

32010R0996

L 295/35

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

12.11.2010.

UREDBA (EU) br. 996/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 20. listopada 2010.**

o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog nadzornika za zaštitu podataka ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

(1) U civilnom zrakoplovstvu u Europi mora se osigurati visoka opća razina sigurnosti te učiniti sve kako bi se smanjio broj nesreća i nezgoda i tako ojačalo povjerenje javnosti u zračni promet.

(2) Žurnim istragama o nesrećama i nezgodama koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu poboljšava se sigurnost u zrakoplovstvu te doprinosi sprečavanju nesreća i nezgoda.

(3) Izvješćivanje, analiza i prosljeđivanje zaključaka o nezgodama povezanim sa sigurnošću od temeljnog su značaja za poboljšanje sigurnosti u zrakoplovstvu. Zato bi do 31. prosinca 2011. Komisija trebala iznijeti prijedlog o reviziji Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2003. o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁴⁾.

(4) Jedini cilj istraga koje se odnose na sigurnost trebao bi biti sprečavanje nesreća i nezgoda u budućnosti, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

(5) Treba voditi računa o Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanoj u Čikagu 7. prosinca 1944. („Čikaška konvencija”) koja predviđa provedbu mjera potrebnih za osiguranje sigurne operacije zrakoplova, a posebno njezina Priloga 13. i njegovih naknadnih izmjena, kojima se utvrđuju međunarodni standardi i preporučene prakse u pogledu istraga o zrakoplovnim nesrećama i nezgodama te definiraju izrazi „država registracije”, „država operatora”, „država projektiranja”, „država proizvodnje” i „država događaja”.

(6) U skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama iz Priloga 13. Čikaškoj konvenciji, za provedbu istraga o nesrećama i ozbiljnim nezgodama odgovorna je država u kojoj se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila ili država registracije ako nije moguće sa sigurnošću utvrditi na području koje države se mjesto nesreće ili ozbiljne nezgode nalazi. Država može zadaću provedbe istrage povjeriti drugoj državi ili zatražiti njezinu pomoć. Istrage koje se odnose na sigurnost u Uniji moraju se provoditi na sličan način.

(7) Iskustva stečena provedbom Direktive Vijeća 94/56/EZ od 21. studenoga 1994. o uspostavljanju temeljnih načela u provođenju istraga o nesrećama i nezgodama u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁵⁾ moraju se iskoristiti za poboljšanje učinkovitosti istraga i sprečavanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu u Uniji.

⁽¹⁾ Mišljenje od 27. svibnja 2010. (nije još objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ SL C 132, 21.5.2010., str. 1.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 21. rujna 2010. (nije još objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 11. listopada 2010.

⁽⁴⁾ SL L 167, 4.7.2003., str. 23.

⁽⁵⁾ SL L 319, 12.12.1994., str. 14.

- (8) Treba voditi računa o promjenama uvedenima u institucionalnom i regulatornom okviru koji uređuje sigurnost civilnog zrakoplovstva u Uniji nakon donošenja Direktive 94/56/EZ, posebno nakon osnivanja Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Budući da se sigurnost u zrakoplovstvu sve više uređuje na razini Unije, potrebno je voditi računa i o europskoj dimenziji preporuka u pogledu sigurnosti.
- (9) EASA obavlja u ime država članica funkcije i zadaće države projektiranja, proizvodnje i registracije, kada se one odnose na odobravanje projekata, kako je navedeno u Čikaškoj konvenciji i njezinim prilogima. Zbog toga, te u skladu s Prilogom 13. Čikaškoj konvenciji, EASA-u treba pozvati da sudjeluje u istragama koje se odnose na sigurnost kako bi u okviru svojih ovlasti doprinijela njihovoj učinkovitosti i osigurala sigurnost projektiranja zrakoplova, ne utječući pritom na neovisnost istrage. Nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo trebala bi također biti pozvana da sudjeluju u istragama koje se odnose na sigurnost.
- (10) S obzirom na njihove odgovornosti u pogledu sigurnosti, osobe koje je EASA imenovala, kao i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo, morale bi imati pristup informacijama koje su relevantne za ocjenu učinkovitosti zahtjeva u pogledu sigurnosti.
- (11) Kako bi se poboljšalo sprečavanje zrakoplovnih nesreća i nezgoda, EASA, u suradnji s nadležnim tijelima država članica, trebala bi također sudjelovati u razmjeni i analizi informacija u okviru sustava za izvješćivanje o događajima, u skladu s Direktivom 2003/42/EZ, izbjegavajući pritom bilo kakav sukob interesa. Te informacije treba na odgovarajući način zaštititi od neovlaštene uporabe ili otkrivanja.
- (12) Prepoznato je da bi sudjelovanje EASA-e i nadležnih tijela država članica u razmjeni i analizi informacija navedenih u Direktivi 2003/42/EZ bilo korisno pri provedbi istraga koje se odnose na sigurnost omogućavanjem mrežnog pristupa relevantnim informacijama u vezi sa sigurnošću iz središnje zbirke informacija o događajima u civilnom zrakoplovstvu.
- (13) Opseg istraga koje se odnose na sigurnost trebao bi ovisiti o poukama koje je pri takvim istragama moguće izvući kako bi se poboljšala sigurnost u zrakoplovstvu, vodeći pritom računa o potrebi da se sredstva za provedbu istraga u Uniji koriste na troškovno učinkovit način.
- (14) Istrage o nesrećama i nezgodama morale bi provoditi neovisno tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ili bi se one morale provoditi pod njegovim nadzorom kako bi se izbjegao bilo kakav sukob interesa i bilo kakvo moguće vanjsko uplitanje u utvrđivanje uzroka događaja koji se istražuju.
- (15) Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost imaju središnju ulogu u istražnom postupku koji se odnosi na sigurnost. Njihov je rad najvažniji za utvrđivanje uzroka nesreće ili nezgode. Zbog toga je ključno da oni svoje istrage provode posve neovisno i da imaju financijske i ljudske resurse potrebne za uspješnu i učinkovitu provedbu istraga.
- (16) Potrebno je ojačati kapacitete tijela država članica odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, a njihova međusobna suradnja potrebna je radi poboljšanja učinkovitosti istraga i sprečavanja nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu u Uniji.
- (17) Potrebno je prepoznati, i na europskoj razini osnažiti, usklađenu ulogu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost kako bi se stvorila stvarna dodana vrijednost u području sigurnosti u zračnom prometu na temelju već postojeće suradnje među takvim tijelima i resursa kojima države članice raspolažu za provedbu istraga, koji bi se trebali koristiti na najučinkovitiji mogući način. Najbolji način da se ta uloga prepozna i osnaži jest da se stvori Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva („Mreža”) s jasno definiranim ulogom i zadaćama.
- (18) Mreža bi svoje aktivnosti usklađivanja trebala obavljati transparentno i neovisno, pri čemu bi joj Unija trebala pružati aktivnu potporu.
- (19) Ciljevi ove Uredbe mogu se bolje postići ako se surađuje s trećim zemljama kojima bi se moglo dopustiti da sudjeluju u radu Mreže kao promatrači.
- (20) Budući da je ključno osigurati jasna prava za istrage koje se odnose na sigurnost, države članice morale bi, u skladu s važećim pravnim propisima o ovlastima tijela odgovornih za sudske istrage i, prema potrebi, u tijesnoj suradnji s tim tijelima, osigurati da tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost mogu izvršavati svoje zadaće pod najboljim mogućim uvjetima u interesu sigurnosti zračnog prometa. Tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost trebala bi stoga imati brz i neograničen pristup mjestu nesreće te bi im trebalo staviti na raspolaganje sve elemente potrebne za ispunjenje zahtjeva istrage koja se odnosi na sigurnost, ne dovodeći u pitanje ciljeve sudske istrage.

- (21) Učinkovita istraga koja se odnosi na sigurnost moguća je samo ako se na odgovarajući način pohrane važni dokazi.
- (22) Sustav sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu temelji se na povratnim informacijama i iskustvu stečenom iz nesreća i nezgoda, u slučaju kojih je potrebno strogo primijeniti pravila o povjerljivosti kako bi se i u budućnosti osigurala dostupnost dragocjenih izvora informacija. U tom smislu, na odgovarajući se način moraju zaštititi osjetljive informacije koje se tiču sigurnosti.
- (23) Nesreća zadire u određen broj različitih javnih interesa, kao što su sprečavanje budućih nesreća i dobro pravosuđe. Ti interesi nadilaze pojedinačne interese umiješanih stranaka i određeni događaj. Potrebno je skrbiti o pravoj ravnoteži među svim interesima kako bi se osigurao opći javni interes.
- (24) Sustav civilnog zrakoplovstva morao bi promicati i neresivno okruženje koje bi olakšalo spontano izvješćivanje o događajima i na taj način doprinijelo načelu „kulture pravičnosti”.
- (25) Informacije, koje je neka osoba dostavila u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost, ne bi smjele biti uporabljene protiv te osobe, u skladu s ustavnim načelima i nacionalnim pravom.
- (26) Državama članicama trebalo bi omogućiti da ograniče slučajeve u kojima se donosi odluka o otkrivanju informacija prikupljenih tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost, a da se pritom ne utječe na nesmetani rad pravosuđa.
- (27) Kako bi se nesreće i nezgode spriječile, važno je u što kraćem roku priopćiti relevantne informacije, posebno izvješća i preporuke u pogledu sigurnosti, koje proizlaze iz istraga koje se odnose na sigurnost.
- (28) Kako bi se učinkovito spriječile nesreće i nezgode u civilnom zrakoplovstvu, nadležno tijelo trebalo bi uvijek uzeti u obzir preporuke u pogledu sigurnosti koje proizlaze iz istrage o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi ili nekog drugog izvora, primjerice studije o sigurnosti i, prema potrebi, postupati u skladu s njima.
- (29) Trebalo bi poticati napredak u područjima istraživanja koja se odnose kako na utvrđivanje položaja zrakoplova u realnom vremenu tako i na pristup informacijama sadržanima u uređajima za snimanje podataka parametara leta, tako da navedeni uređaji ne moraju biti i fizički prisutni, kako bi se poboljšali alati kojima istražitelji raspolažu za utvrđivanje uzroka nesreća i poboljšale mogućnosti sprečavanja novih nesreća. Takav bi napredak predstavljao važan korak naprijed u pogledu sigurnosti zračnog prometa.
- (30) Iskustvo je pokazalo da je ne samo ponekad teško brzo pribaviti pouzdane popise osoba u zrakoplovu, nego i da je važno odrediti rok u kojemu se od zračnog prijevoznika mogu zatražiti takvi popisi. Osim toga, podatke u takvim popisima potrebno je zaštititi od neovlaštene uporabe ili otkrivanja. Također, potrebno je raspolagati informacijama o opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću kako bi se minimizirali rizici kojima su istražitelji na mjestu događaja izloženi.
- (31) Nakon zrakoplovne nesreće teško je brzo odrediti odgovarajuću osobu koju treba obavijestiti o prisutnosti putnika u zrakoplovu. Stoga bi putnicima trebalo omogućiti da odrede osobu koja će se kontaktirati.
- (32) Potrebno je na odgovarajući način odrediti pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim blišnjima.
- (33) Način na koji se države članice i zrakoplovne tvrtke nose s nesrećom i njezinim posljedicama od ključne je važnosti. Zato bi države članice morale imati plan hitnih mjera koji bi obuhvaćao, posebno, hitno posredovanje u zračnoj luci te pomoć žrtvama nesreća u zračnom prometu i njihovim blišnjima. Zrakoplovne tvrtke bi također morale imati plan pomoći žrtvama nesreća u civilnom zračnom prometu i njihovim blišnjima. Posebnu pažnju trebalo bi posvetiti potpori žrtvama, njihovim blišnjima i udruženjima te komunikaciji s njima.
- (34) Prilikom primjene ove Uredbe trebalo bi u potpunosti poštovati pravila o pristupu podacima, obradi podataka i zaštiti pojedinaca, utvrđena u odgovarajućim pravnim aktima Unije.
- (35) Sankcije bi prije svega trebale omogućiti sankcioniranje svake osobe koja u suprotnosti s ovom Uredbom otkrije informacije zaštićene ovom Uredbom; ometa djelovanje tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost tako što onemogućuje istražitelje da obavljaju svoje dužnosti ili odbija predati korisne snimke, važne informacije i dokumente skrivajući, krivotvoreći ili uništavajući ih; ili ne obavijesti nadležna tijela o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi o kojoj ima saznanja.

- (36) Budući da cilj ove Uredbe, a to je uspostava zajedničkih pravila u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva, ne mogu dostatno ostvariti države nego ga se, zbog europske dimenzije ove Uredbe i učinaka koje ona ima na cijelu Europu, može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može poduzeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenoga članka, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (37) Direktivu 94/56/EZ treba stoga staviti izvan snage.
- (38) Izjava ministara o zračnoj luci Gibraltar, dogovorena na prvom ministarskom sastanku Foruma za dijalog o Gibraltaru 18. rujna 2006. u Córdoba, zamijenit će Zajedničku izjavu o zračnoj luci Gibraltar, donesenu 2. prosinca 1987. u Londonu, pri čemu će se poštovanje svih njezinih odredaba smatrati poštovanjem odredaba izjave iz 1987.,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

1. Cilj je ove Uredbe poboljšati sigurnost u zračnom prometu osiguranjem visoke razine učinkovitosti, žurnosti i kakvoće istraga koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva u Europi, čiji je jedini cilj spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, ne utvrđujući pritom krivnju ili odgovornost, uključujući osnivanje Europske mreže tijela za istrage koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva. Ovom se Uredbom također propisuju pravila o pravovremenom osiguranju informacija o svim osobama ili opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću. Ona također ima za cilj poboljšati pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim bližnjima.

2. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne dovodi u pitanje pravni položaj Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske u pogledu spora o suverenosti nad državnim područjem na kojem se nalazi zračna luka.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

- (1) „nesreća” znači događaj povezan s operacijom zrakoplova koji se u slučaju zrakoplova s posadom događa u vremenu

od ukrcaja bilo koje osobe u zrakoplov radi letenja do iskrcaja svih osoba koje su se ukrcale s tom namjerom ili, u slučaju zrakoplova bez posade, u vremenu od trenutka kada je zrakoplov spreman za vožnju radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov primarni pogonski sustav isključujući, pri čemu:

(a) je osoba smrtno ili ozbiljno ozlijeđena:

- jer je bila u zrakoplovu, ili
- zbog neposrednog kontakta s bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su se odvojili od zrakoplova, ili
- zbog neposredne izloženosti mlaznom udaru,

osim ako su ozljede posljedica prirodnih uzroka, samoranjanja ili su ih nanijele druge osobe, ili ako su ozlijeđeni slijepi putnici koji se skrivaju izvan prostora koji su obično namijenjeni putnicima i posadi; ili

(b) zrakoplov je pretrpio oštećenja ili strukturalni kvar koji nepovoljno utječe na strukturalnu snagu, rad ili karakteristike zrakoplova te obično zahtijeva značajnije popravke ili zamjenu oštećenih sastavnih dijelova, osim u slučaju kvara ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegovu oplatu ili dodatnu opremu), propelere, vrhove krila, antene, sonde, lopatice, gume, kočnice, kotače, obloge, ploče, vrata podvozja za slijetanje, vjetrobranska stakla, oplatu zrakoplova (kao što su manja udubljena ili rupe) ili manja oštećenja glavnih krakova rotora, repnih krakova rotora, podvozja za slijetanje, i oštećenja uzrokovana tučom ili sudarima s pticama (uključujući rupe u radarskom nosu); ili

(c) zrakoplov je nestao ili je potpuno nedostupan;

(2) „ovlašteni predstavnik” znači osobu koju je država imenovala na temelju njezinih kvalifikacija kako bi sudjelovala u istrazi koja se odnosi na sigurnost, a koju provodi druga država. Ovlašteni predstavnik kojega imenuje država članica dolazi iz tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost;

(3) „savjetnik” znači osobu koju je država imenovala na temelju njezinih kvalifikacija da njezinu ovlaštenom predstavniku pomogne u istrazi koja se odnosi na sigurnost;

- (4) „uzroci” znači radnje, propusti, događaji, uvjeti ili kombinacija svih tih elemenata koji su doveli do nesreće ili nezgode; prepoznavanje uzroka ne podrazumijeva utvrđivanje krivnje ili upravnopravne, građanskopravne ili kaznenopravne odgovornosti;
- (5) „smrtna ozljeda” znači ozljeda koju je osoba pretrpjela u nesreći i čija je posljedica smrt te osobe u roku od 30 dana od dana kada se nesreća dogodila;
- (6) „uređaj za snimanje podataka o letu” znači svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u zrakoplov kako bi olakšao istrage o nesreći/nezgodi;
- (7) „nezgoda” znači događaj povezan s operacijom zrakoplova koji utječe ili bi mogao utjecati na sigurnost njegovih operacija, a nije nesreća;
- (8) „međunarodni standardi i preporučene prakse” znači međunarodni standardi i preporučena praksa koji se odnose na istrage zrakoplovnih nesreća i nezgoda, usvojene u skladu s člankom 37. Čikaške konvencije;
- (9) „glavni istražitelj” znači osoba koja je na temelju svojih kvalifikacija odgovorna za organizaciju, provedbu i nadzor istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (10) „operator” znači svaka fizička ili pravna osoba koja upravlja ili namjerava upravljati jednim zrakoplovom ili više njih;
- (11) „umiješana osoba” znači vlasnik, član posade ili operator zrakoplova koji su doživjeli nesreću ili ozbiljnu nezgodu; svaka osoba koja sudjeluje u održavanju, projektiranju ili proizvodnji toga zrakoplova ili u osposobljavanju njegove posade; druge osobe koje sudjeluju u pružanju usluga kontrole zračne plovidbe, letne informacije ili aerodromske usluge, a koje su pružile usluge za zrakoplov; osoblje nacionalnog tijela za civilno zrakoplovstvo; ili osoblje EASA-e;
- (12) „preliminarno izvješće” znači priopćenje namijenjeno brzom prosljeđivanju informacija dobivenih tijekom ranih faza istrage;
- (13) „bližnji” znači članovi uže obitelji i/ili najbliži rod i/ili druge osobe koje su blisko povezane sa žrtvom nesreće, kako je to definirano u nacionalnom pravu žrtve;
- (14) „istraga koja se odnosi na sigurnost” znači postupak koji provodi tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u svrhu sprečavanja nesreća ili nezgoda, a koji uključuje prikupljanje i analizu informacija, donošenje zaključaka, uključujući određivanje uzroka i/ili pogodujućih čimbenika te, prema potrebi, izradu preporuka u pogledu sigurnosti;
- (15) „sigurnosna preporuka” znači prijedlog koji u svrhu sprečavanja nesreća i nezgoda daje tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost na temelju informacija dobivenih u istrazi koja se odnosi na sigurnost ili iz drugih izvora kao što su studije sigurnosnog stanja;
- (16) „ozbiljna nezgoda” znači nezgoda koja se dogodila u okolnostima koje upućuju na to da je postojala velika vjerojatnost da se nesreća dogodi i koja je povezana s operacijom zrakoplova, a koja se u slučaju zrakoplova s posadom događa u vremenu od ukrcaja bilo koje osobe u zrakoplov radi letenja do iskrcaja svih osoba koje su se ukrcale s tom namjerom ili, u slučaju zrakoplova bez posade, u vremenu od trenutka kada je zrakoplov spreman za vožnju radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov primarni pogonski sustav isključuje. Popis primjera ozbiljnih nezgoda nalazi se u Prilogu;
- (17) „ozbiljna ozljeda” znači ozljeda koju je osoba pretrpjela u nesreći i koja ima za posljedicu:
- (a) hospitalizaciju dužu od 48 sati, a koja je počela u roku od sedam dana od dana kada je osoba pretrpjela ozljedu;
 - (b) prijelom bilo koje kosti (osim jednostavnih prijeloma prstiju na ruci ili nozi ili nosa);
 - (c) razderotine koje uzrokuju ozbiljno krvarenje, oštećenje živaca, mišića ili tetiva;
 - (d) ozljede bilo kojeg unutarnjeg organa;
 - (e) opekline drugog ili trećeg stupnja ili svaku opeklinu koja zahvaća više od 5 % tjelesne površine;

- (f) provjereno izlaganje infektivnim tvarima ili štetnom zračenju.

Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na istrage o nesrećama i ozbiljnim nezgodama koje se odnose na sigurnost:

- (a) koje su se dogodile na područjima država članica na koje se Ugovori primjenjuju, u skladu s međunarodnim obvezama država članica;
- (b) koje su doživjeli zrakoplovi koji su registrirani u državi članici ili kojima upravlja poduzeće sa sjedištem u državi članici, a koje su se dogodile izvan državnog područja država članica na koje se Ugovori primjenjuju, ako takve istrage ne provodi druga država;
- (c) u slučaju kojih je država članica ovlaštena na temelju međunarodnih standarda i preporučenih praksi imenovati ovlaštenog predstavnika kako bi sudjelovala kao država registracije, država operatora, država projektiranja, država proizvodnje ili država koja na zahtjev države koja provodi istragu osigurava informacije, objekte ili stručnjake;
- (d) u slučaju kojih je država koja provodi istragu dopustila državi članici koja zbog smrtnih slučajeva ili ozbiljnih ozljeda svojih državljana ima poseban interes imenovati stručnjaka.

2. Ova se Uredba primjenjuje i na pitanja koja se tiču pravodobnog davanja informacija o svim osobama i opasnom teretu u zrakoplovu koji je doživio nesreću te pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim blišnjima.

3. Ova Uredba ne primjenjuje se na istrage koje se odnose na sigurnost u slučaju nesreća i ozbiljnih nezgoda koje su doživjeli zrakoplovi koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadaće, osim ako tako ne odluči dotična država članica u skladu s člankom 5. stavkom 4. i nacionalnim zakonodavstvom.

Članak 4.

Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu

1. Svaka država članica osigurat će da istrage koje se odnose na sigurnost vodi ili nadzire bez vanjskog uplitanja stalno nacionalno tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu (dalje u tekstu: „tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost”) koje je ili samostalno ili u dogovoru

s drugim tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost sposobno neovisno provesti cijelu istragu koja se odnosi na sigurnost.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost funkcionalno je neovisno, posebno o zrakoplovnim tijelima koja su nadležna za plovidbenost, registraciju, letenje, održavanje, izdavanje licencija, kontrolu zračne plovidbe ili poslovanje zračnih luka i, općenito, o svakoj drugoj stranci ili subjektu čiji bi interesi ili misije mogli biti u suprotnosti sa zadaćom tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost ili bi mogle utjecati na njegovu objektivnost.

3. Pri vođenju istrage koja se odnosi na sigurnost, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost neće ni od koga tražiti niti primati upute te će imati neograničene ovlasti u vođenju istraga koje se odnose na sigurnost.

4. Aktivnosti tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost mogu se proširiti i na prikupljanje i analizu informacija koje se odnose na sigurnost zrakoplovstva, posebno u svrhu sprečavanja nesreća, ako te aktivnosti ne utječu na njegovu neovisnost i ne podrazumijevaju nikakve dužnosti u pogledu regulatornih i upravnih pitanja ili pitanja koja se odnose na standardizaciju.

5. Kako bi se javnost informirala o općem stupnju sigurnosti u zrakoplovstvu, svake godine na nacionalnoj će se razini objaviti pregled sigurnosti. U toj analizi izvori povjerljivih informacija neće biti razotkriveni.

6. Države članice moraju tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost opskrbiti na način da ono može neovisno izvoditi svoje zadaće i za to na raspolaganju mora imati dovoljna sredstva. Posebno:

(a) osoba na čelu tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost i/ili, u slučaju multimodalnog tijela, osoba na čelu odjela za zrakoplovstvo ima iskustvo i stručno znanje iz područja sigurnosti civilnoga zrakoplovstva što joj omogućuje da svoje zadaće obavlja u skladu s ovom Uredbom i nacionalnim pravom;

(b) istražitelji imaju status koji im pruža potrebna jamstva neovisnosti;

(c) tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ima barem jednog raspoloživog istražitelja koji je u slučaju veće zrakoplovne nesreće sposoban obavljati funkciju glavnog istražitelja;

(d) tijelu odgovornom za istrage koje se odnose na sigurnost odobrava se proračun koji mu omogućava ispunjenje njegovih zadaća;

(e) tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost ima na raspolaganju, izravno ili na temelju suradnje iz članka 6. ili dogovora s drugim nacionalnim tijelima ili subjektima, kvalificirano osoblje i odgovarajuće objekte, uključujući urede i hangare, u kojima je moguće skladištiti i pregledavati zrakoplove, njihov sadržaj i olupine.

Članak 5.

Obveza vođenja istrage

1. Svaka nesreća ili ozbiljna nezgoda u kojoj je sudjelovao zrakoplov, osim zrakoplova iz Priloga II. Uredbi (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa ⁽¹⁾, predmet je istrage koja se odnosi na sigurnost u državi članici na državnom području na kojem se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila.

2. Kada zrakoplov, osim zrakoplova iz Priloga II. Uredbi (EZ) br. 216/2008, koji je registriran u državi članici, doživi nesreću ili ozbiljnu nezgodu u mjestu za koje se ne može sa sigurnošću odrediti nalazi li se na državnom području neke države, istragu koja se odnosi na sigurnost vodit će tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost one države članice u kojoj je zrakoplov bio registriran.

3. Opseg istraga koje se odnose na sigurnost iz stavaka 1., 2. i 4. te postupak u skladu s kojim se takve istrage koje se odnose na sigurnost trebaju voditi određuje tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost, vodeći pritom računa o poukama koje namjerava izvući iz takvih istraga s ciljem poboljšanja zrakoplovne sigurnosti, uključujući zrakoplove najveće uzletne mase manje od ili jednake 2 250 kg.

4. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost može odlučiti istražiti nezgode, osim onih iz stavaka 1. i 2., kao i nesreće ili ozbiljne nezgode u kojima su sudjelovale druge vrste zrakoplova, u skladu s nacionalnim pravnim propisima država članica, kada očekuje da će pomoću takvih istraga steći spoznaje o sigurnosti.

5. Cilj istraga koje se odnose na sigurnost iz stavaka 1., 2. i 4. ni u kojem slučaju nije utvrđivanje krivnje ili odgovornosti. Istrage će biti neovisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i neće dovoditi u pitanje utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

Članak 6.

Suradnja među tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost

1. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost iz jedne države članice može zatražiti pomoć od tijela odgovornih za

istrage koje se odnose na sigurnost iz drugih država članica. Kada tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost pristane na temelju zahtjeva pružiti pomoć, takva će pomoć, u mjeri u kojoj je to moguće, biti pružena besplatno.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može zadaću vođenja istrage o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi na temelju međusobnog dogovora prenijeti na drugo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost i na taj način drugomu tijelu olakšati istražni postupak.

Članak 7.

Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva

1. Države članice osigurat će da njihova tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost među sobom uspostave Europsku mrežu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnoga zrakoplovstva (dalje u tekstu: „Mreža”), koja će se sastojati od osoba na čelu tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost iz svake države članice i/ili, u slučaju multi-modalnog tijela, čelnika zrakoplovnog odjela ili njihovih predstavnika, uključujući predsjednika izabranog među njima za razdoblje od tri godine.

Predsjednik će, tijesno surađujući s članovima Mreže, izraditi godišnji radni program Mreže koji će biti usklađen s ciljevima iz stavka 2. i odgovornostima iz stavka 3. Komisija će radni program prosljediti Europskome parlamentu i Vijeću. Predsjednik će također izraditi dnevni red za zasjedanja Mreže.

2. Mreža će nastojati dodatno unaprijediti kakvoću istraga koje provode tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost i ojačati njihovu neovisnost. Mreža će posebno poticati visoke standarde u pogledu istražnih metoda i osposobljavanja istražitelja.

3. Kako bi se postigli ciljevi iz stavka 2., Mreža je posebno odgovorna za:

(a) pripremu prijedloga i savjetovanje institucija Unije o svim aspektima izrade i provedbe politika Unije i pravila o istragama koje se odnose na sigurnost te o sprečavanju nesreća i nezgoda;

(b) promicanje razmjene informacija korisnih za poboljšanje zrakoplovne sigurnosti i aktivno promicanje organizirane suradnje između tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, Komisije, EASA-e i nacionalnih tijela za civilno zrakoplovstvo;

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

- (c) usklađivanje i organizaciju, kada je to potrebno, međusobnih pregleda i relevantnih aktivnosti u području izobrazbe i osposobljavanja istražitelja;
- (d) promicanje dobrih praksa u području istraga koje se odnose na sigurnost s ciljem razvoja zajedničke metodologije Unije za istrage koje se odnose na sigurnost i izradu popisa takvih praksa;
- (e) jačanje istražnih mogućnosti tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, posebno razvojem okvira za zajedničku uporabu sredstava i njegovim upravljanjem;
- (f) pružanje, na zahtjev tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost s ciljem primjene članka 6., odgovarajuće pomoći koja između ostalog uključuje davanje popisa istražitelja, opreme i sredstava raspoloživih u drugim državama članicama, koje tijelo koje provodi određenu istragu može koristiti;
- (g) pristup informacijama u bazi podataka iz članka 18. i analizu preporuka u pogledu sigurnosti iz tih baza kako bi se utvrdile važne preporuke u pogledu sigurnosti koje su relevantne za cijelu Uniju.

4. Komisija će o aktivnostima Mreže redovito izvještavati Europski parlament i Vijeće. Europski parlament se također mora obavijestiti o svim zahtjevima koje Vijeće ili Komisija podnese Mreži.

5. Članovi Mreže ne smiju ni zahtijevati ni prihvatiti upute od bilo kojeg tijela koje bi moglo utjecati na neovisnost istraga koje se odnose na sigurnost.

6. EASA će, prema potrebi, biti pozvana da na zasjedanjima Mreže sudjeluje kao promatrač. Na svoja zasjedanja Mreža može pozvati i promatrače iz tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost iz trećih zemalja i druge relevantne stručnjake.

7. Komisija će biti usko povezana s radom Mreže te će od Mreže primati potrebnu potporu u pogledu relevantnih aspekata u vezi s izradom politika i propisa Unije koji se odnose na istrage o nesrećama u civilnom zrakoplovstvu i sprečavanju tih nesreća. Komisija će Mreži osigurati potrebnu potporu koja će između ostalog uključivati i pomoć u pripremi i organizaciji zasjedanja te objavi godišnjeg izvješća o aktivnostima Mreže. Komisija će godišnje izvješće prosljediti Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 8.

Sudjelovanje EASA-e i nacionalnih tijela za civilno zrakoplovstvo u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Pod uvjetom da je zahtjev za nepostojanje sukoba interesa ispunjen, tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost pozvat će EASA-u i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo dotičnih država članica da u okviru svojih nadležnosti imenuju predstavnika koji će sudjelovati:

- (a) kao savjetnik glavnom istražitelju u svim istragama koje se odnose na sigurnost i koje se vode u skladu s člankom 5. stavcima 1. i 2. na državnom području države članice ili na mjestu iz članka 5. stavka 2. pod nadzorom i prema prosudbi glavnog istražitelja;
- (b) kao savjetnik imenovan u skladu s ovom Uredbom da pomogne ovlaštenom predstavniku/ovlaštenim predstavnicima država članica u svim istragama koje se odnose na sigurnost i vode u trećoj zemlji u kojoj je tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost pozvano imenovati ovlaštenog predstavnika u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama za istrage o zrakoplovnim nesrećama i nezgodama pod nadzorom ovlaštenog predstavnika.

2. Sudionici navedeni u stavku 1. imaju pravo, posebno:

- (a) obići mjesto nesreće i pregledati olupinu;
- (b) predložiti teme ispitivanja i prikupiti informacije od svjedoka;
- (c) dobiti preslike svih relevantnih dokumenata i činjeničnih informacija;
- (d) sudjelovati u ispisu podataka s bilježitelja zapisa, osim bilježitelja razgovora u kabini zrakoplova ili slika u pilotskoj kabini;
- (e) sudjelovati u istražnim radnjama koje se provode dalje od mjesta nesreće, kao što su pregledi sastavnih dijelova, ispitivanja i simulacije, neslužbeni sastanci o tehničkim pitanjima i sastanci o tijeku istrage, osim kada su u vezi s određivanjem uzroka ili izradom preporuka u pogledu sigurnosti.

3. EASA i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo podupirat će istragu u kojoj sudjeluju tako što će tijelu odgovornom za istragu koja se odnosi na sigurnost osigurati tražene informacije, savjetnike i opremu.

Članak 9.

Obveza obavješćivanja o nesrećama i ozbiljnim nezgodama

1. Svaka umiješana osoba koja zna da se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda dužna je o tome odmah obavijestiti tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost države na području na kojem se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost dužno je, u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama, odmah obavijestiti Komisiju, EASA-u, Međunarodnu organizaciju civilnog zrakoplovstva (ICAO), države članice i dotične treće zemlje o svim nesrećama i ozbiljnim nezgodama o kojima je bilo obavješćeno.

Članak 10.

Sudjelovanje država članica u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Nakon zaprimanja izvješća o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi od druge države članice ili treće zemlje, države članice koje su država registracije, država operatora, država projektiranja i država proizvodnje, obavijestit će što prije državu članicu ili treću zemlju na području na kojem se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila o tome namjeravaju li imenovati ovlaštenog predstavnika u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama. Ako se imenuje ovlašten predstavnik, navest će se i njegovo ime i podaci za kontakt, kao i predviđeni datum dolaska ako ovlašten predstavnik namjerava otputovati u državu koja je poslala obavijest.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost države članice na državnom području na kojem se nalazi glavno mjesto poslovanja imatelja certifikata za projekt tipa zrakoplova ili pogonskog sustava imenuje ovlaštene predstavnike za državu projektiranja.

Članak 11.

Status istražitelja za sigurnost

1. Nakon što ga tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost imenuje te bez obzira na bilo kakvu sudsku istragu, glavni istražitelj ovlašten je poduzimati mjere potrebne za ispunjenje zahtjeva istrage koja se odnosi na sigurnost.

2. Bez obzira na obveze u pogledu povjerljivosti, predviđene u pravnim aktima Unije ili nacionalnim pravnim propisima, glavni istražitelj posebno je ovlašten:

- (a) odmah dobiti neograničen i neometan pristup mjestu nesreće ili nezgode te zrakoplovu, njegovim dijelovima ili olupini;
- (b) osigurati da se odmah napravi popis dokaza i kontroliranog uklanjanja dijelova ili olupine radi pregleda ili analize;
- (c) odmah dobiti pristup uređajima za snimanje podataka o letu, njihovu sadržaju i svim drugim relevantnim zapisima te ih nadzirati;
- (d) zatražiti cjelovitu obdukciju tijela usmrćenih osoba i doprinijeti toj obdukciji te odmah dobiti pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja uzetih uzoraka;
- (e) zatražiti zdravstveni pregled osoba uključenih u operacije zrakoplova ili zatražiti ispitivanja uzoraka uzetih od tih osoba te odmah dobiti pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja;
- (f) pozvati i ispitati svjedoke te zahtijevati od njih da daju informacije ili dokaze koji su relevantni za vođenje istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (g) na slobodan pristup svim relevantnim informacijama ili evidencijama vlasnika, imatelja certifikata za projekt tipa zrakoplova, organizacije nadležne za održavanje, organizacije za obuku, operatora ili proizvođača zrakoplova, tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo, EASA-e i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili operatora aerodroma.

3. Glavni istražitelj prenijet će na svoje stručnjake ili savjetnike, kao i na ovlaštene predstavnike, njihove stručnjake i savjetnike, ovlasti iz stavka 2., u mjeri u kojoj je to potrebno kako bi mogli učinkovito sudjelovati u istrazi koja se odnosi na sigurnost. Te ovlasti ne dovode u pitanje prava istražitelja i stručnjaka koje je imenovalo tijelo nadležno za sudsku istragu.

4. Svaka osoba koja sudjeluje u istragama koje se odnose na sigurnost svoje će zadatke izvršavati neovisno i ni od koga osim od glavnog istražitelja ili ovlaštenog predstavnika neće tražiti ni primati upute.

Članak 12.

Usklađivanje istraga

1. Kada se pokrene i sudska istraga, glavni istražitelj o tome mora biti obaviješten. U tom slučaju, glavni će tužitelj osigurati sljedivost i zadržati nadzor nad uređajima za snimanje podataka o letu i svim materijalnim dokazima. Sudsko tijelo može imenovati službenika tog tijela da prati uređaje za snimanje podataka parametara leta ili materijalne dokaze do mjesta ispisa ili obrade. Ako postoji opasnost da pregled ili analiza takvih materijalnih dokaza prouzroči promjene na njima ili njihovu preobrazbu ili uništenje, potrebno je dobiti prethodno odobrenje pravosudnih tijela, ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo. Ako se u skladu s prethodnim dogovorima iz stavka 3. takvo odobrenje ne dobije u razumnom roku, ne duljem od dva tjedna od postavljenog zahtjeva, glavni istražitelj može svejedno započeti pregled ili analizu. Kada sudsko tijelo ima ovlast zaplijeniti sve dokaze, glavni istražitelj ima neposredan i neograničen pristup takvim dokazima kao i pravo njihova korištenja.

2. Ako se tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost sazna ili posumnja da je u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi došlo do nezakonitog ometanja, kako je to predviđeno u nacionalnom pravu, primjerice nacionalnim pravnim propisima koji se odnose na istrage o nesrećama, glavni istražitelj će o tome odmah obavijestiti nadležna tijela. Pod uvjetima iz članka 14., relevantne informacije prikupljene tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost odmah će se priopćiti tim tijelima, a na njihov im se zahtjev može predati i sva relevantna građa. Prosljeđivanje tih informacija i građe neće dovesti u pitanje pravo tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost da u dogovoru s tijelima kojima bi mogao biti prepusten nadzor nad mjestom nesreće nastave istragu koja se odnosi na sigurnost.

3. Države članice dužne su osigurati da tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost, s jedne strane, i druga tijela za koja se predviđa da će sudjelovati u aktivnostima povezanim s istragom koja se odnosi na sigurnost, primjerice pravosudna tijela, tijela za civilno zrakoplovstvo, tijela nadležna za traganje i spašavanje, s druge strane, međusobno surađuju na temelju prethodnih dogovora.

Ti dogovori moraju poštovati neovisnost tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost i omogućiti savjesno i učinkovito provođenje tehničke istrage. Prethodni dogovori, između ostalog, obuhvaćaju sljedeća pitanja:

- (a) pristup mjestu nesreće;
- (b) osiguranje dokaza i pristup dokazima;
- (c) početno i tekuće izvješćivanje o tijeku svakog pojedinog postupka;

(d) razmjena informacija;

(e) primjerena uporaba informacija u vezi sa sigurnošću;

(f) rješavanje sporova.

Države članice o tim će dogovorima obavijestiti Komisiju koja će ih prosljediti na znanje predsjedniku Mreže, Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 13.

Osiguranje dokaza

1. Država članica na državnom području na kojem se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda odgovorna je za osiguranje sigurnog postupanja sa svim dokazima, za poduzimanje svih razumnih mjera za zaštitu takvih dokaza te za čuvanje zrakoplova, njegova sadržaja i olupine onoliko dugo koliko je potrebno za svrhe istrage koja se odnosi na sigurnost. Zaštita dokaza uključuje osiguranje fotografiranjem ili na drugi način svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni. Čuvanje uključuje zaštitu od dodatnog oštećenja, pristupa neovlaštenih osoba, krađe i kvarenja.

2. Do dolaska istražitelja za sigurnost, nijedna osoba ne smije izmijeniti stanje mjesta nesreće ili uzeti uzorke s njega, premjestiti zrakoplov, njegov sadržaj ili olupinu ili uzeti uzorak s njih, pomaknuti ih ili ih ukloniti, osim ako su takve mjere potrebne iz sigurnosnih razloga ili kako bi se pomoglo ozlijeđenim osobama ili ako imaju izričito dopuštenje tijela koja nadziru mjesto nesreće i, kada je to moguće, u dogovoru s tijelom odgovornim za istrage koje se odnose na sigurnost.

3. Sve umiješane osobe poduzet će sve potrebne mjere da osiguraju dokumente, građu i snimke koje se odnose na događaj, posebno kako bi se spriječilo brisanje snimki razgovora i alarma nakon leta.

Članak 14.

Zaštita osjetljivih informacija koje se odnose na sigurnost

1. Sljedeći zapisi daju se na raspolaganje ili koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost:

- (a) sve izjave osoba koje je tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost uzelo tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost;
- (b) evidencije koje otkrivaju identitet osoba koje su svjedočile u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost;

- (c) informacije koje je prikupilo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost, a koje su posebno osjetljive i osobne naravi, uključujući informacije o zdravlju pojedinaca;
- (d) građa koja je nastala tijekom istrage, primjerice bilješke, nacrti, mišljenja istražitelja, mišljenja dana pri analizi informacija, uključujući informacije iz uređaja koji snimaju podatke tijekom leta;
- (e) informacije i dokazi koje su dali istražitelji iz drugih država članica ili trećih zemalja u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama, ako to zahtijeva njihovo tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost;
- (f) nacrti preliminarnih ili završnih izvješća ili privremene izvještaje;
- (g) zvučni ili slikovni zapisi iz pilotske kabine i njihovi prijepisi te zvučni zapisi u jedinicama kontrole zračne plovidbe, osiguravajući pritom odgovarajuću zaštitu informacija koje nisu relevantne za istragu koja se odnosi na sigurnost, posebno informacija osobne naravi, ne dovodeći u pitanje stavak 3.

2. Sljedeći zapisi daju se na raspolaganje ili koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost ili drugu svrhu kojoj je cilj poboljšati zrakoplovnu sigurnost:

- (a) cjelokupna komunikacija među osobama koje su bile uključene u operacije zrakoplova;
- (b) pisani ili elektronički zapisi i prijepisi zapisa jedinica kontrole zračne plovidbe, uključujući izvješća i rezultate za unutarnju upotrebu;
- (c) popratna pisma pri prosljeđivanju preporuka u pogledu sigurnosti od tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost do osobe kojoj su navedene preporuke upućene, ako to zahtijeva tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost koje izdaje preporuku;
- (d) izvješća o događajima podnesena na temelju Direktive 2003/42/EZ.

Zapisi bilježitelja parametra leta na raspolaganju su ili se koriste isključivo u svrhu istrage koja se odnosi na sigurnost, plovidbenosti ili održavanja, osim ako se takvi zapisi koriste anonimno ili se objavljuju u skladu sa sigurnosnim postupcima.

3. Bez obzira na stavke 1. i 2., pravosudno tijelo ili tijelo koje je nadležno odlučivati o objavljivanju zapisa u skladu s nacionalnim pravom može odlučiti da koristi od objavljivanja zapisa iz stavaka 1. i 2. u druge, zakonom dozvoljene svrhe prevladavaju nepovoljne domaće i međunarodne posljedice koje takav čin može imati na tu ili neku buduću istragu koja se odnosi na sigurnost. Države članice mogu, u skladu s pravnim aktima Unije, odlučiti ograničiti slučajeve u kojima se takva odluka o objavljivanju može donijeti.

Prosljeđivanje zapisa iz stavaka 1. i 2. drugoj državi članici radi njihove uporabe u svrhe koje nisu povezane s istragom koja se odnosi na sigurnost te, u slučaju stavka 2., u svrhe koje nisu povezane s poboljšanjem zrakoplovne sigurnosti može se odobriti ako to dopuštaju nacionalni pravni propisi države članice koja zapise prosljeđuje. Tijela države članice koja je zapise primila smiju obrađivati ili objavljivati na taj način prosljeđene zapise samo ako su se prethodno savjetovala s državom članicom koja im je zapise prosljeđila te u skladu sa svojim nacionalnim pravnim propisima.

4. Objaviti se mogu samo podaci koji su nužno potrebni za svrhe iz stavka 3.

Članak 15.

Priopćavanje informacija

1. Osoblje tijela odgovornog za istrage koje se odnose na sigurnost, koje vodi istragu, ili bilo koja druga osoba pozvana sudjelovati u istrazi koja se odnosi na sigurnost ili doprinese toj istrazi dužna je, na temelju važećih pravnih propisa, čuvati profesionalnu tajnu te zaštititi anonimnost sudionika nesreće ili nezgode.

2. Ne dovodeći u pitanje obveze iz članaka 16. i 17., tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost priopćit će informacije koje smatra relevantnima za sprečavanje nesreće ili ozbiljne nezgode osobama odgovornima za proizvodnju ili održavanje zrakoplova ili opreme za zrakoplove, kao i pojedincima ili pravnim osobama odgovornima za upravljanje zrakoplovom ili za osposobljavanje osoblja.

3. Ne dovodeći u pitanje obveze iz članaka 16. i 17., tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost i ovlaštenu predstavnik(-ci) iz članka 18. priopćit će EASA-i i nacionalnim tijelima za civilno zrakoplovstvo relevantne činjenice prikupljene tijekom istrage koja se odnosi na sigurnost, osim informacija iz članka 14. stavka 1. ili informacija zbog kojih bi došlo do sukoba interesa. Informacije koje EASA i nacionalno tijelo za civilno zrakoplovstvo zaprima zaštićene su u skladu s člankom 14. i važećim pravnim aktima Unije te nacionalnim zakonodavstvom.

4. Tijelo koje vodi istrage koje se odnose na sigurnost ovlašteno je obavijestiti žrtve i njihovu rodbinu ili udruge ili javno objaviti sve informacije o otkrivenim činjenicama i tijeku istrage koja se odnosi na sigurnost, možebitnim prethodnim izvješćima ili zaključcima i/ili preporukama u pogledu sigurnosti pod uvjetom da to ne ugrozi ciljeve istrage koja se odnosi na sigurnost i da se u potpunosti poštuju važeći pravni propisi o zaštiti osobnih podataka.

5. Prije javne objave informacija iz stavka 4., tijelo koje vodi istragu koja se odnosi na sigurnost navedene će informacije prosljediti žrtvama i njihovoj rodbini ili udrugama na način koji ne ugrožava ciljeve istrage koja se odnosi na sigurnost.

Članak 16.

Izvješće o istrazi

1. Svaka istraga koja se odnosi na sigurnost zaključuje se izvješćem u obliku koji odgovara vrsti i težini nesreće ili ozbiljne nezgode. U izvješću se navodi da je jedini cilj istrage koja se odnosi na sigurnost spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti. Izvješće prema potrebi sadrži preporuke u pogledu sigurnosti.

2. U izvješću je osigurana anonimnost svakog pojedinca koji je sudjelovao u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi.

3. Ako se u okviru istrage koja se odnosi na sigurnost izvješća izrade i prije okončanja istrage, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može prije njihove objave zatražiti primjedbe dotičnih tijela, uključujući EASA-u, a putem njih i primjedbe dotičnog imatelja certifikata za projekt, proizvođača i operatera. U vezi sa sadržajem savjetovanja, ta su tijela dužna čuvati profesionalnu tajnu.

4. Prije objave završnog izvješća, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost zatražit će primjedbe dotičnih tijela, uključujući EASA-u, a putem njih i imatelja certifikata za projekt, proizvođača i operatera koji su u vezi sa sadržajem savjetovanja dužni čuvati profesionalnu tajnu. Prikupljajući takve primjedbe, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost poštivat će međunarodne standarde i preporučene prakse.

5. Informacije iz članka 14. moraju se uključiti u izvješće samo ako su relevantne za analizu nesreće ili ozbiljne nezgode. Informacije ili dijelovi informacija koji nisu relevantni za analizu neće biti objavljeni.

6. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost objavit će završno izvješće u najkraćem mogućem roku i, ako je to moguće, najkasnije 12 mjeseci od dana nesreće ili ozbiljne nezgode.

7. Ako završno izvješće nije moguće objaviti u roku od 12 mjeseci, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost izdat će privremenu izjavu barem na svaku obljetnicu nesreće ili ozbiljne nezgode u kojem će iznijeti napredak ostvaren tijekom istrage i sva moguća pitanja koja se odnose na sigurnost.

8. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost prosljedit će čim prije presliku završnog izvješća i preporuke u pogledu sigurnosti:

- (a) tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost i tijelima za civilno zrakoplovstvo dotičnih država te ICAO-u, u skladu s međunarodnim standardima i preporučenim praksama;
- (b) onima kojima su preporuke u pogledu sigurnosti iz izvješća upućene;
- (c) Komisiji i EASA-i, osim kada je izvješće javno dostupno elektroničkim putem; u tom slučaju tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost samo će ih o tome na odgovarajući način obavijestiti.

Članak 17.

Preporuke u pogledu sigurnosti

1. U svakoj fazi istrage koja se odnosi na sigurnost te nakon odgovarajućeg savjetovanja s relevantnim stranama, tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost preporučit će u datiranom dopisu upućenom dotičnim tijelima, uključujući onima koja se nalaze u drugim državama članicama i trećim zemljama, sve preventivne mjere za koje smatra da se moraju što prije poduzeti kako bi se poboljšala zrakoplovna sigurnost.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost može također izdati preporuke u pogledu sigurnosti na temelju studija ili analiza različitih istraga ili drugih aktivnosti poduzetih u skladu s člankom 14. stavkom 4.

3. Preporuka u pogledu sigurnosti ni u kojem slučaju ne predstavlja pravnu pretpostavku o krivnji ili odgovornosti za nesreću, ozbiljnu nezgodu ili nezgodu.

Članak 18.

Follow-up provjera sigurnosti i baza podataka preporuka u pogledu sigurnosti

1. Tijelo kojemu je preporuka u pogledu sigurnosti upućena dužno je u roku od 90 dana od dana primitka dopisa koji sadrži preporuke u pogledu sigurnosti potvrditi primitak tog dopisa i obavijestiti tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost koje je izdalo preporuku o mjerama koje je poduzelo ili koje namjerava poduzeti i, prema potrebi, o vremenu potrebnom za njihovo poduzimanje, a ako te mjere nisu bile poduzete, o razlozima njihova izostanka.

2. Tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost dužno je u roku od 60 dana od dana primitka odgovora obavijestiti tijelo kojemu je preporuka u pogledu sigurnosti upućena smatra li ili ne njegov odgovor odgovarajućim te dati obrazloženje kada se ne slaže s odlukom o nepoduzimanju mjera.

3. Svako tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost provest će postupke za dokumentiranje odgovora na preporuke u pogledu sigurnosti koje je izdao.

4. Svaki subjekt koji prima preporuke u pogledu sigurnosti, uključujući tijela odgovorna za sigurnost civilnoga zrakoplovstva na razini država članica i Unije, provodi postupke koji omogućuju praćenje napretka u provedbi mjera poduzetih kao odgovor na izdane preporuke u pogledu sigurnosti.

5. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost u središnjoj zbirci, uspostavljenoj na temelju Uredbe Komisije (EZ) br. 1321/2007 od 12. studenoga 2007. o utvrđivanju provedbenih pravila za upisivanje informacija o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu u središnju bazu podataka, razmijenjenih u skladu s Direktivom 2003/42/EZ ⁽¹⁾ Europskog parlamenta i Vijeća, dokumentirat će sve preporuke u pogledu sigurnosti izdane u skladu s člankom 17. stavcima 1. i 2., kao i odgovore na njih. Tijela odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost na sličan će način u središnjoj zbirci dokumentirati sve preporuke u pogledu sigurnosti zaprimljene od trećih zemalja.

Članak 19.

Izvjешćivanje o događajima

1. EASA i nadležna tijela država članica redovito sudjeluju u razmjeni i analizi informacija koje su pokrivene Direktivom 2003/42/EZ. To uključuje mrežni pristup unaprijed određenih osoba informacijama u središnjoj zbirci ustanovljenoj na temelju Uredbe (EZ) br. 1321/2007, uključujući informacije koje neposredno upućuju na identitet zrakoplova koji je predmet izvješća o događaju poput, primjerice, njegova serijskog ili registracijskog broja u slučajevima kada su ti brojevi na raspolaganju. Takav pristup ne uključuje informacije koje neposredno upućuju na identitet operatora koji je predmet izvješća o događaju.

⁽¹⁾ SL L 294, 13.11.2007., str. 3.

2. EASA i nadležna tijela država članica iz stavka 1. dužni su osigurati povjerljivost takvih informacija u skladu s važećim pravnim propisima te ograničiti njihovu uporabu na ono što je nužno potrebno za ispunjenje njihovih obveza u pogledu sigurnosti. U tom pogledu, te će se informacije koristiti samo za analizu trendova u području sigurnosti koji mogu poslužiti kao podloga za davanje anonimnih preporuka u pogledu sigurnosti ili smjernica u pogledu plovidbenosti, ne utvrđujući pritom krivnju ili odgovornost.

Članak 20.

Informacije o osobama i opasnom teretu u zrakoplovu

1. Zračni prijevoznici Unije, čiji zrakoplovi polijeću iz zračnih luka na državnim područjima država članica na koje se primjenjuju Ugovori ili slijeću u navedene zračne luke te zračni prijevoznici trećih zemalja čiji zrakoplovi polijeću iz navedenih zračnih luka, provode postupke koji omogućuju izradu:

- (a) provjerenog popisa svih osoba u zrakoplovu na temelju najboljih raspoloživih informacija što je prije moguće, a najkasnije u roku od dva sata od primitka obavijesti o zrakoplovnoj nesreći;
- (b) popisa opasnog tereta u zrakoplovu odmah nakon primitka obavijesti o zrakoplovnoj nesreći.

2. Popisi iz stavka 1. daju se na raspolaganje tijelu odgovornom za istragu koja se odnosi na sigurnost, tijelu koje svaka država članica odredi da stupi u vezu s rodbinom osoba u zrakoplovu i, prema potrebi, zdravstvenim službama kojima bi informacije mogle zatrebati radi pružanja pomoći žrtvama.

3. Kako bi rodbina putnika bila brzo obaviještena o tome nalazi li se njihova rodbina u zrakoplovu koji je doživio nesreću, zrakoplovne tvrtke omogućit će putnicima da navedu ime, prezime i podatke za kontakt osobe koja će se kontaktirati u slučaju nesreće. Zrakoplovne tvrtke smiju navedene informacije koristiti samo u slučaju nesreće te ih ne smiju proslijediti trećim stranama ili koristiti u komercijalne svrhe.

4. Ime i prezime osobe u zrakoplovu ne smiju se javno objaviti prije nego nadležna tijela obavijeste rodbinu te osobe. Popis iz stavka 1. točke (a) povjerljiv je u skladu s pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom te se na temelju tih odredaba imena i prezimena osoba na tom popisu mogu javno objaviti samo ako se s time složi njihova rodbina.

Članak 21.

Pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini

1. Kako bi se osigurao sveobuhvatniji i usklađeniji odgovor na nesreće na razini EU-a, svaka država članica dužna je pripremiti plan hitnih mjera u slučaju nesreće u civilnom zrakoplovstvu. Takav plan hitnih mjera mora uključivati i pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.

2. Države članice moraju osigurati da sve zrakoplovne tvrtke registrirane na njihovu području imaju plan za pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovim srodnicima. Ti planovi moraju posebno uzeti u obzir psihološku potporu žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini te zrakoplovnoj tvrtki omogućiti da reagira na veću nesreću. Države članice dužne su revidirati planove za pomoć zrakoplovnih tvrtki registriranih na njihovu području. Države članice također su dužne poticati zrakoplovne tvrtke iz trećih zemalja koje posluju u Uniji da na sličan način usvoje planove za pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.

3. Kada se dogodi nesreća, država članica nadležna za istragu, država članica u kojoj je registrirana zrakoplovna tvrtka čiji je zrakoplov doživio nesreću, ili država članica koja je u zrakoplovu koji je doživio nesreću imala veliki broj svojih državljana, dužna je imenovati osobu za kontakt i informiranje žrtava i njihove rodbine.

4. Država članica ili treća zemlja koja zbog broja žrtava ili ozbiljnih ozljeda svojih državljana ima poseban interes za nesreću koja se dogodila na državnom području države članice na koju se primjenjuje Ugovor može imenovati stručnjaka koji ima pravo:

- (a) običi mjesto nesreće;
- (b) na pristup relevantnim činjenicama čiju javnu objavu odobrava tijelo koje vodi istragu koja se odnosi na sigurnost i informacijama o tijeku istrage;
- (c) primiti presliku završnog izvješća.

5. Stručnjak imenovan na temelju stavka 4. može u skladu s važećim pravnim propisima pomoći pri identifikaciji žrtava i sudjelovati na sastancima s preživjelim državljanima svoje države.

6. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem⁽¹⁾, i zračni prijevoznici iz trećih zemalja moraju ispunjavati obveze osiguranja utvrđene u navedenoj Uredbi.

⁽¹⁾ SL L 138, 30.4.2004., str. 1.

Članak 22.

Pristup dokumentima i zaštita osobnih podataka

1. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje Uredbu (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije⁽²⁾.

2. Ova se Uredba primjenjuje u skladu s Direktivom 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom prijenosu takvih podataka⁽³⁾ i Uredbom (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka⁽⁴⁾.

Članak 23.

Sankcije

Države članice propisuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede ove Uredbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne i odvraćajuće.

Članak 24.

Izmjene Uredbe

Ova se Uredba preispituje najkasnije do 3. prosinca 2014. Ako Komisija smatra da bi ovu Uredbu trebalo izmijeniti, od Mreže će zatražiti da preda prethodno mišljenje koje će također biti proslijeđeno Europskome parlamentu, Vijeću, državama članicama i EASA-i.

Članak 25.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 94/56/EZ stavlja se izvan snage.

Članak 26.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetoga dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

⁽²⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

⁽³⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

⁽⁴⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 20. listopada 2010.

Za Europski parlament

Predsjednik

J. BUZEK

Za Vijeće

Predsjednik

O. CHASTEL

PRILOG

Popis primjera ozbiljnih nezgoda

Niže navedene nezgode tipični su primjeri nezgoda koje vrlo vjerojatno mogu predstavljati ozbiljne nezgode. Popis nije cjelovit i služi samo kao smjernica za definiranje izraza „ozbiljna nezgoda“:

- bliski susreti u zraku koji zahtijevaju manevriranje kako bi se izbjegao sudar ili nesigurna situacija ili kada bi postupak izbjegavanja bio prikladan,
- kontrolirani let u tlo (CFTI) koji je jedva izbjegnuto,
- neuspjelo uzlijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj uzletno-sletnoj stazi, ili uzlijetanje s takve staze s vrlo malom udaljenošću od prepreke, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenoj uzletno-sletnoj stazi,
- uzlijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj uzletno-sletnoj stazi, stazi za vožnju, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenoj uzletno-sletnoj stazi,
- slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu uzletno-sletnu stazu, osim dopuštenih operacija helikopterom, ili nedodijeljenu uzletno-sletnu stazu,
- nemogućnost postizanja predviđenih performansi tijekom uzlijetanja ili početnog penjanja,
- svi požari i dim u putničkom dijelu ili teretnom dijelu, ili požari na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni sredstvima za gašenje,
- svi događaji kod kojih je letačko osoblje moralo koristiti kisik za slučaj nužde,
- zakazivanje zrakoplovne strukture ili raskidanje motora, uključujući zakazivanja turbinskog motora koja nisu zaustavljena, a koje nije klasificirano kao nesreća,
- višestruki kvarovi u radu jednog ili više zrakoplovnih sustava koji ozbiljno utječu na rad zrakoplova,
- svi slučajevi onesposobljenosti letačkog osoblja tijekom leta,
- svako stanje goriva koje bi zahtijevalo proglašenje izvanrednog stanja od strane pilota,
- neodobreni ulazi na uzletno-sletnu stazu stupnja ozbiljnosti A prema Priručniku za sprečavanje neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu (dokument ICAO br. 9870) koji sadrži informacije o klasifikaciji prema ozbiljnosti,
- nezgode prilikom uzlijetanja ili slijetanja, kao što su slijetanje prije uzletno-sletne staze, slijetanje sa zaustavljanjem izvan staze, kod uzlijetanja - dulje zatrčavanje od uobičajenog, ili izlijetanje sa strane van granica uzletno-sletne staze,
- zakazivanje sustava, vremenske nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih limita ili druge pojave koje su mogle uzrokovati poteškoće u upravljanju zrakoplovom,
- zakazivanje više od jednog sustava u složenom zrakoplovnom sustavu koji je obvezatan za održavanje leta i navigaciju.