliteedi, mille ainus eesmärk on lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele. Käesolevas määruses sätestatakse ka eeskirjad lennuõnnetuses osalenud õhusõiduki pardal olevaid isikuid ja ohtlikke kaupu käsitleva teabe õigeaegse kättesaadavuse kohta. Lisaks on käesoleva määruse eesmärk parandada lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamist.

2. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see mõjutaks Hispaania Kuningriigi ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vastavaid õiguslikke seisukohti nende valduses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „lennuõnnetus” – õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, siis juhtum, mis toimub ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jõuseade on seiskunud, mille käigus:

a) saab inimene surmavalt või raskelt vigastada, mille põhjuseks on:

— õhusõidukis viibimine või

— otsene kontakt õhusõiduki mis tahes osaga (kaasa arvatud osad, mis on õhusõiduki küljest eraldunud) või

— otsene kokkupuude reaktiivjoaga,

▼B

välja arvatud juhul, kui vigastused on tekkinud loomulikel põhjustel, isiku enda või teiste isikute tekitatud, või kui vigastada on saanud piletita reisijad, kes varjasid ennast väljaspool reisijatele ja meeskonnaliikmetele ettenähtud alasid, või

- b) saab õhusõiduk või selle konstruktsioon kahjustusi, mille tagajärjel kahjustatakse õhusõiduki konstruktsiooni tugevust või halvenevad õhusõiduki tehnilised ja lennuomadused ning õhusõiduk vajab tavaliselt suuremat remonti või vigastatud osa asendamist, välja arvatud mootoririke või -vigastus, kui vigastatud on ainult üks mootor (sh selle kapotid ja agregaadid), või kui vigastatud on ainult propellerid, tiiva otsad, antennid, andurid, rehvid, pidurid, rattad, voolundid, luugid, teliku luugid, esiklaasid, lennuki pealispind (nt kerged mõlgid või torkeaugud) või väikesed peatiiviku labade, sabatiiviku labade või teliku vigastused ning rahe või lindude tekitatud vigastused (kaasa arvatud augud radari antenni kattes), või
- c) on õhusõiduk kadunud või täiesti ligipääsmatu;
- 2) „volitatud esindaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes osalema ohutusosalases uurimises, mille viib läbi mõni teine riik. Liikmesriigi määratud volitatud esindaja on lennuõnnetuste uurimisorganist;
- 3) „nõustaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes abistama riigi volitatud esindajat ohutusosalases uurimises;
- 4) „põhjused” – tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid lennuõnnetuse või intsidendini; põhjuste kindlakstegemine ei tähenda süüle osutamist ega haldus-, tsiviil- või kriminaalvastutuse määramist;
- 5) „surmav vigastus” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 30 päeva jooksul;
- 6) „pardaregistraator” – salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada lennuõnnetuse või intsidendi ohutusosalast uurimist;
- 7) „intsident” – juhtum, mis ei ole õnnetus, kuid on seotud õhusõiduki käitamisega ning mõjutab või võib mõjutada käitamise ohutust;
- 8) „rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad” – Chicago konventsiooni artikli 37 kohaselt vastu võetud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad õhusõidukitega toimunud lennuõnnetuste ja intsidentide uurimiseks;

▼B

- 9) „juhtivuurija” – vajaliku kvalifikatsiooniga isik, kes on määratud vastutama ohutusosalase uurimise korraldamise, läbiviimise ja juhtimise eest;
- 10) „käitaja” – füüsiline või juriidiline isik, kes käitab või kavatsseb käitada ühte või mitut õhusõidukit;
- 11) „asjaomane isik” – õnnetuses või tõsises intsidentis osalenud õhusõiduki omanik, meeskonnaliige või käitaja; mis tahes muu isik, kes on seotud kõnealuse õhusõiduki hooldamise, projekteerimise, tootmise või selle meekonna koolitamisega; mis tahes muu isik, kes on seotud lennujuhtimisteenuse osutamisega, lennuinformatsiooni andmisega või lennuväljateenuste pakkumisega kõnealusele õhusõidukile; siseriikliku tsiviillennundusameti või Euroopa Lennundusohutusameti töötajad;
- 12) „esialgne aruanne” – teatis, mille abil levitatakse kiiresti uurimise esimestes etappides kogutud andmeid;
- 13) „lähedased” – lennuõnnetuse ohvri perekonnaliikmed ja/või lähisugulased ja/või muud talle lähedased isikud ohvri päritoluriigi õiguse tähenduses;
- 14) „ohutusosalane uurimine” – lennuõnnetuste või intsidentide ennetamiseks lennuõnnetuste uurimisorgani läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (sealhulgas põhjus(t)e ja/või mõjutavate tegurite kindlakstegemist) ja vajaduse korral lennuohutusosalaste soovitude väljatöötamist;
- 15) „lennuohutusosalane soovitus” – ohutusosalase uurimise jooksul kogutud teabel või muudel allikatel, näiteks ohutusuuringutel põhinev lennuõnnetuste uurimisorgani tehtud ettepanek, mille eesmärk on ennetada lennuõnnetusi ja intsidente;
- 16) „tõsine intsident” – intsident, millega kaasnevad asjaolud viitavad sellele, et suure tõenäosusega oleks võinud toimuda õhusõiduki käitamisega seotud õnnetus, ning mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jõuseade on seiskunud (tõsiste intsidentide näited on loetletud lisas);
- 17) „raske vigastus” – lennuõnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis toob kaasa ühe järgmistest tagajärgedest:

▼B

- a) pikem kui 48-tunnine haiglaravi, mis algab seitsme päeva jooksul vigastuse tekkimise päevast;
- b) luumurd (välja arvatud sõrmede, varvaste või nina lihtmurrud);
- c) vigastused, mis põhjustavad suurt verejooksu, närvide, lihaste või kõõluste kahjustusi;
- d) mis tahes siseelundi vigastus;
- e) teise või kolmanda astme põletus või mis tahes põletus, mis kahjustab rohkem kui 5 % kehapinnast;
- f) kinnitust leidnud kokkupuude nakkusohtlike ainete või kahjuliku kiirgusega.

*Artikkel 3***Kohaldamisala**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste lennuõnnetuste ja tõsiste intsidentide ohutusosalase uurimise suhtes:

- a) mis on toimunud liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kooskõlas liikmesriikide rahvusvaheliste kohustustega;
- b) mis on toimunud väljaspool liikmesriikide territooriumi, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kui selles osales liikmesriigis registreeritud õhusõiduk või liikmesriigis registreeritud lennuettevõtja käitav õhusõiduk, kui sellist uurimist ei vii läbi muu riik;
- c) mille puhul liikmesriigil on vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele õigus määrata volitatud esindaja, kes osaleb uurimist läbiviiva riigi palvel registreerimisriigi, käitajariigi, projekteerimisriigi, tootjariigi või teavet andva, rajatise pakkuva või eksperte lähetava riigi esindajana;
- d) mille puhul uurimist läbiviiv riik on lubanud liikmesriigil määrata eksperdi, kuna liikmesriigil on selleks erihuvi seoses tema kodanike surma või raskete vigastustega.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse ka lennuõnnetuses osalenud õhusõiduki pardal olevaid isikuid ja ohtlike kaupu käsitleva teabe õigeaegse kättesaadavusega ning lennuõnnetuse ohvrite ja nende lähedaste abistamisega seotud küsimuste suhtes.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata selliste lennuõnnetuste ja tõsiste intsidentide ohutusosalaste uurimiste suhtes, mis toimuvad õhusõidukiga, mis tegutseb sõjaväe-, tolli-, politsei- või muus sarnases teenistuses, välja arvatud juhul, kui asjaomane liikmesriik vastavalt artikli 5 lõikele 4 ja siseriiklikele õigusaktidele nii määrab.

*Artikkel 4***Tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste uurimisorgan**

1. Kõik liikmesriigid tagavad, et ohutusosalased uurimised viib ilma välise sekkumiseta läbi või neid kontrollib tsiviillennunduses toimunud

▼ B

lennuõnnetuste alaline siseriiklik uurimisorgan (edaspidi „lennuõnnetuste uurimisorgan”), mis on võimeline sõltumatult läbi viima täieliku ohutusosalase uurimise kas iseseisvalt või kokkulepete alusel koos teiste lennuõnnetuste uurimisorganitega.

2. Lennuõnnetuste uurimisorgan on oma tegevuses sõltumatu eelkõige lennundusasutustest, kes vastutavad lennukõlblikkuse, sertifitseerimise, lennutegevuse, hoolduse, litsentsimise, lennuliikluse juhtimise või lennuvälja käitamise eest, ja üldisemalt kõigist isikutest või üksustest, kelle huvid või missioon võiks olla vastuolus lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesandega või mõjutada tema objektiivsust.

3. Ohutusosalase uurimise läbiviimisel ei küsi lennuõnnetuste uurimisorgan kelleltki juhiseid ega võta neid ka vastu ning tal on piiramatud volitused ohutusosalaste uurimiste läbiviimisel.

4. Lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesanded võivad hõlmata ka lennuohutusega seotud teabe kogumist ja analüüsimist, eriti lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamiseks, kui see tegevus ei mõjuta tema sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või normatiivsetes küsimustes.

▼ M3**▼ B**

6. Lennuõnnetuste uurimisorganile tagatakse asjaomase liikmesriigi poolt tingimused oma kohustuste sõltumatuks täitmiseks ja selleks saab ta piisavalt vahendeid. Eelkõige:

a) käesoleva määruse ja siseriikliku õiguse kohaselt oma ülesannete täitmiseks on lennuõnnetuste uurimisorgani juht ja/või mitme transportdiliigiga tegeleva organi korral selle lennundusharu juht kogunud ja pädev tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas;

b) uurijatele omistatakse staatus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse;

c) lennuõnnetuste uurimisorganisse kuulub vähemalt üks kättesaadav uurija, kes oleks suurema lennuõnnetuse korral võimeline täitma juhtivuurija kohustusi;

d) lennuõnnetuste uurimisorganile eraldatakse eelarve, mis võimaldab tal täita oma funktsioone;

▼ B

- e) lennuõnnetuste uurimisorgani käsutuses on kas otseselt või artiklis 6 ette nähtud koostöö kaudu või teiste riigiasutuste või organisatsioonidega sõlmitud kokkulepetest tulenevalt kvalifitseeritud personal ja sobivad ruumid, sealhulgas kontorid ja angaarid, kus on võimalik säilitada ja uurida õhusõidukit, selles sisalduvat ja selle rususid.

▼ M2*Artikkel 5***Uurimiskohustus**

1. Iga lennuõnnetuse või tõsise intsidendi puhul, mis on toimunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 ⁽¹⁾ kohaldamisalasse kuuluva õhusõidukiga, toimetatakse ohutusosalast uurimist selles liikmesriigis, kus õnnetus või intsident toimus.

2. Kui määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse kuuluva ja liikmesriigis registreeritud õhusõidukiga toimunud lennuõnnetuse või tõsise intsidendi puhul ei ole võimalik täpselt kindlaks määrata, millise riigi territooriumil see toimus, toimetab ohutusosalast uurimist registri- ja liikmesriigis tegutsev lennuõnnetuste uurimisorgan.

3. Lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud ohutusosalase uurimise ulatuse ja selle toimetamisel järgitava korra kehtestab lennuõnnetuste uurimisorgan, võttes arvesse lennuõnnetuse või tõsise intsidendi tagajärgi ning uurimise käigus eeldatavalt tehtavaid järeldusi lennundusohutuse parandamiseks.

4. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib otsustada uurida ka lõigetes 1 ja 2 osutatud intsidente, samuti muud tüüpi õhusõidukitega toimunud lennuõnnetusi või tõsiseid intsidente, tehes seda vastavalt liikmesriigi õigusaktidele, kui uurimisorgan teeb eeldatavalt nende põhjal lennundusohutusosalaseid järeldusi.

5. Erandina käesoleva artikli lõigetest 1 ja 2 võib vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan lennundusohutuse parandamiseks eeldatavalt tehtavaid järeldusi arvesse võttes teha otsuse mitte algatada ohutusosalast uurimist, kui lennuõnnetus või tõsine intsident on seotud mehitamata õhusõidukiga, mille puhul ei ole vaja sertifikaati ega deklaratsiooni vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 56 lõigetele 1 ja 5, või on seotud mehitatud õhusõidukiga, mille maksimaalne stardimass on 2 250 kg või väiksem, ja kui inimesed ei ole saanud surmavalt ega raskelt vigastada.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

▼ M2

6. Lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud ohutusalase uurimise eesmärk ei ole mingil juhul omistada süüd või vastutust. Sellised uurimised on sõltumatud ning ei mõjuta ega piira süüd või vastutust omistavat kohtu- või haldusmenetlust.

▼ B*Artikkel 6***Lennuõnnetuste uurimisorganite vaheline koostöö**

1. Ühe liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan võib paluda abi teise liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorganilt. Kui lennuõnnetuste uurimisorgan on pärast taotluse saamist nõus abi andma, antakse sellist abi võimaluse korral tasuta.

2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib vastastikusel kokkuleppel delegerida ülesande viia läbi lennuõnnetuse või tõsise intsidendi uurimine teisele lennuõnnetuste uurimisorganile ning sel juhul abistab ta uurimises seda teist uurimisorganit.

*Artikkel 7***Tsiviilennunduses toimunud lennuõnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik**

1. Liikmesriigid tagavad, et nende lennuõnnetuste uurimisorganid asutavad omavahelise tsiviilennunduses toimunud lennuõnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku (edaspidi „võrgustik”), millesse kuuluvad iga liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgani juht ja/või mitme transpordiliigiga tegeleva organi korral selle lennundusharu juht või nende esindajad, sealhulgas esimees, kes valitakse nende seast kolmeks aastaks.

Esimees koostab tihedas koostöös võrgustiku liikmetega võrgustiku igaaastase tööprogrammi, mis järgib vastavalt lõigetes 2 ja 3 sätestatud eesmärke ja ülesandeid. Komisjon edastab tööprogrammi Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Esimees koostab ka võrgustiku koosolekute päevakorra.

2. Võrgustiku eesmärk on veelgi parandada lennuõnnetuste uurimisorganite poolt läbi viidavate uurimiste kvaliteeti ja suurendada nende sõltumatust. Eelkõige edendab võrgustik uurimismeetodite ja uurijate väljaõppe kõrgeid standardeid.

3. Lõikes 2 sätestatud eesmärkide saavutamiseks vastutab võrgustik eelkõige järgmiste ülesannete täitmise eest:

a) valmistada ette soovitusi liidu institutsioonidele ja nõustada neid kõigis aspektides, mis kaasnevad ohutusalaseid uurimisi ning lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamist käsitlevate liidu poliitika-valdkondade ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamisega;

▼B

- b) arendada lennuohutuse parandamiseks olulise teabe vahetamist ning edendada aktiivselt struktureeritud koostööd lennuõnnetuste uurimisorganite, komisjoni, Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite vahel;
 - c) koordineerida ja korraldada vastavalt vajadusele vastastikuste eksperthinnangute andmist, asjakohast koolitust ning ametialaste oskuste täiendamise programme uurijatele;
 - d) edendada parimaid ohutuslase uurimise tavasid, eesmärgiga töötada välja liidu ühine ohutuslase uurimise metoodika ning koostada selliste parimate tavade loetelu;
 - e) suurendada lennuõnnetuste uurimisorganite uurimissuutlikkust eelkõige vahendite jagamise võrgustiku väljatöötamise ja haldamise abil;
 - f) anda lennuõnnetuste uurimisorganite taotlusel artikli 6 kohaldamiseks asjakohast abi, sealhulgas (kuid mitte ainult) edastada nimekiri kättesaadavatest uurijatest, vahenditest ja uurimissuutlikkusest teistes liikmesriikides, et uurimist läbiviiv organ saaks neid vajaduse korral kasutada;
 - g) omada juurdepääsu artiklis 18 osutatud andmebaasis talletatud teabele ja analüüsida selles sisalduvaid lennuohutuslaseid soovitusi, et määrata kindlaks kogu liidu jaoks olulised lennuohutuslased soovitud.
4. Komisjon teavitab korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu võrgustiku tööst. Euroopa Parlamenti teavitatakse ka siis, kui nõukogu või komisjon esitab võrgustikule taotlusi.
5. Võrgustiku liikmed ei küsi ega võta üheltki isikult vastu juhiseid, mis võiksid mõjutada ohutuslase uurimiste sõltumatust.
6. Euroopa Lennundusohutusamet kutsutakse vastavalt vajadusele võrgustiku koosolekutele vaatlejaks. Võrgustik võib oma koosolekutele kutsuda vaatlejaid ka kolmandate riikide lennuõnnetuste uurimisorganitest ja teisi asjaomaseid eksperte.
7. Komisjon on võrgustiku tööga tihedalt seotud ning saab võrgustikult vajalikku toetust seoses liidu tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste uurimise ja ennetamise poliitika väljatöötamise ning valdkonna reguleerimise asjakohaste aspektidega. Komisjon annab võrgustikule vajalikku abi, muu hulgas (kuid mitte ainult) koosolekute ettevalmistamiseks ja korraldamiseks ning võrgustiku tegevust käsitlevate aastaaruannete avaldamiseks. Komisjon edastab aastaaruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

*Artikkel 8***Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametiteosalemine ohutusalastes uurimistes**

1. Tingimusel, et huvide konflikt on välistatud, paluvad lennuõnnetuste uurimisorganid Euroopa Lennundusohutusametil ja asjaomaste

▼B

liikmesriikide siseriiklikel tsiviillennundusametitel määrata esindaja, kes osaleb oma pädevuse piires:

- a) juhtivuurija nõustajana ohutusosalases uurimises, mis viiakse läbi artikli 5 lõigete 1 ja 2 alusel mõne liikmesriigi territooriumil või artikli 5 lõikes 2 osutatud asukohas juhtivuurija äranägemisel ja tema kontrolli all;
- b) käesoleva määruse alusel määratud nõustajana, kes abistab liikmesriigi volitatud esindajat/esindajaid mis tahes ohutusosalases uurimises, mis viiakse volitatud esindaja järelevalve all läbi kolmandas riigis, kuhu lennuõnnetuste uurimisorganil on kooskõlas õhusõidukitega toimunud lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega palutud määrata oma volitatud esindaja.

2. Lõikes 1 nimetatud osalejatel on õigus eelkõige:

- a) külastada õnnetuskohta ja uurida rususid;
- b) soovitada küsitlusvaldkondi ja saada teavet tunnistajatelt;
- c) saada kõikide asjakohaste dokumentide koopiad ja asjakohast faktilist teavet;
- d) osaleda salvestiste dekodeerimisel, välja arvatud kabiini heli- ja pildisalvestiste andmed;
- e) osaleda sellises väljaspool õnnetuskohta toimivas uurimistegevuses nagu õhusõiduki osade uurimine, testimine ja stimulatsioonid, tehnilised nõupidamised ja uurimise seisu tutvustavad koosolekud, välja arvatud, kui need on seotud põhjuste kindlaksmääramise või lennuohutusosalaste soovitusete koostamisega.

3. Euroopa Lennundusohutusamet ja siseriiklikud tsiviillennundusametid toetavad uurimist, milles nad osalevad, varustades uurimise eest vastutavat lennuõnnetuste uurimisorganit taotletud teabe, nõustajate ja seadmetega.

*Artikkel 9***Õnnetustest ja tõsistest intsidentidest teatamise kohustus**

1. Iga asjaomane isik, kellele on teada lennuõnnetuse või tõsise intsidendi toimumine, teavitab sellest viivitamata toimumisriigi pädevat lennuõnnetuste uurimisorganit.

▼B

2. Lennuõnnetuste uurimisorgan teavitab vastavalt rahvusvaheliste standarditele ja soovituslikele tavadele viivitamata komisjoni, Euroopa Lennundusohutusametit, Rahvusvahelist Tsiviillennundusorganisatsiooni, liikmesriike ja asjaomaseid kolmandaid riike kõikidest talle teatatud õnnetustest või tõsistest intsidentidest.

*Artikkel 10***Liikmesriikide osalemine ohutusalastes uurimistes**

1. Pärast teiselt liikmesriigilt või kolmandalt riigilt lennuõnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kohta teabe saamist teatavad liikmesriigid, kes on registreerimisriigiks, käitajariigiks, projekteerimisriigiks ja tootjariigiks, niipea kui võimalik liikmesriigile või kolmandale riigile, kelle territooriumil õnnetus või tõsine intsident toimus, kas nad kavatsevad vastavalt rahvusvaheliste standarditele ja soovituslikele tavadele määrata volitatud esindaja. Sellise volitatud esindaja määramise korral esitatakse ka tema nimi ja kontaktandmed ning juhul, kui volitatud esindaja kavatseb sõita teate saatnud riiki, tema saabumise eeldatav kuupäev.

2. Selle liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan, kelle territooriumil asub õhusõiduki või selle jõuseadme tüübisertifikaadi omaniku peamine tegevuskoht, nimetab projekteerimisriigi volitatud esindajad.

*Artikkel 11***Lennuõnnetuste uurijate staatus**

1. Kui lennuõnnetuste uurimisorgan on juhtivuurija ametisse määranud, siis on uurijal olenemata mis tahes kohtulikust uurimisest volitus võtta ohutusalase uurimise nõuete täitmiseks vajalikke meetmeid.

2. Olenemata liidu õigusaktidest või siseriiklikust õigusest tulenevast konfidentsiaalsuskohustusest on juhtivuurijal eelkõige õigus:

- a) kohesele piiramatule ja takistamatule juurdepääsule lennuõnnetuse või intsidendi toimumiskohale, samuti õhusõidukile, selles sisalduvale või selle rusudele;
- b) tagada viivitamata tõendusmaterjali nimekirja koostamine ja rusude või osade kontrollitud eemaldamine uurimise või analüüsi jaoks;
- c) koheseks juurdepääsuks pardaregistraatoritele, nende sisule ja teistele asjakohastele salvestistele ning nende enda kontrolli alla võtmiseks;
- d) taotleda ohvrite surnukehade täielikku lahkamist ja aidata kaasa selle läbiviimisele, ning õigus koheseks juurdepääsuks lahkamise või võetud proovide analüüsi tulemustele;

▼B

- e) taotleda õhusõiduki käitamisega seotud isikute või sellistelt isikutelt võetud proovide meditsiinilist uurimist, ning õigus koheseks juurdepääsuks uurimise tulemustele;
- f) kutsuda välja ja küsitleda tunnistajaid ning nõuda neilt ohutusala-seks uurimiseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist;
- g) piiranguteta juurdepääsuks asjakohasele teabele või asjakohastele dokumentidele, mis on õhusõiduki omaniku, tüübisertifikaadi omaniku, hooldamise eest vastutava organisatsiooni, koolitusorgani-satsiooni, õhusõiduki käitaja või tootja, tsiviillennunduse vastutavate asutuste, Euroopa Lennundusohutusameti, lennuliiklusteenuste osutajate või lennuväljade käitajate valduses.

3. Juhtivuurija lõikes 2 loetletud õigused laienevad tema ekspertidele ja nõustajatele, samuti volitatud esindajatele, nende ekspertidele ja nõustajatele, ulatuses, mis on vajalik selleks, et võimaldada neil ohutu-salases uurimises tõhusalt osaleda. Need õigused ei piira mingil viisil õigusi, mis on uurijatele ja ekspertidele andnud kohtulikku uurimist juhtiv asutus.

4. Kõik ohutusalasest uurimisest osalevad isikud täidavad oma tööü-lesandeid sõltumatult ning nad ei küsi ega võta vastu juhiseid kelleltki peale juhtivuurija või volitatud esindaja.

*Artikkel 12***Uurimise koordineerimine**

1. Kui on algatatud ka kohtulik uurimine, teavitatakse sellest juhti-vuurijat. Sellisel juhul tagab juhtivuurija pardaregistraatorite jälgitavuse ning järelevalve nende ja asitõendite üle. Õigusasutus võib määrata ühe oma ametniku osalema pardaregistraatorite ja asitõendite viimisel kohta, kus nende näitusid loetakse või neid töödeldakse. Kui selliste asitõendite uurimine või analüüsimine võib neid muuta, teisendada või selle hävitada, peab selleks olema õigusasutuste eelnev nõusolek, ilma et piirataks siseriiklikku õigust. Kui sellist nõusolekut kooskõlas lõikes 3 osutatud eelkõikuleppega mõistliku aja jooksul või hiljemalt kahe nädala möödumisel taotluse esitamisest ei saada, siis võib juhtivuurija uurimise või analüüsimise takistusteta läbi viia. Kui õigusasutusel on õigus mis tahes tõendid konfiskeerida, on juhtivuurijal nendele tõendi-tele kohene ja piiramatu juurdepääs koos nende kasutusvõimalusega.

2. Kui ohutusalasest uurimisest käigus selgub või tekib kahtlus, et lennuõnnetuse või tõsise intsidendiga oli siseriikliku õiguse – näiteks lennuõnnetuste uurimist käsitleva siseriikliku õiguse – kohaselt seotud ebaseaduslik sekkumine, siis teavitab juhtivuurija sellest viivitamata pädevaid asutusi. Kui artiklist 14 ei tulene teisiti, jagatakse ohutusalasest

▼B

uurimise käigus kogutud asjakohast teavet viivitamata nimetatud asutustega ning asjakohased materjalid võidakse nimetatud asutuste taotlusel samuti neile üle anda. Kõnealuse teabe jagamine ja materjalide üleandmine ei piira lennuõnnetuste uurimisorgani õigust jätkata ohutusalast uurimist kooskõlastatult asutustega, kellele võib olla antud üle kontroll õnnetuskoha üle.

3. Liikmesriigid tagavad, et ühelt poolt lennuõnnetuste uurimisorganid ja teiselt poolt muud asutused, kes tõenäoliselt osalevad ohutusalase uurimisega seotud tegevuses, nagu õigus-, tsiviillennundus-, otsimis- ja päästeasutused, teevad omavahel koostööd eelkokkulepete alusel.

Kõnealustes eelkokkulepetes austatakse lennuõnnetuste uurimisorgani sõltumatust ja võimaldatakse tõhusat ja kiiret tehnilist uurimist. Eelkokkulepped hõlmavad muu hulgas järgmisi teemasid:

- a) juurdepääs õnnetuskohale;
- b) tõendite säilitamine ja nende juurdepääs;
- c) esialgne ja pidev aruandlus iga protsessi staatuse kohta;
- d) teabevahetus;
- e) ohutusalase teabe nõuetekohane kasutamine;
- f) konfliktide lahendamine.

Liikmesriigid edastavad kõnealused eelkokkulepped komisjonile, kes edastab need teavitamise eesmärgil võrgustiku esimehele, Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

*Artikkel 13***Tõendite säilitamine**

1. Liikmesriik, kelle territooriumil lennuõnnetus või tõsine intsident toimus, vastutab kõigi tõendite ohutu käitlemise ja selle tagamise eest, et õhusõiduki, selles sisalduvate tõendite ja selle vraki turvaliseks säilitamiseks ohutusalase uurimise läbiviimiseks vajaliku ajavahemiku jooksul võetaks mõistlikke meetmeid. Tõendite kaitse tähendab mis tahes tõendite, mida võidakse kõrvaldada, kustutada, kaotada või hävitada, säilitamist fotograafiliste või muude vahendite abil. Turvaline säilitamine tähendab kaitset täiendavate kahjustuste, volitamata isikute juurdepääsu, varastamise ja seisukorra halvenemise eest.

2. Lennuõnnetuste uurijate saabumiseni ei tohi ükski isik muuta õnnetuskoha olustikku, võtta sealt ühtki proovi ega liigutada või võtta proovi õhusõidukilt, selles sisalduvalt või selle rusudelt, samuti ei tohi

▼B

midagi liigutada ega ära võtta, välja arvatud juhul, kui selline tegevus on vajalik ohutuse eesmärgil või selleks, et abistada vigastatud inimesi, või kui asutus, kelle kontrolli all õnnetuskoht on, on andnud selleks selgesõnalise loa ning võimalusel pärast lennuõnnetuste uurimisorganiga konsulteerimist.

3. Asjaomased isikud võtavad kõik vajalikud meetmed sündmusega seotud dokumentide, materjalide ja salvestiste säilitamiseks, eelkõige selleks, et takistada vestluste ja ohusignaalide salvestiste kustutamist pärast lendu.

*Artikkel 14***Tundliku lennuohutusalase teabe kaitse**

1. Järgmisi andmeid ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul kui ohutusalase uurimise eesmärgil:

- a) kõik ütlused, mille lennuõnnetuste uurimisorgan on ohutusalase uurimise käigus isikutelt saanud;
- b) ohutusalase uurimise käigus tunnistusi andnud isikute isikuandmed;
- c) lennuõnnetuste uurimisorgani kogutud eriti tundlikku ja isiklikku laadi teave, sealhulgas teave isikute tervise seisundi kohta;
- d) uurimise käigus koostatud materjalid, näiteks märkmed, kavandid, uurijate koostatud arvamused, teabe analüüsimise käigus väljendatud arvamused, sealhulgas pardaregistraatoritest saadud teave;
- e) vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele teiste liikmesriikide või kolmandate riikide uurijatelt saadud teave ja tõendid, kui seda nõuab viidatud uurijate lennuõnnetuste uurimisorgan;
- f) esialgsete, vahe- või lõpparuannete kavandid;
- g) kabiini heli- ja pildisalvestised ning nende transkriptsioonid, samuti lennujuhtimisüksuste ruumides tehtud helisalvestised, tagades samas, et ohutusalaseks uurimiseks mittevajalikku teavet, eriti eraelu puudutavat teavet, kaitstakse asjakohaselt, piiramata seejuures lõike 3 kohaldamist.

2. Järgmisi andmeid ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul eesmärgil kui ohutusalase uurimise või muul lennuohutuse suurendamisega seotud põhjusel:

- a) kogu teabevahetus, mis on toimunud õhusõiduki käitamisega seotud isikute vahel;
- b) lennujuhtimisüksuste kirjalikud ja elektroonilised salvestised ja nende transkriptsioonid, sealhulgas siseseks kasutuseks koostatud aruanded ja materjalid;

▼B

c) lennuõnnetuste uurimisorgani koostatud kaaskirjad lennuohutusalaste soovitude edastamiseks adressaadile, kui soovitude andnud lennuõnnetuste uurimisorgan seda taotleb;

d) vastavalt direktiivile 2003/42/EÜ esitatud vahejuhtumite ettekanded.

Pardaregistraatori salvestisi ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul eesmärgil kui ohutusalane uurimine, lennukõlblikkus või hooldus, välja arvatud juhul, kui sellised salvestised on muudetud mitteidentifitseeritavaks või kui need avalikustatakse turvalisust tagaval viisil.

3. Olenemata lõigetest 1 ja 2, võib õigusemõistmise eest vastutav asutus või siseriikliku õiguse alusel salvestiste avalikustamise otsustamise küsimuses pädev asutus otsustada, et kasu, mis tuleneb lõigetes 1 ja 2 osutatud andmete avalikustamisest mis tahes muul seadusega lubatud eesmärgil, kaalub üles negatiivse siseriikliku ja rahvusvahelise mõju, mida selline tegevus võib avaldada asjaomasele või mõnele tulevikus toimuvale ohutusalasele uurimisele. Liikmesriigid võivad otsustada piirata juhtumite liike, mille puhul võib vastu võtta sellise avalikustamise otsuse, kooskõlas liidu õigusaktidega.

Lõigetes 1 ja 2 viidatud salvestisi võib muul kui ohutusalase uurimise eesmärgil ning lisaks lõike 2 osas muul kui lennuohutuse suurendamise eesmärgil edastada teisele liikmesriigile juhul, kui seda lubab edastava liikmesriigi õigus. Vastuvõtva liikmesriigi asutustel on lubatud sellise edastamise tulemusel saadud salvestisi töödelda või avalikustada üksnes pärast eelnevat konsulteerimist edastava liikmesriigiga ning järgides vastuvõtva liikmesriigi õigust.

4. Avalikustada võib üksnes selliseid andmeid, mis on lõikes 3 osutatud eesmärkideks tingimata vajalikud.

*Artikkel 15***Teabevahetus**

1. Uurimise eest vastutava lennuõnnetuste uurimisorgani töötajad või ohutusalases uurimises osalema või sellele kaasa aitama kutsutud mis tahes isikud täidavad kohaldatavaid ametisaladuse eeskirju, sealhulgas kaitsuvad lennuõnnetuses või intsidentis osalenud isikute anonüümsust vastavalt kohaldatavatele õigusaktidele.

2. Ilma et see piiraks artiklites 16 ja 17 sätestatud kohustuste täitmist, edastab uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan õhusõiduki või õhusõiduki seadmete tootmise või hoolduse eest vastutavatele isikutele ning õhusõidukite käitamise või töötajate koolitamise eest vastutavatele füüsilistele või juriidilistele isikutele teabe, mida ta peab vajalikuks lennuõnnetuste või tõsiste intsidentide ennetamiseks.

3. Ilma et see piiraks artiklites 16 ja 17 sätestatud kohustuste täitmist, annavad artiklis 8 osutatud uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan ja volitatud esindaja(d) Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite käsutusse ohutusalase uurimise

▼B

käigus kogutud asjakohase faktilise teabe, välja arvatud teabe, millele on osutatud artikli 14 lõikes 1 või mis põhjustab huvide konflikti. Euroopa Lennundusohutusamet ja siseriiklikud tsiviillennundusametid tagavad saadud teabe kaitse vastavalt artiklile 14 ning kohaldatavatele liidu õigusaktidele ja siseriiklikule õigusele.

4. Uurimise eest vastutaval lennuõnnetuste uurimisorganil on õigus teavitada ohvreid, nende lähedasi ja nende ühendusi ohutusalase uurimise faktilistest tähelepanekutest, toimingutest, võimalikest esialgsetest aruannetest või järeldustest ja/või lennuohutusalastest soovitustest, või avalikustada sellise teabe, tingimusel et see ei sea ohtu ohutusalase uurimise eesmärke ning on täielikult kooskõlas isikuandmete kaitset reguleerivate õigusaktidega.

5. Enne lõikes 4 osutatud teabe avalikustamist edastab uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan selle teabe ohvritele ja nende lähedastele või nende ühendustele viisil, mis ei sea ohtu ohutusalase uurimise eesmärke.

*Artikkel 16***Uurimisaruanne**

1. Iga ohutusalane uurimine lõpetatakse aruandega, mis on koostatud lennuõnnetuse või tõsise intsidendi liigile ja tõsidusele vastavas vormis. Aruandes märgitakse ära, et ohutusalase uurimise ainus eesmärk on lennuõnnetuse või intsidendite ennetamine tulevikus, mitte süüle või vastutusele osutamine. Vajaduse korral sisaldab aruanne lennuohutusalaseid soovitusi.

2. Aruandes kaitstakse kõigi lennuõnnetuse või tõsise intsidendiga seotud isikute anonüümsust.

3. Kui ohutusalaste uurimiste tulemusel koostatakse aruanded enne uurimise lõpuleviimist, võib lennuõnnetuste uurimisorgan enne aruannete avaldamist küsida asjaomastelt asutustelt nende märkusi, sealhulgas Euroopa Lennundusohutusametilt, ning nende vahendusel asjaomaselt tüübisertifikaadi omanikult, tootjalt ja käitajalt. Need isikud täidavad konsultatsioonide sisu suhtes kohaldatavaid ametisaladuse hoidmise eeskirju.

4. Enne lõpparuande avaldamist küsib lennuõnnetuste uurimisorgan asjaomastelt asutustelt nende märkusi, sealhulgas Euroopa Lennundusohutusametilt, ning nende vahendusel asjaomaselt tüübisertifikaadi omanikult, tootjalt ja käitajalt, kes täidavad konsultatsioonide sisu suhtes kohaldatavaid ametisaladuse hoidmise eeskirju. Selliste märkuste küsimisel järgib lennuõnnetuste uurimisorgan rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

5. Artikliga 14 hõlmatud teave lisatakse aruandesse üksnes juhul, kui see on vajalik lennuõnnetuse või tõsise intsidendi analüüsimiseks. Analüüsiks mittevajalikku teavet või teabe osi ei avalikustata.

▼B

6. Lennuõnnetuste uurimisorgan avalikustab lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul ning võimaluse korral hiljemalt 12 kuu jooksul alates lennuõnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kuupäevast.

7. Kui lõpparuannet ei ole võimalik avalikustada 12 kuu jooksul, avaldab lennuõnnetuste uurimisorgan vahearuarande vähemalt kord aastas lennuõnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kuupäeval, kirjeldades uurimise seisu ning tõstatatud ohutusealaseid küsimusi.

8. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab lõpparuande koopia ja lennuohutusosalased soovitud võimalikult kiiresti:

a) asjaomaste riikide lennuõnnetuste uurimisorganitele ja tsiviillennundusametitele ning Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile, kooskõlas rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega;

b) aruandes sisalduvate lennuohutusosalaste soovitude adressaatidele,

c) komisjonile ja Euroopa Lennundusohutusametile, välja arvatud juhul, kui aruanne on avalikkusele kättesaadav elektrooniliselt, millisel juhul annab lennuõnnetuste uurimisorgan üksnes teada nende kättesaadavusest.

*Artikkel 17***Lennuohutusosalased soovitud**

1. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab ohutusosalase uurimise mis tahes etapis pärast nõuetekohast konsulteerimist asjaomaste isikutega asjaomastele asutustele, sealhulgas neile, kes asuvad muudes liikmesriikides või kolmandates riikides, kuupäevaga varustatud kaaskirjas soovitusi ennetavate meetmete kohta, mille kohest võtmist ta peab lennuohutuse parandamiseks vajalikuks.

2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib anda lennuohutusosalaseid soovitusi ka mitmete uurimiste raames tehtud uuringute või analüüside või mis tahes muu tegevuse põhjal, mis on viidud läbi vastavalt artikli 4 lõikele 4.

3. Lennuohutusosalane soovitus ei loo mingil juhul eeldust lennuõnnetuse, tõsise intsidendi või intsidendiga seotud süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

*Artikkel 18***Lennuohutusosalaste soovitude järelmeetmed ja lennuohutusosalaste soovitude andmebaas**

1. Lennuohutusosalase soovitude adressaat kinnitab kaaskirja kättesaamist ja teavitab soovitude andnud lennuõnnetuste uurimisorganit 90 päeva jooksul pärast kaaskirja kättesaamist võetud või kaalumisel olevatest meetmetest, vajaduse korral nende teostamiseks vaja minevast ajast ning juhul, kui meetmeid ei võeta, selle põhjustest.

▼B

2. 60 päeva jooksul pärast vastuse kättesaamist teavitab lennuõnnetuste uurimisorgan adreassaati sellest, kas ta peab vastust piisavaks, ja põhjendab seda, kui nad on eriarvamusel meetmete võtmatajätmise suhtes.

3. Iga lennuõnnetuste uurimisorgan kehtestab enda antud lennuohutusalastele soovitudele saadud vastuste registreerimise korra.

4. Lennohutusalase soovitude adreassaat, sealhulgas tsiviillennunduse ohutuse eest vastutavad asutused liikmesriikide ja liidu tasandil, kehtestavad korra lennohutusalaste soovitude täitmiseks võetud meetmete jälgimiseks.

5. Lennoõnnetuste uurimisorganid registreerivad komisjoni 12. novembri 2007. aasta määrusega (EÜ) nr 1321/2007 (milles sätestatakse rakenduseeskirjad tsiviillennunduse vahejuhtumeid käsitleva sellise teabe koondamise kohta kesksesse andmekogusse, mida vahetatakse direktiivi 2003/42/EÜ kohaselt) ⁽¹⁾ loodud keskses andmekogus kõik lennohutusalased soovited, mis on antud vastavalt artikli 17 lõigetele 1 ja 2, ning neile antud vastused. Samal viisil registreerivad lennoõnnetuste uurimisorganid keskses andmekogus kõik kolmandatelt riikidelt saadud lennohutusalased soovited.

▼M1**▼B***Artikkel 20***Teave pardal olevatest isikutest ja ohtlikest kaupadest**

1. Liidu lennuettevõtjad ja kolmandate riikide lennuettevõtjad, kelle lennud kasutavad saabumiseks või väljumiseks lennuvälju, mis asuvad liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kehtestavad korra, mis võimaldab koostada:

a) võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt kahe tunni jooksul pärast õhusõidukiga toimunud lennuõnnetusest teatamist parimal teadaoleval tabel põhineva kinnitatud nimekirja kõikidest õhusõiduki pardal olnud isikutest, ja

b) vahetult pärast õhusõidukiga toimunud lennuõnnetusest teatamist nimekirja õhusõiduki pardal olnud ohtlikest kaupadest.

2. Nimekirjad, millele on osutatud lõikes 1, tehakse kättesaadavaks uurimise eest vastutavale lennuõnnetuste uurimisorganile, iga liikmesriigi poolt pardal olnud isikute lähedastega suhtlema määratud asutusele ja vajaduse korral meditsiiniüksustele, kes võivad seda teavet vajada ohvrite ravimisel.

3. Lennoõnnetusse sattunud lennuki pardal viibinud reisijate lähedastega kiiresti ühenduse võtmiseks pakuvad lennuettevõtjad reisijatele võimalust teatada kontaktisik, kellega lennuõnnetuse korral ühendust

⁽¹⁾ ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.

▼B

võtta. Neid andmeid võib lennuettevõtja kasutada ainult lennuõnnetuse korral ja neid ei tohi edastada kolmandatele isikutele või kasutada kaubanduslikel eesmärkidel.

4. Pardal olnud isiku nime ei tehta avalikkusele kättesaadavaks enne, kui asjaomased asutused on isiku lähedasi juhtunust teavitanud. Lõike 1 punktis a osutatud nimekiri on konfidentsiaalne kooskõlas liidu õigusaktidega ja siseriikliku õigusega ning sellest tulenevalt tehakse kõnealuses nimekirjas oleva isiku nimi avalikkusele kättesaadavaks ainult juhul, kui pardal viibinud isiku lähedased ei ole selle vastu.

*Artikkel 21***Lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamine**

1. Et kindlustada lennuõnnetuse korral ELi tasandil laiaulatuslikum ja ühtsem tegutsemine, koostab iga liikmesriik siseriiklikul tasandil tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetustest tingitud hädaolukordade lahendamise kava. Hädaolukordade lahendamise kava hõlmab ka tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamist.

2. Liikmesriigid tagavad, et kõigil nende territooriumil registreeritud lennuettevõtjatel on olemas tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamise kava. Nimetatud kava peab eelkõige arvesse võtma psühholoogilist abi tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ohvritele ja nende lähedastele ning võimaldama lennuettevõtjal toime tulla suure lennuõnnetusega. Liikmesriigid auditeerivad nende territooriumil registreeritud lennuettevõtjate abistamiskavasid. Liikmesriigid ergutavad ka liidus tegutsevaid kolmandate riikide lennuettevõtjaid vastu võtma tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamise kavasid.

3. Kui on toimunud lennuõnnetus, määrab uurimist juhtiv liikmesriik, liikmesriik, kus on registreeritud lennuõnnetusse sattunud õhusõidukit omav lennuettevõtja, või liikmesriik, kelle kodanikke viibis arvukalt lennuõnnetusse sattunud õhusõiduki pardal, kontaktisiku ohvritele ja nende lähedastele.

4. Liikmesriigil või kolmandal riigil, kellel on liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, toimunud lennuõnnetuse vastu erihuvi seoses tema kodanike surma või raskete vigastustega, lubatakse määrata ekspert, kellel on õigus:

- a) külastada õnnetuskohta;
- b) pääseda juurde asjakohasele faktilisele teabele, mida uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan on lubanud üldsusele avaldada, ning uurimise seisu kajastavale teabele;
- c) saada lõpparuande koopia.

▼B

5. Lõike 4 alusel ametisse määratud ekspert võib vastavalt kohaldatavatele kehtivatele õigusaktidele aidata ohvreid identifitseerida ja osaleda kohtumistel oma riigist pärit ellujäänutega.

6. Kolmandate riikide lennuettevõtjad täidavad samuti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 785/2004 (kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele) ⁽¹⁾ artikli 2 lõike 1 kohaselt kõnealuses määruuses sätestatud kindlustuskohustusi.

*Artikkel 22***Juurdepäas dokumentidele ja isikuandmete kaitse**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruse (EÜ) nr 1049/2001 (üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele) ⁽²⁾ kohaldamist.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiviga 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽³⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽⁴⁾.

*Artikkel 23***Karistused**

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva määruse rikkumise eest kohaldatavate karistuste kohta. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Artikkel 24***Määruse muutmine**

Käesolev määrus vaadatakse läbi hiljemalt 3. detsembril 2014. Kui komisjoni arvates tuleks käesolevat määrust muuta, palub ta võrgustikul esitada esialgse arvamuse, mis edastatakse ka Euroopa Parlamendile, nõukogule, liikmesriikidele ja Euroopa Lennundusohutusametile.

*Artikkel 25***Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 94/56/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

⁽¹⁾ ELT L 138, 30.4.2004, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

⁽³⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

⁽⁴⁾ EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

▼B

Artikkel 26

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist
Euroopa Liidu Teatajas.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

*LISA***Tõsiste intsidentide näidete loetelu**

Järgnevalt on esitatud tüüpilised näited intsidentidest, mis tõenäoliselt loetakse tõsisteks intsidentideks. Loetelu ei ole ammendav ja on üksnes juhiseks tõsiste intsidentide määramisel:

- kokkupõrkeohu, mis nõudis eemaldumismanöövri sooritamist või mille puhul eemaldumismanööver oleks olnud otstarbekas kokkupõrke või ohuolukorra vältimiseks;
- olukord, kus juhitalval lennul õnnestus vaevu vältida kokkupõrget maaga;
- katkestatud start suletud või hõivatud lennurajalt, ruleerimisrajalt (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajalt;
- start suletud või hõivatud lennurajalt, ruleerimisrajalt (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajalt;
- maandumine või maandumisüritus suletud või hõivatud lennurajale, ruleerimisrajale (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajale;
- stardil või tõusu algfaasis ettenähtud lennuparameetrite mittesaavutamine;
- tulekahjud või suits reisijatesalongis või lastiruumis või mootoripõleng, isegi kui põleng likvideeritakse tulekustutusainetega;
- juhtumid, mille puhul meeskonnaliikmed on sunnitud kasutama tagavarahapnikku;
- õhusõiduki konstruktsiooni või mootori purunemise juhtumid, sealhulgas mootori täielikud purunemised, mida ei klassifitseerita lennuõnnetusteks;
- õhusõiduki käitamist tõsiselt mõjutava ühe või mitme süsteemi korduvad rikked;
- õhusõiduki meeskonna tegutsemisvõime kaotus lennu ajal;
- kütuse hulk, mis nõuab, et piloot kuulutaks välja avariiolekorra;
- lennuraja hõivamine, mis liigitatakse lennuradade hõivamise ärahoidmise käsiraamatu kohaselt (ICAO dokument 9870), mis sisaldab teavet tõsidusastmesse liigitamise kohta, tõsidusastmesse A;
- intsidendid startimisel või maandumisel; sellised intsidendid nagu vajakmaandumine ja rajalt väljajooks;
- süsteemirikked, ilmastikunähtused, ettenähtud lennupiirangute ületamine või muud juhtumid, mis võivad raskendada õhusõiduki juhtimist;
- enam kui ühe süsteemi rike paralleelsüsteemis, mis on nõutav õhusõiduki juhtimiseks ja navigeerimiseks.