

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 29.10.2009
KOM(2009)611 v konečnom znení

2009/0170 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o vyšetřování a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve

SEK(2009)1478

SEK(2009)1477

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT

V úsilí o zvýšenie bezpečnosti dopravy je nevyhnutnosťou nezávislé vyšetrowanie nehôd. Na základe analýzy okolností súvisiacich s nehodami vznikajú odporúčania s cieľom zabrániť opakovanému výskytu týchto dramatických udalostí.

Napriek tomu, že civilné letectvo existuje relatívne krátky čas, disponuje už dobre fungujúcimi tradíciami v oblasti vyšetrowania nehôd. Závazok vyšetrowať nehody v civilnom letectve je zakotvený v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve, ktorého zmluvnými stranami sú všetky členské štáty. Podrobné medzinárodné normy a odporúčané postupy v tejto súvislosti sa určujú v prílohe 13 k Chicagskému dohovoru a v súvisiacich usmerňovacích dokumentoch.

Uznávajúc význam vyšetrowania nehôd Európske spoločenstvo už v roku 1980 prijalo smernicu 80/1266/EHS o spolupráci a vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi v oblasti vyšetrowania leteckých nehôd¹. Smernica z roku 1980 sa následne nahradila smernicou 94/56/ES². Navyše v roku 2003 sa prijala smernica 2003/42/ES o hlásení udalostí v civilnom letectve³.

Podľa smernice 94/56/ES sú členské štáty povinné zabezpečiť, aby každá nehoda alebo vážny incident v civilnom letectve bol predmetom vyšetrowania nezávislého orgánu, a aby jediným účelom vyšetrowania bolo zabrániť budúcim nehodám, a nie určovať vinníkov alebo zodpovednosť. Vyšetrowatelia dostali väčšie práva, ktoré im umožňujú vykonávať úlohy efektívnejšie a ustanovili sa základné zásady týkajúce uverejňovania hlásení a distribúcie bezpečnostných odporúčaní.

Keďže sa v smernici 2003/42/ES podporilo zriadenie systémov vykazovania bezpečnostných udalostí, výrazne to prispelo k propagácii tzv. kultúry spravodlivosti v rámci európskeho civilného letectva. Letecký personál je povinný hlásiť udalosti v rámci svojej každodennej prevádzky a zabezpečila sa možnosť výmeny a distribúcie vykazovaných informácií tak, aby z týchto informácií bolo možné vyvodit' dôsledky v súvislosti s bezpečnosťou. V uvedenej smernici sa takisto podporuje a odporúča zriadenie dobrovoľných systémov vykazovania.

2. POTREBA ZMENY

Systém Spoločenstva v oblasti vyšetrowania nehôd v civilnom letectve a hlásenia udalostí, ktorý v súčasnosti existuje, nefunguje s optimálnou efektívnosťou. Najmä súčasný regulačný rámec týkajúci sa vyšetrowania nehôd, t. j. smernica 94/56/ES, má už 15 rokov a nespĺňa požiadavky Spoločenstva ani členských štátov. Konkrétne:

¹ Smernica Rady 80/1266/EHS zo 16. decembra 1980 o budúcej kooperácii a vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi v oblasti vyšetrowania leteckých nehôd (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 32).

² Smernica Rady 94/56/ES z 21. novembra 1994 stanovujúca základné pravidlá, ktorými sa riadi vyšetrowanie nehôd a incidentov v civilnom letectve (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve (Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23).

- V porovnaní s rokom 1994 sú rozdiely medzi jednotlivými členskými štátmi v súvislosti s vyšetrovacími kapacitami oveľa väčšie. Najmä po posledných vlnách rozširovania EÚ v roku 2004 a 2007 sa vyšetrovacie kapacity sústreďujú iba v niekoľkých členských štátoch;
- Lietadlá a ich systémy sú čoraz zložitejšie, čo znamená, že aj vyšetrovanie leteckých nehôd si vyžaduje oveľa rôznorodejšie odborné znalosti a zdroje ako pred desaťročím;
- Spoločný trh leteckej dopravy za posledných desať rokov výrazne narástol z hľadiska veľkosti (momentálne pokrýva 27 členských štátov) ako aj zložitosti (vznik prevádzkovateľov s viacerými základňami, čoraz častejší outsourcing činností údržby, konštruovanie a výroba vo viacerých štátoch), čo prináša nové problémy v oblasti dohľadu nad bezpečnosťou;
- Nárast veľkosti a zložitosti vnútorného trhu leteckej dopravy si takisto vyžiadal nárast zodpovednosti za bezpečnosť leteckej dopravy v Spoločenstve. Inštitucionálny a právny rámec EÚ sa od prijatia smernice 94/56/ES výrazne zmenil. Bezpečnostné štandardy sa dnes takmer výlučne určujú na úrovni EÚ a v roku 2002 bola zriadená Európska agentúra pre bezpečnosť letectva⁴, ktorá je v mene členských štátov zodpovedná za osvedčovanie lietadiel v Spoločenstve
- EÚ a jej členské štáty získali významné praktické skúsenosti s uplatňovaním smernice 94/56/ES. Tieto skúsenosti by sa mali využiť na zvýšenie efektívnosti platného regulačného systému. Tieto skúsenosti by sa mali využiť na zvýšenie efektívnosti platného regulačného systému.

3. PODROBNÉ VYMEDZENIE PROBLÉMU

Pred prezentovaním tohto návrhu Komisia vykonala podrobnú analýzu súčasnej situácie v oblasti vyšetrovania nehôd v civilnom letectve a hlásenia udalostí v EÚ, najmä prostredníctvom verejných konzultácií so zainteresovanými subjektmi a orgánmi členských štátov. Všetci respondenti buď úplne alebo čiastočne súhlasili s tým, že v Európe v súčasnosti existujú nedostatky v oblasti vyšetrovania nehôd v civilnom letectve ako aj pri nahlasovaní udalostí. Zároveň však väčšina respondentov konštatovala, že je veľmi skoro na komplexnú revíziu smernice 2003/42/ES, a že ťažiskom záujmu by malo byť zvýšenie efektívnosti regulačného rámca riadiaceho vyšetrovanie nehôd.

Komisia navyše použila výsledky externého posúdenia vplyvu z roku 2007, v ktorom sa zohľadnili výsledky verejných konzultácií, ako aj údaje z:

- (1) podrobného dotazníka, ktorý externí konzultanti distribuovali priamo veľkému počtu zainteresovaných subjektov;
- (2) niekoľkých interview, ktoré viedli externí konzultanti s reprezentatívnou vzorkou zainteresovaných subjektov;

⁴ Posúdenie vplyvu zmeny smernice 94/56/ES a smernice 2003/42/ES (Rámcová zmluva na hodnotenia a posúdenia vplyvu ex-ante, TREN/A1/46-2005), záverečná správa, Rotterdam, 20. júla 2007.

Na základe uvedeného Komisia vypracovala svoju vlastnú štúdiu o posúdení vplyvu, v rámci ktorej sa určili konkrétne problémové oblasti:

- (1) Nedostatočné jednotné vyšetrovacie kapacity v EÚ;
- (2) Napätie medzi bezpečnostnými vyšetrowaniami a ďalšími postupmi;
- (3) Nejasná úloha Spoločenstva pri bezpečnostnom vyšetrowaní;
- (4) Nedostatočná implementácia bezpečnostných odporúčaní;
- (5) Nedostatok spoločných štandardov týkajúcich sa zaobchádzania so zoznamami cestujúcich a podpory pre obeť leteckých nehôd a ich rodinných príslušníkov.

4. POTENCIÁLNE POLITICKÉ MOŽNOSTI

S cieľom odstrániť aktuálne nedostatky Komisia vypracovala analýzu niekoľkých potenciálnych politických možností:

- (1) podpora dobrovoľnej spolupráce;
- (2) Európska sieť orgánov vyšetrowania bezpečnosti civilného letectva;
- (3) Európsky výbor pre bezpečnosť civilného letectva.

Všetky tieto možnosti sa porovnávali navzájom a hodnotili v porovnaní s možnosťou „neurobiť nič“ ako porovnávacím kritériom na analýzu ich bezpečnostného, hospodárskeho, environmentálneho, spoločenského a iného vplyvu. Z tejto analýzy jasne vyplynulo, že podporou dobrovoľnej spolupráce spojenou s niekoľkými dôležitými zásadami zakotvenými v právne záväznom rámci plánovanom v súlade s politickou možnosťou „Európska sieť orgánov vyšetrowania bezpečnosti civilného letectva“ by sa umožnilo dosiahnutie cieľov Spoločenstva nákladovo najefektívnejším spôsobom a bez toho, aby sa prekročili hranice nevyhnutného opatrenia z pohľadu proporcionality.

5. OBSAH NÁVRHU

5.1. Podpora dobrovoľnej spolupráce

V predloženom návrhu sa stanovuje dobrovoľná spolupráca, ktorej ciele sú zakotvené v právne záväznom rámci. Návrh sa opiera o zdroje, ktoré sú už v členských štátoch k dispozícii a o skúsenosti z existujúcej neformálnej spolupráce jednotlivých národných orgánov vyšetrowania bezpečnosti. V súlade s navrhovaným nariadením sa táto neformálna spolupráca zmení na Európsku sieť orgánov vyšetrowania bezpečnosti civilného letectva (ďalej len „sieť“).

Sieť prispeje k väčšej jednotnosti, lepšej implementácii a presadzovaniu právnych predpisov Spoločenstva týkajúcich sa vyšetrowania nehôd v oblasti civilného letectva. Posilnia sa takisto vyšetrovacie kapacity EÚ a preventívna funkcia vyšetrowania nehôd, a to tým, že sa podporí štruktúrovanejšia spolupráca medzi

vnútroštátnymi orgánmi vyšetrovania bezpečnosti, Komisiou a Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva, pričom si v plnej miere zachovávajú svoju nezávislosť.

S cieľom vyhnúť sa vzniku nového orgánu Spoločenstva nebude mať sieť žiadnu právnu subjektivitu a jej mandát, ktorý bude jasne opísaný v navrhovanom nariadení, sa obmedzí na poradné a koordinačné úlohy. Sieť bude predstavovať orgán sledujúci cieľ všeobecného európskeho záujmu, a to v zmysle článku 108 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 z 25. júna 2002 (nariadenie o rozpočtových pravidlách)⁵, čo Spoločenstvu umožní podporovať jej činnosti prostredníctvom každoročného grantu na základe schváleného výročného programu práce.

5.2. Podpora prostredníctvom povinností zakotvených v právnych predpisoch

Hlavným nedostatkom politickej možnosti, ktorá zahŕňa iba dobrovoľnú spoluprácu, je neexistencia právneho záväzku konať v rámci jasne určeného mandátu. Od dobrovoľnej spolupráce sa ani neočakáva, že primeraným spôsobom vyrieši problémy v oblastiach, kde je potrebná právna istota ako napr. ochrana citlivých bezpečnostných informácií, určenie vzájomných práv a povinností vnútroštátnych orgánov bezpečnostného vyšetrovania a EASA pri vyšetovaní alebo vytvorenie jednotných požiadaviek v zmysle spracovania bezpečnostných odporúčaní.

S cieľom vyhnúť sa týmto nevýhodám, ktoré sú v strede záujmu pri zlepšovaní potrebnom na vyriešenie nedostatkov aktuálneho regulačného rámca, navrhované nariadenie dopĺňa dobrovoľnú spoluprácu niekoľkými záväzkami zakotvenými v právnych predpisoch, ktorými sa:

- aktualizujú a modernizujú hlavné ustanovenia predchádzajúcej smernice 94/56/ES;
- posilní účinnosť bezpečnostného vyšetrovania prostredníctvom zahrnutia medzinárodných noriem a odporúčaných postupov týkajúcich sa ochrany dôkazov a citlivých bezpečnostných informácií do práva Spoločenstva v súlade s prílohou 13 k Chicagskému dohovoru;
- určia spoločné požiadavky z hľadiska organizácie vnútroštátnych orgánov vyšetrovania bezpečnosti a posilní sa nezávislosť bezpečnostného vyšetrovania;
- budú lepšie koordinovať rôzne vyšetrovania príčin nehôd a incidentov, najmä tým, že vnútroštátne orgány vyšetrovania bezpečnosti dostanú poverenie realizovať vopred príslušné dohody s ďalšími orgánmi, ktoré môžu byť zapojené do vyšetrovania nehôd (súdne orgány, pátracie a záchranné služby);
- vyjasnia vzájomné práva a záväzky Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva a vnútroštátnych orgánov bezpečnostného vyšetrovania bez toho, aby sa ohrozila nezávislosť bezpečnostného vyšetrovania, pričom základom bude príloha 13 k Chicagskému dohovoru;

⁵ Ú. v. ES L 248, 16.9.2002, s. 1.

- určia kritériá, na základe ktorých by orgány bezpečnostného vyšetrovania menovali akreditovaných zástupcov pre „štát projektu“;
- ustanovia spoločné požiadavky na letecké spoločnosti Spoločenstva týkajúce sa zoznamov cestujúcich a ochrany údajov v nich uvedených;
- posilnia práva obetí leteckých nehôd a ich rodinných príslušníkov;
- zabezpečí lepšia ochrana anonymity účastníkov nehôd;
- posilní implementácia bezpečnostných odporúčaní, a to:
 - zriadením centrálnej databázy bezpečnostných odporúčaní;
 - ustanovením právnej požiadavky pre každý subjekt v EÚ, ktorý vydáva bezpečnostné odporúčanie alebo ho prijíma, mať zavedený proces zaznamenávania reakcií na vydané bezpečnostné odporúčanie a sledovanie pokroku v rámci opatrení prijatých ako odpoveď na bezpečnostné odporúčanie;

6. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

Napriek tomu, že možnosť zriadenia európskej agentúry pre vyšetrovanie nehôd v civilnom letectve by sa v dlhšom časovom horizonte nemalo vylúčiť, vzhľadom na integrovaný charakter jednotného trhu leteckej dopravy v EÚ by to v tejto situácii bolo predčasné. Týmto návrhom sa ani nemení aktuálne rozdelenie zodpovednosti za vyšetrovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve. Túto zodpovednosť naďalej nesú príslušné orgány členských štátov.

V porovnaní s ďalšími eventuálnymi politickými možnosťami analyzovanými v posúdení vplyvu, ktoré sprevádza tento návrh, prináša návrh tohto nariadenia z hľadiska Spoločenstva najvyššiu pridanú hodnotu. Je to politická možnosť s najvyššou úrovňou proporcionality, ktorou by sa za súčasného rešpektovania zásady nezávislosti bezpečnostného vyšetrovania umožnilo výrazným spôsobom zvýšiť celkovú efektivitu aktuálneho regulačného rámca v oblasti vyšetrovania a prevencie nehôd v civilnom letectve v EÚ, a to prostredníctvom podpory dobrovoľnej spolupráce a bez zriaďovania nových štruktúr na úrovni Spoločenstva.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o vyšetřovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie⁶,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁸,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁹,

keďže:

- (1) Mala by sa zabezpečiť všeobecne vysoká úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe a všetko úsilie by sa malo vynaložiť v záujme zníženia počtu nehôd a incidentov s cieľom zabezpečiť dôveru spotrebiteľov v leteckú dopravu.
- (2) Promptné vyšetrenie nehôd a incidentov v civilnom letectve zlepši leteckú bezpečnosť a pomôže zabrániť vzniku takýchto nehôd a incidentov.
- (3) Jediným cieľom bezpečnostných vyšetřovaní by mala byť prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť.
- (4) Je potrebné nahradiť smernicu Rady 94/56/ES z 21. novembra 1994, ktorou sa stanovujú základné princípy, ktorými sa riadi vyšetřovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve¹⁰, aby sa zlepšila efektívnosť systémov vyšetřovania a prevencie nehôd a incidentov v civilnom letectve, k zriadeniu ktorých v Spoločenstve táto smernica prispela.
- (5) Mali by sa zohľadniť zmeny inštitucionálneho a regulačného rámca, ktorými sa riadi bezpečnosť civilného letectva v Spoločenstve, ku ktorým prišlo od prijatia smernice 94/56/ES, a najmä zriadenie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva.

⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁹ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁰ Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14.

- (6) Mal by sa zohľadniť Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný v Chicagu 7. decembra 1994, ktorý zabezpečuje vykonávanie opatrení potrebných na zaistenie bezpečnej prevádzky lietadiel. Zohľadniť by sa mala najmä príloha 13 k tomuto dohovoru ako aj jej nasledovné zmeny a doplnenia, ktorými sa stanovujú odporúčené medzinárodné normy a postupy vyšetovania leteckých nehôd a incidentov.
- (7) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva vykonáva v mene členských štátov funkcie a úlohy štátu projektu, výroby a registrácie, pokiaľ ide o schválenie projektovania podľa Chicagského dohovoru a jeho príloh, a z tohto dôvodu by mala mať zastúpenie počas bezpečnostného vyšetovania, aby tak prispela k jeho efektívnosti a zabezpečila bezpečnosť projektovania lietadla bez toho, aby sa tým ovplyvnila nezávislosť vyšetovania.
- (8) Vzhľadom na zväčšujúce sa zodpovednosti v oblasti bezpečnosti by sa Európska agentúra pre bezpečnosť letectva mala podieľať aj na výmene údajov v rámci systémov nahlasovania udalostí. Tieto údaje by mali byť primeraným spôsobom chránené pred neoprávneným používaním alebo poskytnutím.
- (9) Rozsah bezpečnostného vyšetovania by mal závisieť od ponaučení, ktoré môže toto vyšetovanie poskytnúť v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva, a to najmä pri zohľadnení potreby nákladovo efektívneho využitia vyšetrovacích zdrojov v Spoločenstve.
- (10) Bezpečnostné vyšetovanie nehôd a incidentov by malo byť vykonávané nezávislým orgánom bezpečnostného vyšetovania alebo pod jeho kontrolou, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a eventuálnemu externému zásahu pri určovaní príčin udalostí, ktoré sú predmetom vyšetovania.
- (11) Kapacita orgánov bezpečnostného vyšetovania členských štátov by sa mala posilniť a je potrebné zlepšiť spoluprácu medzi nimi, aby sa zvýšila efektivita vyšetovania a prevencia vzniku nehôd a incidentov v civilnom letectve v rámci Spoločenstva.
- (12) V európskom kontexte by sa mala uznať koordinačná úloha orgánov bezpečnostného vyšetovania prostredníctvom zohľadnenia už existujúcej spolupráce medzi týmito orgánmi a dostupnými vyšetrovacími zdrojmi členských štátov, ktoré by sa mali využívať čo najúčinnnejšie z hľadiska nákladov. To by sa dalo najlepšie dosiahnuť zriadením Európskej siete orgánov vyšetovania bezpečnosti civilného letectva (ďalej len „sieť“).
- (13) Táto sieť by mala realizovať svoje koordinačné činnosti transparentným a nezávislým spôsobom, v čom by ju aktívne malo podporovať Spoločenstvo.
- (14) Ciele tohto nariadenia je možné účinne dosiahnuť spoluprácou s tretími krajinami v Európe, ktorým by sa malo umožniť podieľať sa na práci v rámci siete.
- (15) Členské štáty by mali v súlade s platnými právnymi predpismi vzhľadom na právomoci orgánov zodpovedných za súdne vyšetovanie a v prípade potreby v úzkej spolupráci s týmito orgánmi zabezpečiť, aby orgány zodpovedné za bezpečnostné vyšetovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve mohli plniť svoje úlohy v najlepších možných podmienkach. Nemali by sa ohroziť ani ciele súdneho vyšetovania.

- (16) Efektívne bezpečnostné vyšetrovanie je možné iba vtedy, ak sa riadne zachovajú dôležité dôkazové materiály.
- (17) Systém bezpečnosti civilného letectva sa opiera o spätnú väzbu a ponaučenia získané z nehôd a incidentov, pričom pri zaobchádzaní s nimi je potrebné zachovávať prísnu dôvernosť, aby tieto cenné zdroje informácií boli aj v budúcnosti k dispozícii. V tomto kontexte by sa citlivé bezpečnostné informácie nemali používať na iné účely ako na prevenciu nehôd a incidentov s výnimkou prípadov, keď odhalenie týchto informácií je vo vyššom verejnom záujme.
- (18) Je dôležité pre prevenciu nehôd zverejniť výsledky vyšetovania nehôd a incidentov v čo najkratšom čase.
- (19) Bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z vyšetovania nehôd alebo incidentov by sa mali vždy riadne zohľadniť a v prípade potreby by sa malo podľa nich postupovať, aby sa zabezpečila adekvátne prevencia vzniku nehôd v civilnom letectve. Zohľadniť by sa mal aj aspekt Spoločenstva týkajúci sa bezpečnostných odporúčaní vzhľadom na to, že bezpečnosť letectva je na európskej úrovni čoraz viac regulovaná.
- (20) Skúsenosti ukázali, že niekedy je náročné rýchlo získať spoľahlivé zoznamy cestujúcich na palube lietadla, a že údaje v týchto zoznamoch by mali byť chránené pred neoprávneným používaním alebo poskytnutím.
- (21) Práva obetí leteckých nehôd a ich rodinných príslušníkov by mali byť primeraným spôsobom chránené.
- (22) Smernica 95/46/ES by sa mala vzťahovať na spracúvanie osobných údajov podľa tohto nariadenia.
- (23) Ciele tohto nariadenia, a to ustanovenie spoločných pravidiel v oblasti vyšetovania nehôd a incidentov v civilnom letectve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu celoeurópskeho rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality, ako sa ustanovuje v uvedenom článku, toto nariadenie neprekračuje rámec potrebný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (24) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹¹. Predovšetkým Komisia by mala mať oprávnenie rozhodnúť o rokovacom poriadku a programe práce siete zriadenej podľa tohto nariadenia.
- (25) Smernica 94/56/ES by sa preto mala zrušiť,

¹¹ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Účelom tohto nariadenia je zlepšiť bezpečnosť letectva zaistením vyššej efektivity a kvality bezpečnostného vyšetovania v európskom civilnom letectve, ktorého jediným cieľom je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť.

Článok 2

Vymedzenia pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

(1) „nehoda“ je udalosť spojená s prevádzkou lietadla použitého s úmyslom realizovať let, ku ktorej v prípade lietadla s posádkou príde od okamihu, keď akákoľvek osoba vstúpila na palubu lietadla s úmyslom realizovať let, do okamihu, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, alebo v prípade lietadla bez posádky od okamihu, keď je lietadlo pripravené na pohyb na účely realizácie letu, do okamihu, keď sa lietadlo zastaví na konci letu a vypne sa primárny pohonný systém, pričom počas tejto doby:

(a) došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby následkom:

- prítomnosti v lietadle alebo
- priameho kontaktu s akoukoľvek časťou lietadla vrátane častí, ktoré sa oddelili z lietadla alebo
- priameho vystavenia prúdu z trysiek

s výnimkou prípadov, keď zranenie nastalo z prirodzených príčin, keď si zranenie osoba spôsobí sama alebo je spôsobené inými osobami, alebo keď sú zranení neoprávnení cestujúci skrývajúci sa mimo oblastí, ktoré sú bežne prístupné cestujúcim a posádke; alebo

(b) lietadlo utrpelo škody alebo konštrukčnú poruchu, ktorá má negatívny vplyv na konštrukčnú pevnosť, na výkon alebo na letové vlastnosti lietadla, a ktorá by si v bežnom prípade vyžadovala rozsiahlu opravu alebo výmenu dotknutého komponentu,

s výnimkou prípadu poškodenia alebo poruchy motora, ak je poškodenie obmedzené len na jeden motor, jeho kryty alebo príslušenstvo; alebo s výnimkou prípadu poškodenia, ktoré sa obmedzuje na vrtule, okrajové časti krídel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kolesá, povrchové poškodenie podvozku, aerodynamických krytov, rozvodových dosiek, dverí podvozku, poškodené predné sklá, malé preliačiny alebo prerazené diery vo vonkajšom plášti lietadla, malé poškodenia následkom krupobitia alebo nárazu vtákov (vrátane dier v anténovom kryte); alebo

- (c) lietadlo je nezvestné alebo je úplne nedosiahnuteľné;
- (2) „akreditovaný zástupca“ je osoba určená štátom na základe svojej kvalifikácie na účely účasti vo vyšetrovaní, ktoré realizuje ďalší štát; určený akreditovaný zástupca by mal byť spravidla členom orgánu bezpečnostného vyšetrovania;
 - (3) „poradca“ je osoba vymenovaná štátom na základe svojej kvalifikácie na účely pomoci akreditovanému zástupcovi vo vyšetrovaní;
 - (4) „príčiny“ znamenajú činnosti, opomenutia, udalosti, podmienky, alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu; určenie príčin neznamená určenie viny alebo určenie správnej, občianskoprávnej alebo trestnej zodpovednosti;
 - (5) „nehoda a incident v civilnom letectve“ je akákoľvek nehoda alebo incident lietadla, ktoré neslúži na vojenské, colné, policajné alebo podobné účely;
 - (6) „smrteľné zranenie“ znamená zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do 30 dní od dátumu nehody;
 - (7) „letový zapisovač“ znamená každý typ záznamového zariadenia namontovaného v lietadle s cieľom uľahčiť bezpečnostné vyšetrovanie nehody/incidentu;
 - (8) „incident“ znamená udalosť inú než nehodu, spojenú s prevádzkou lietadla, ktorá ovplyvňuje alebo by mohla ovplyvniť bezpečnosť prevádzky;
 - (9) „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu, ktorej je na základe jej kvalifikácie zverená zodpovednosť za organizáciu, vykonávanie a riadenie bezpečnostného vyšetrovania;
 - (10) „prevádzkovateľ“ znamená každú právnickú alebo fyzickú osobu, ktorá vykonáva prevádzku alebo navrhuje prevádzku jedného lietadla alebo viacerých lietadiel;
 - (11) „účastník nehody“ znamená vlastníka, posádku alebo prevádzkovateľa lietadla, ktoré je účastníkom nehody alebo incidentu, alebo akúkoľvek osobu poskytujúcu služby riadenia letovej prevádzky, letové informácie alebo letiskové služby, ktorá si je vedomá výskytu nehody alebo incidentu;
 - (12) „bezpečnostné vyšetrovanie“ znamená proces vykonávaný s cieľom zabrániť nehode alebo incidentu, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, spracovanie záverov vrátane stanovenia príčiny (príčin) a/alebo prispievajúcich faktorov a prípadné vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
 - (13) „bezpečnostné odporúčanie“ znamená návrh orgánu bezpečnostného vyšetrovania na základe informácií získaných z bezpečnostného vyšetrovania alebo iných zdrojov, ako sú napríklad bezpečnostné analýzy, ktorý sa predkladá so zámerom zabrániť nehodám a incidentom;
 - (14) „vážny incident“ znamená incident zahŕňajúci okolnosti naznačujúce, že existovala veľká pravdepodobnosť nehody spojenej s prevádzkou lietadla použitého s úmyslom lietať (zoznam príkladov vážnych incidentov sa stanovuje v prílohe);
 - (15) „vážne zranenie“ znamená zranenie, ktoré utrpí osoba pri nehode a ktoré zahŕňa jedno z týchto kritérií:

- (a) hospitalizáciu v trvaní viac ako 48 hodín začatú v priebehu siedmich dní od dátumu, keď došlo k zraneniu;
 - (b) zlomeninu ktorejkoľvek kosti (okrem jednoduchých zlomenín prstov ruky, prstov nohy alebo nosa);
 - (c) tržné rany spôsobujúce ťažké krvácanie, poškodenie nervov, svalov alebo šliach;
 - (d) zranenia akéhokoľvek vnútorného orgánu;
 - (e) popáleniny druhého, alebo tretieho stupňa, alebo akékoľvek popáleniny nachádzajúce sa na viac ako 5 % povrchu tela;
 - (f) preukázateľné vystavenie pôsobeniu infekčných látok alebo škodlivej radiácii;
- (16) „podnik“ znamená akúkoľvek ziskovú alebo neziskovú fyzickú alebo právnickú osobu, akúkoľvek úradnú inštitúciu bez ohľadu na to, či má právnu subjektivitu alebo nie.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje:
- (a) na bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a incidentov v civilnom letectve, ku ktorým došlo na území Spoločenstva, v súlade s medzinárodnými záväzkami členských štátov;
 - (b) na bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a incidentov v civilnom letectve zahŕňajúce lietadlá zapísané v členskom štáte alebo prevádzkované podnikom so sídlom v členskom štáte, ku ktorým došlo mimo územia Spoločenstva, keď toto vyšetrowanie nevykonáva iný štát;
 - (c) na bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a incidentov v civilnom letectve, pri ktorých je členský štát podľa medzinárodných bezpečnostných noriem oprávnený menovať akreditovaného zástupcu, aby sa zúčastnil na vyšetrowaní ako štát registrácie, štát prevádzkovateľa, štát projektu, štát výroby alebo štát poskytujúci informácie, zariadenia alebo odborníkov na žiadosť štátu vykonávajúceho vyšetrowanie;
 - (d) na bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a incidentov v civilnom letectve, pri ktorých štát vykonávajúci vyšetrowanie povolí členskému štátu, ktorý má na vyšetrowaní osobitný záujem z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení svojich občanov, vymenovať odborníka.

Článok 4

Vyšetrovacía povinnosť

1. Každá nehoda alebo incident v civilnom letectve zahŕňajúca iné lietadlo ako to, ktoré sa uvádza v prílohe II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹², musí byť predmetom bezpečnostného vyšetrovania.
2. Rozsah bezpečnostného vyšetrovania uvedený v odseku 1 a postup pri vykonávaní tohto bezpečnostného vyšetrovania určí orgán bezpečnostného vyšetrovania, pričom zohľadňuje aj ponaučenia, ktoré je možné vyvodiť z tohto vyšetrovania na účely zvýšenia bezpečnosti.
3. Orgány bezpečnostného vyšetrovania sa môžu rozhodnúť vyšetriť iné incidenty ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 1, ako aj nehody alebo vážne incidenty týkajúce sa iných typov lietadiel, a to v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu v prípade, že je možné z tohto vyšetrovania vyvodiť ponaučenia pre bezpečnosť civilného letectva.
4. Bezpečnostné vyšetovania uvedené v odsekoch 1 a 3 sa v žiadnom prípade netýkajú určovania podielu viny alebo zodpovednosti. Tieto vyšetovania sa vedú oddelene a bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek súdne alebo správne konania vedené v súvislosti s určením viny alebo zodpovednosti.

Článok 5

Orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva

1. Každý členský štát zabezpečí, aby bezpečnostné vyšetovanie realizoval alebo nad ním dohliadal stály orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva (ďalej len „orgán bezpečnostného vyšetrovania“), a to bez externého zásahu.
2. Orgán bezpečnostného vyšetrovania má byť funkčne nezávislý najmä od leteckých orgánov zodpovedných za letovú spôsobilosť, certifikáciu, letovú prevádzku, údržbu, udeľovanie licencií, riadenie letovej prevádzky alebo prevádzky letiska a všeobecne od každej strany, záujmy ktorej by mohli byť v konflikte s úlohou zverenou orgánu bezpečnostného vyšetrovania alebo by mohli ovplyvniť jeho objektivitu.
3. Orgán bezpečnostného vyšetrovania pri výkone svojich úloh nebude žiadať ani prijímať pokyny od žiadneho subjektu a bude mať neobmedzenú právomoc pri výkone bezpečnostných vyšetovaní.
4. Činnosti zverené orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa môžu rozšíriť na zber a analýzu údajov týkajúcich sa leteckej bezpečnosti, najmä na účely prevencie vzniku nehôd, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplývajú zodpovednosť za regulačné, správne alebo normalizačné záležitosti.
5. Orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa poskytnú prostriedky potrebné na nezávislý výkon jeho zodpovedností a na tento účel je tento orgán schopný získať dostatočné zdroje. Ide najmä o tieto:

¹² Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (a) vedúci orgánu bezpečnostného vyšetovania je skúsený a kompetentný v oblasti bezpečnosti civilného letectva a prípadne v oblasti bezpečnostného vyšetovania;
- (b) vyšetovateľom je priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť;
- (c) orgán bezpečnostného vyšetovania tvorí aspoň jeden vyšetovateľ schopný vykonávať funkciu povereného vyšetovateľa v prípade vážnej leteckej nehody;
- (d) orgánu bezpečnostného vyšetovania sa prideli prevádzkový rozpočet, ktorý umožní pokryť náklady na technické skúšky a cestovné náklady;
- (e) orgán bezpečnostného vyšetovania bude disponovať buď priamo alebo na základe dohôd uvedených v článku 6 kvalifikovaným personálom a primeranými zariadeniami vrátane kancelárskych priestorov a hangárov, v ktorých môže uchovávať a obhliadať lietadlá, ich obsah a trosky;

Článok 6

Spolupráca medzi orgánmi bezpečnostného vyšetovania

1. Orgán bezpečnostného vyšetovania z jedného členského štátu si môže vyžiadať pomoc od orgánov bezpečnostného vyšetovania z iných členských štátov. Ak je to možné, takáto pomoc sa poskytne bezodplatne.
2. Orgán bezpečnostného vyšetovania môže poveriť vyšetovaním nehody alebo incidentu iný orgán bezpečnostného vyšetovania a uľahčí mu jeho vyšetovanie.
3. Na účely uplatňovania odsekov 1 a 2 orgánom bezpečnostného vyšetovania poskytuje pomoc sieť uvedená v článku 7.

Článok 7

Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetovania civilného letectva

1. Týmto sa zriaďuje Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetovania civilného letectva (ďalej len „sieť“). Sieť pozostáva z vedúcich orgánov bezpečnostného vyšetovania každého členského štátu alebo z ich zástupcov.
2. Sieť koordinuje a posilňuje spoluprácu a výmenu informácií medzi orgánmi bezpečnostného vyšetovania jednotlivých členských štátov a uľahčuje spoluprácu medzi nimi, Komisiou a Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) vrátane zriadenia niekoľkých centrálnych funkcií.
3. Sieť poskytuje poradenstvo vnútroštátnym inštitúciám a inštitúciám Spoločenstva a môže vydávať odporúčania ku všetkým aspektom týkajúcim sa tvorby a zavádzania politiky a regulácie v oblasti vyšetovania nehôd v civilnom letectve.

4. Sieť vykonáva svoj mandát transparentným a nezávislým spôsobom. Jej členovia nežiadajú ani neprijímajú pokyny od iného verejného alebo súkromného subjektu, ktorý by mohol ovplyvniť nezávislosť bezpečnostných vyšetrení.
5. Sieť predkladá Európskemu parlamentu, Rade a Komisii výročnú správu o svojej činnosti. Táto správa sa zverejní.

Článok 8

Organizácia práce siete

1. Práca siete sa organizuje v súlade s jej rokovacím poriadkom. Sieť si zvolí predsedu spomedzi svojich členov na obdobie najviac päť rokov. Funkčné obdobie predsedu je možné obnoviť.
2. Komisia a EASA sú pozývané na všetky zasadnutia siete a jej pracovných skupín a môžu byť na nich zastúpené, s výnimkou prípadov, keď predseda siete rozhodne na základe kritérií uvedených v rokovacom poriadku, že táto účasť by predstavovala konflikt záujmov v súvislosti s úlohami orgánov bezpečnostného vyšetrenia.
3. Sieť predstavuje orgán, ktorý sleduje cieľ všeobecného európskeho záujmu v zmysle článku 108 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002¹³ a má právo dostávať podporu v podobe grantu z rozpočtu Spoločenstva.
4. Granty podľa odseku 3 sa sieti udeľujú na základe výročného programu práce, ktorý sa zverejňuje.
5. Orgány bezpečnostného vyšetrenia civilného letectva z tretích európskych krajín, ktoré uplatňujú zásady ustanovené v tomto nariadení, majú právo zúčastňovať sa na práci siete. Sieť môže takisto na svoje zasadnutia prizývať pozorovateľov z orgánov bezpečnostného vyšetrenia civilného letectva z tretích krajín a ďalších odborníkov.
6. Orgány bezpečnostného vyšetrenia zúčastňujúce sa na práci siete realizujú výmenu všetkých im dostupných informácií v kontexte uplatňovania tohto nariadenia a prijímajú nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie primeranej miery dôvernosti týchto informácií, a to v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo právnymi predpismi Spoločenstva.
7. Bez toho, aby bol dotknutý článok 287 zmluvy, keď Komisia príslušné osoby informuje, že požadovaná rada alebo vznesená otázka je dôvernej povahy, členovia siete ako aj pozorovatelia a všetky ostatné zúčastnené osoby nesmú prezradiť informácie, ktoré získali počas práce siete alebo na iných zasadnutiach organizovaných sieťou podľa jej rokovacieho poriadku. Komisia v takýchto prípadoch môže rozhodnúť, že iba členovia siete dostanú tieto informácie.
8. Ustanovenia tohto nariadenia sa uplatňujú bez toho, aby tým bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001¹⁴.

¹³ Ú. v. ES L 248, 16.9.2002, s. 1.

¹⁴ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

9. O rokovacom poriadku siete a jej programe práce sa rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 24. Predseda siete predloží Komisii návrh rokovacieho poriadku a programu práce.

Článok 9

Účast' EASA na bezpečnostnom vyšetrowaní

1. Orgány bezpečnostného vyšetrowania členských štátov vyzvú EASA, aby bola zastúpená a zúčastnila sa v rámci svojej kompetencie:
 - (a) na každom bezpečnostnom vyšetrowaní vedenom na území členského štátu; orgán bezpečnostného vyšetrowania poverený vyšetrowaním poskytne EASA dostupné informácie, a to v súlade s odsekom 2;
 - (b) ako odborník na každom bezpečnostnom vyšetrowaní vedenom v tretej krajine, v prípade ktorého je orgán bezpečnostného vyšetrowania členského štátu vyzvaný vymenovať akreditovaného zástupcu; akreditovaný zástupca poskytne EASA jemu dostupné informácie, a to v súlade s odsekom 2;
2. Právami EASA uvedenými v odseku 1 sa udeľuje oprávnenie zúčastňovať sa na všetkých aspektoch vyšetrowania pod kontrolou povereného vyšetrowateľa, a najmä:
 - (a) navštíviť miesto nehody a obhliadnuť lietadlo, jeho obsah a trosky;
 - (b) navrhnúť témy otázok a získať svedecké informácie podľa článku 15 ods. 1 písm. a) za predpokladu, že svedok súhlasí so zverejnením jeho výpovede;
 - (c) získať čo najskôr plný prístup k všetkým príslušným dôkazom a získať kópie všetkých príslušných dokumentov vrátane údajov z letového zapisovača s výnimkou dôverných informácií uvedených v článku 15 ods. 1 písm. b) a c);
 - (d) zúčastňovať sa na odpočte údajov z letových zapisovačov s výnimkou zapisovačov zvuku alebo obrazu v kabíne;
 - (e) zúčastňovať sa na vyšetrowacích činnostiach mimo miesta nehody ako napr. preskúmanie, testovanie a simulácie komponentov, technické inštruktáže a porady o pokroku vo vyšetrowaní s výnimkou prípadov, keď tieto činnosti súvisia s určením príčin nehody alebo formulovaním bezpečnostných odporúčaní;
 - (f) pripomienkovať návrh konečnej správy z bezpečnostného vyšetrowania a možnosť nechať si na požiadanie zaradiť pripomienky ako prílohu ku konečnej správe;
3. EASA poskytuje podporu pri vyšetrowaní, na účasť v ktorom má nárok, a to tak, že poskytuje informácie, odborníkov a zariadenie požadované zo strany orgánu

bezpečnostného vyšetovania povereného vyšetovaním, uvedeného v odseku 1 písm. a) alebo zo strany akreditovaného zástupcu uvedeného v odseku 1 písm. b).

Článok 10

Účasť štátu projektu na bezpečnostnom vyšetovaní

Akreditovaných zástupcov za štát projektu v zmysle prílohy 13 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve menuje orgán bezpečnostného vyšetovania členského štátu, na území ktorého sa nachádza hlavné miesto podnikania držiteľa osvedčenia typovej konštrukcie lietadla alebo pohonnej jednotky.

Článok 11

Povinnosť oznamovať nehody a vážne incidenty

1. Každá dotknutá osoba bezodkladne oznámi príslušnému orgánu bezpečnostného vyšetovania nehodu alebo vážny incident, na ktorý sa vzťahuje rozsah pôsobnosti tohto nariadenia.
2. Orgán bezpečnostného vyšetovania bezodkladne oznámi Komisii, EASA a dotknutým členským štátom všetky nehody a vážne incidenty, ktoré mu boli oznámené.

Článok 12

Postavenie bezpečnostných vyšetovateľov

1. Po vymenovaní orgánom bezpečnostného vyšetovania a bez ohľadu na súdne vyšetovanie je poverený vyšetovateľ zodpovedný za zaistenie bezpečného zaobchádzania so všetkými dôkazovými materiálmi a bezpečnostnej ochrany lietadla, jeho obsahu a trosiek. Poverený vyšetovateľ má právomoc prevziať kontrolu nad miestom nehody a prijať nevyhnutné opatrenia na dodržanie požiadaviek bezpečnostného vyšetovania.
2. Vyšetovatelia menovaní orgánom bezpečnostného vyšetovania majú najmä právo:
 - (a) na neobmedzený a nerušený prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj k lietadlu, jeho obsahu alebo jeho troskám;
 - (b) zabezpečiť okamžité vypracovanie zoznamu dôkazov a organizované odstránenie trosiek alebo komponentov na účely skúmania alebo analýzy;
 - (c) na okamžitý prístup k obsahu letových zapisovačov a všetkých iných záznamových zariadení a na kontrolu nad nimi;
 - (d) na okamžitý prístup k výsledkom vyšetovania tiel obetí alebo k výsledkom testov vykonaných so vzorkami odobratými z tiel obetí;

- (e) na okamžitý prístup k výsledkom vyšetrovania osôb zainteresovaných na prevádzke lietadla alebo k výsledkom testov vykonaných so vzorkami odobratými z takých osôb;
 - (f) predvolať a vyšetriť svedkov a vyžadovať od nich poskytnutie alebo predloženie informácií alebo dôkazov týkajúcich sa bezpečnostného vyšetrovania;
 - (g) na voľný prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktoré má vlastník, prevádzkovateľ alebo výrobca lietadla, alebo orgány zodpovedné za civilné letectvo, poskytovanie leteckých navigačných služieb alebo prevádzku letiska;
3. Poverený vyšetrovateľ rozšíri oprávnenia uvedené v odseku 2 na svojich odborníkov a poradcov ako aj na akreditovaných zástupcov, ich odborníkov a poradcov, a to v rozsahu nevyhnutnom na ich efektívnu účasť v bezpečnostnom vyšetrovaní. Tým nie sú dotknuté práva vyšetrovateľov a odborníkov vymenovaných orgánom zodpovedným za súdne vyšetrovanie.

Článok 13

Koordinácia vyšetrovania

1. Ak sa ustanoví súdne vyšetrovanie nehody, poverený vyšetrovateľ zabezpečí ochranu letových zapisovačov a všetkých dôkazových materiálov, a to tak, že si vyžiada, aby pracovník súdneho orgánu sprevádzal letové zapisovače alebo materiály na miesto výkonu ich odpočtu alebo spracovania. Ak v priebehu vyšetrovania alebo analýzy môže dôjsť k úprave, zmene alebo zničeniu týchto materiálov, vyžaduje sa predchádzajúci súhlas súdnych orgánov.
2. Ak má orgán bezpečnostného vyšetrovania v priebehu bezpečnostného vyšetrovania podozrenie, že pri nehode alebo incidente došlo k protizákonnému konaniu, poverený vyšetrovateľ o tom okamžite informuje súdne orgány, pričom na ich žiadosť sa kontrola nad miestom nehody prevedie na tieto orgány. S výhradou článkov 15 a 16 sa príslušné informácie získané počas bezpečnostného vyšetrovania takisto prevedú na tieto orgány na ich žiadosť. Tým nie je dotknuté právo orgánu bezpečnostného vyšetrovania pokračovať v bezpečnostnom vyšetrovaní v spolupráci s orgánmi, na ktoré bola prevedená kontrola nad miestom nehody.
3. Na zabezpečenie riadnej koordinácie vyšetrovaní príčin nehôd alebo incidentov orgán bezpečnostného vyšetrovania spolupracuje s ďalšími orgánmi, a to najmä prostredníctvom vopred uzavretých dohôd so súdnymi orgánmi, orgánmi civilného letectva ako aj s pátracími, záchrannými orgánmi a inými orgánmi, ktoré sa môžu podieľať na vyšetrovaní.

Článok 14

Uchovávanie dôkazov

1. Až do príchodu bezpečnostných vyšetrovateľov nesmie žiadna osoba robiť úpravy na mieste nehody, odoberať z neho vzorky, premiestňovať lietadlo, jeho obsah alebo trosky alebo z nich odoberať vzorky, ani s nimi nesmie hýbať alebo ich odstrániť s výnimkou prípadov, keď sa tieto činnosti vyžadujú z dôvodu bezpečnosti alebo poskytnutia pomoci zraneným osobám.
2. Všetky zúčastnené osoby prijímú všetky nevyhnutné opatrenia na uchovanie dokumentov, materiálov a záznamov súvisiacich s udalosťou, a najmä s cieľom zabrániť vymazaniu záznamov konverzácií a výstrah po lete.

Článok 15

Ochrana citlivých bezpečnostných informácií

1. Bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES¹⁵, sa na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania neuverejnia ani nepoužijú tieto záznamy:
 - (a) všetky dôkazové materiály svedkov a iné výpovede, záznamy a poznámky vypracované orgánom bezpečnostného vyšetrovania alebo ním získané v priebehu bezpečnostného vyšetrovania s výnimkou prípadov, keď svedok súhlasí s uverejnením svojich výpovedí;
 - (b) záznamy prezrádzajúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;
 - (c) informácie získané orgánmi bezpečnostného vyšetrovania týkajúce sa osôb zúčastnených na nehode alebo incidente, ktoré majú osobitne citlivú a súkromnú povahu vrátane informácií týkajúcich sa ich zdravotného stavu;
 - (d) materiály následne vypracované v priebehu vyšetrovania ako napr. poznámky, návrhy a stanoviská vypracované vyšetrovateľmi, ako aj názory vyjadrené pri analýze informácií vrátane informácií z letových zapisovačov;
 - (e) informácie a dôkazy poskytnuté zahraničnými vyšetrovateľmi v súlade s ustanoveniami medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov v prípade, že to požaduje zahraničný orgán bezpečnostného vyšetrovania;
 - (f) návrh záverečných správ;
2. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 95/46/ES, sa na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania alebo iné účely s cieľom zvýšiť leteckú bezpečnosť neuverejnia ani nepoužijú tieto záznamy:
 - (a) celá komunikácia medzi osobami zúčastnenými na prevádzke lietadla;

¹⁵ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (b) záznamy a prepisy záznamov zo stanovišť riadenia letovej prevádzky;
- (c) sprievodné listy na zaslanie bezpečnostných odporúčaní od orgánov bezpečnostného vyšetrovania adresátovi, ak to požaduje orgán bezpečnostného vyšetrovania, ktorý toto odporúčanie vydáva;
- (d) hlásenia udalostí zaznamenané podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES¹⁶;

Príslušný orgán zodpovedný za správu súdnictva v členskom štáte však môže rozhodnúť, že výhody zverejnenia záznamov uvedených v odsekoch 1 a 2 na akékoľvek iné právne povolené účely prevažujú nad nepriaznivým domácim a zahraničným dosahom, ktorý tento krok môže mať na aktuálne alebo budúce vyšetrovanie ako aj na riadenie bezpečnosti v civilnom letectve, a že prevažuje verejný záujem na ich zverejnení.

3. EASA sa zúčastňuje výmeny a analýzy informácií, na ktoré sa vzťahuje smernica 2003/42/ES a má online prístup k všetkým informáciám nachádzajúcim sa v centrálnom registri zriadenom podľa nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007¹⁷. Takýto prístup sa vzťahuje na informácie, ktoré priamo identifikujú prevádzkovateľa a lietadlo, ktoré sú predmetom hlásenia udalosti. EASA zaručí dôvernosť týchto informácií a obmedzí ich používanie na mieru nevyhnutnú na plnenie jej bezpečnostných záväzkov.

Článok 16

Použitie záznamov

1. S výnimkou súhlasu všetkých dotknutých členov posádky sa hlasové a obrazové záznamy z kabíny a ich prepisy nezverejňujú ani nepoužívajú na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania.
2. Záznamy z letového zapisovača sa nezverejňujú ani nepoužívajú na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania s výnimkou prípadov, keď tieto záznamy:
 - (a) sa používajú iba na účely letovej spôsobilosti alebo údržby alebo
 - (b) sú zbavené údajov umožňujúcich ich identifikáciu alebo
 - (c) sú sprístupnené v rámci zabezpečených postupov.

Článok 17

Uverejňovanie informácií

Informácie, na ktoré sa vzťahujú články 15 a 16, sa zaradia do záverečnej správy z bezpečnostného vyšetrovania iba vtedy, ak sa týkajú analýzy nehody alebo incidentu.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

¹⁷ Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3.

Informácie alebo súčasti informácií, ktoré pre analýzu nemajú žiadny význam, sa neuverejňujú.

Článok 18

Odovzdávanie informácií

1. Personál orgánu bezpečnostného vyšetrovania alebo akýkoľvek iný odborník alebo poradca vyzvaný zúčastniť sa bezpečnostného vyšetrovania alebo prispieť k nemu, je viazaný služobným tajomstvom v súlade s príslušnými uplatniteľnými právnymi predpismi.
2. Vedúci orgánu bezpečnostného vyšetrovania povereného výkonom bezpečnostného vyšetrovania oznámi informácie týkajúce sa prevencie nehôd alebo vážnych incidentov orgánom zodpovedným za bezpečnosť civilného letectva, osobám zodpovedným za výrobu a údržbu lietadiel alebo zariadení lietadiel ako aj jednotlivcom alebo právnym subjektom zodpovedným za prevádzku lietadiel alebo školenie personálu.
3. Vedúci orgánu bezpečnostného vyšetrovania je oprávnený informovať obeť a ich rodinných príslušníkov alebo ich združenia alebo zverejniť akékoľvek informácie o konkrétnych zisteniach a postupe bezpečnostného vyšetrovania a prípadne predbežné závery a/alebo odporúčania za predpokladu, že sa tým neohrozujú ciele vyšetrovania.

Článok 19

Správa z vyšetrovania

1. Z každého bezpečnostného vyšetrovania sa vypracuje správa vo forme primeranej druhu a vážnosti nehody alebo incidentu. V správe sa uvedie, že jediným cieľom bezpečnostného vyšetrovania je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť. Správa obsahuje, ak je to vhodné, bezpečnostné odporúčania.
2. Správa musí chrániť anonymitu osôb, ktorých sa nehoda alebo incident týka.
3. Pred uverejnením správy si orgán bezpečnostného vyšetrovania vyžiada záznamy od dotknutých podnikov, ktoré sú v súvislosti s obsahom týchto konzultácií viazané dodržiavaním služobného tajomstva. Pri vyžiadaní takýchto záznamov orgán bezpečnostného vyšetrovania postupuje podľa uplatniteľných medzinárodných noriem a odporúčaných postupov v oblasti vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov.
4. Predtým ako orgán bezpečnostného vyšetrovania uverejní správu, nesmie nikto bez predchádzajúceho písomného súhlasu príslušného vedúceho orgánu bezpečnostného vyšetrovania žiadnej inej osobe poskytnúť akékoľvek informácie uvedené v správe alebo povoliť ich poskytnutie.

5. Orgán bezpečnostného vyšetovania uverejní záverečnú správu v čo možno najkratšom čase a, ak je to možné, najneskôr v priebehu dvanástich mesiacov od dátumu nehody.
6. Ak nie je možné správu uverejniť v priebehu dvanástich mesiacov, orgán bezpečnostného vyšetovania zverejní predbežnú správu aspoň pri príležitosti každého výročia nehody a konkrétne v nej opíše postup vyšetovania a všetky vznesené bezpečnostné otázky.
7. Orgán bezpečnostného vyšetovania čo najskôr postúpi kópiu správ a bezpečnostných odporúčaní Komisii a EASA s výnimkou prípadov, keď sú verejne dostupné elektronickými prostriedkami. V takomto prípade o tom orgán bezpečnostného vyšetovania Komisiu a EASA iba primeraným spôsobom oboznámi.

Článok 20

Bezpečnostné odporúčania

1. Orgán bezpečnostného vyšetovania v akomkoľvek štádiu bezpečnostného vyšetovania odporučí prostredníctvom datovaného sprievodného listu dotknutým podnikom vrátane podnikov v iných členských štátoch alebo tretích krajinách preventívne opatrenia, ktoré považuje za nevyhnutné prijať okamžite.
2. Orgán bezpečnostného vyšetovania môže takisto vydávať bezpečnostné odporúčania na základe štúdií alebo analýzy série vyšetovaní alebo na základe iných činností vykonaných v súlade s článkom 5 ods. 4.
3. Bezpečnostné odporúčania nemajú v žiadnom prípade vytvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti za nehodu alebo incident.

Článok 21

Následné kroky po bezpečnostných odporúčaníach a databáza bezpečnostných odporúčaní

1. Adresát bezpečnostného odporúčania potvrdí prijatie tohto odporúčania a do 90 dní od prijatia sprievodného listu informuje orgán bezpečnostného vyšetovania, ktorý ho vydal, o krokoch, ktoré má v úmysle prijať a prípadne o čase potrebnom na ich uskutočnenie.
2. V priebehu 60 dní od prijatia reakcie orgán bezpečnostného vyšetovania informuje adresáta o tom, či považuje túto odpoveď za uspokojivú a svoj postoj odôvodní.
3. Všetky orgány bezpečnostného vyšetovania zavedú postupy na zaznamenávanie odpovedí na vydané bezpečnostné odporúčania.
4. Každý subjekt, ktorý je príjemcom bezpečnostných odporúčaní vrátane orgánov zodpovedných za bezpečnosť civilného letectva v členskom štáte ako aj na úrovni Spoločenstva, zavedie postupy monitorovania pokroku v opatreniach prijatých ako reakcia na prijaté bezpečnostné odporúčania.

5. Orgány bezpečnostného vyšetrovania zaznamenajú v centrálnom registri zriadenom podľa nariadenia (ES) č. 1321/2007 všetky bezpečnostné odporúčania vydané v súlade s článkom 20 ods. 1 a 2 ako aj odpovede na ne. Orgány bezpečnostného vyšetrovania podobným spôsobom zaznamenávajú v centrálnom registri všetky bezpečnostné odporúčania prijaté od tretích krajín.

Článok 22

Dostupnosť zoznamov cestujúcich

1. Letecké spoločnosti Spoločenstva a letecké spoločnosti odlietajúce z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva, zavedú postupy umožňujúce im vystaviť zoznam všetkých osôb na palube lietadla v priebehu jednej hodiny od okamihu oznámenia nehody tohto lietadla.
2. Zoznam bude k dispozícii orgánu bezpečnostného vyšetrovania poverenému vyšetrovaním, orgánu určenému každým členským štátom na styk s rodinami cestujúcich a prípadne zdravotníckym jednotkám, ktoré môžu potrebovať tieto informácie na účely starostlivosti o obeť.
3. Zoznam sa nezverejní, kým príslušné orgány neinformovali rodiny všetkých cestujúcich. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zachovávať dôvernosť tohto zoznamu.
4. Spracovaním všetkých údajov uvedených v zozname nie je dotknutá smernica 95/46/ES.

Článok 23

Pomoc obetiam leteckých nehôd a ich rodinným príslušníkom

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na vnútroštátnej úrovni zriadil plán pomoci obetiam nehôd v civilnom letectve a ich rodinám.
2. Členský štát alebo tretia krajina, v prípade ktorých je nehoda, ku ktorej došlo na území Spoločenstva, predmetom osobitného záujmu v dôsledku úmrtí alebo vážnych zranení ich občanov, sú oprávnené menovať odborníka, ktorý má právo:
 - (a) navštíviť miesto nehody;
 - (b) prístupu k príslušným vecným informáciám, ktorých uverejnenie schválil orgán bezpečnostného vyšetrovania poverený vedením vyšetrovania ako aj k informáciám o pokroku vo vyšetrovaní;
 - (c) dostať kópiu záverečnej správy.
3. Odborník menovaný v súlade s odsekom 2 môže v zmysle príslušných platných právnych predpisov pomáhať pri identifikácii obetí a na stretnutiach s cestujúcimi, ktorí prežili a sú štátnymi príslušníkmi jeho štátu.

Článok 24

Výbor

1. Komisii pomáha výbor.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Článok 25

Sankcie

Členský štát stanoví pravidlá o sankciách, ktoré sa uplatnia v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia. Ustanovené sankcie sú účinné, primerané a odradzujúce a najmä umožňujú sankcionovať každého, kto v rozpore s týmto nariadením:

- zverejní informácie chránené týmto nariadením;
- kladie prekážky činnosti orgánu bezpečnostného vyšetovania, a najmä bráni vyšetrovateľom vo výkone ich úloh alebo odmieta poskytnúť užitočné záznamy, materiály, informácie a dokumenty, ukryva ich, mení alebo ničí;
- neinformuje príslušné orgány o výskyte nehody alebo incidentu napriek tomu, že si je tejto skutočnosti vedomý.

Článok 26

Zrušenia

Smernica Rady č. 94/56/ES sa zrušuje.

Článok 27

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA

ZOZNAM PRÍKLADOV VÁŽNYCH INCIDENTOV

Uvedené incidenty predstavujú typické príklady incidentov, ktoré môžu vyústiť do vážnych incidentov. Tento zoznam nie je vyčerpávajúci a slúži len ako návod na vymedzenie pojmu „vážny incident“.

- Situácia, pri ktorej takmer došlo ku kolízii a ktorá si vyžaduje vyhýbací manéver, alebo keď by bol býval vyhýbací manéver adekvátny.
- Riadený let do terénu, ktorému sa zabránilo v poslednej chvíli.
- Prerušený manéver vzlietnutia na uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhe.
- Vzlietnutie z uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhy v tesnej blízkosti od prekážky (prekážok).
- Pristátie alebo pokus o pristátie na uzavretej alebo obsadenej pristávacej dráhe.
- Celkové zlyhanie pri dosahovaní určeného výkonu počas štartu alebo počiatočného stúpania.
- Požiar alebo dym v oddelení pre cestujúcich alebo v nákladnom priestore, alebo požiar motora, aj keď bol tento požiar uhasený hasiacimi látkami.
- Prípady, v ktorých je letová posádka nútená núdzovo použiť kyslík.
- Konštrukčná porucha lietadla alebo rozpad motora vrátane neohraničených porúch turbínového motora, ktoré nie sú klasifikované ako nehoda.
- Viacnásobné zlyhanie jedného alebo viacerých systémov lietadla, ktoré vážne ovplyvňujú jeho prevádzku.
- Strata schopnosti letovej posádky viesť lietadlo.
- Množstvo paliva, ktoré si vyžaduje, aby pilot lietadla vyhlásil núdzovú situáciu.
- Incidenty pri vzlietaní alebo pristávaní. Incidenty ako krátke pristátie, prekročenie alebo vybehnutie zo vzletovej a pristávacej dráhy.
- Systémové poruchy, poveternostné javy, let mimo letovej čiary alebo iné udalosti, ktoré mohli spôsobiť ťažkosti pri riadení lietadla.
- Poruchy viac než jedného systému v rezervnom systéme, ktorý je povinný pre riadenie letu a navigáciu.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve.

2. RÁMEC ABM/ABB

06: Energetika a doprava

06 02: Vnútroštátna, letecká a námorná doprava

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky [prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (predtým položky BA)] vrátane ich názvov:

06 02 03: Podporné činnosti v oblasti dopravnej politiky a práv cestujúcich v Európe

3.2. Trvanie akcie a finančného vplyvu:

Začiatok: 2010 Koniec: neurčený

3.3. Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom rámci
06 02 03	Nepovinné	Dif.	NIE	NIE	NIE	Nie [1a]

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ^a nasl.	Spolu
---------------	-----------	--	-------	-------	-------	-------	-------	--------------------------	-------

Prevádzkové výdavky¹⁸

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1.	a	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume¹⁹

Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume²⁰

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5.	d							
Administratívne náklady nezahrnuté v referenčnej sume (NRP) okrem nákladov na ľudské zdroje a súvisiacich nákladov	8.2.6.	e							

Celkové orientačné finančné náklady na akciu

VRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
PRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

¹⁸ Výdavky, ktoré nespádajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx.

¹⁹ Výdavky, ktoré spadajú do článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁰ Výdavky, ktoré spadajú do kapitoly xx 01 okrem výdavkov podľa článkov xx 01 04 alebo xx 01 05.

Údaje o spolufinancovaní

Ak návrh predpokladá spolufinancovanie zo strany členských štátov alebo iných subjektov (uved'te ktorých), odhadovanú výšku spolufinancovania je potrebné uviesť v nasledujúcej tabuľke (ak sa predpokladá spolufinancovanie zo strany viacerých subjektov, pridajte ďalšie riadky):

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Subjekt podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ^a nasl.	Spolu
Všetky členské štáty (spolu)	f	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
VRP SPOLU vrátane spolufinancovania	a+c +d +e +f	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	7.2

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.
- Návrh si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom rámci.
- Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení medziinštitucionálnej dohody²¹ (t. j. nástroj flexibility alebo revíziu finančného rámca).

4.1.3. Finančný vplyv na príjmy

- Návrh nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh má finančný vplyv na príjmy, a to s týmto účinkom:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 1 desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjmy	Pred akciou [Rok n-1]	Stav po akcii					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ₂₂
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení							
	b) Zmena v príjmoch	Δ						

²¹ Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

²² V prípade potreby, t. j. ak akcia trvá dlhšie ako 6 rokov, pridajte ďalšie stĺpce.

4.2. Ľudské zdroje – pracovníci zamestnaní na plný pracovný čas (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – pozri podrobné informácie v bode 8.2.1

Ročné požiadavky	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.
Ľudské zdroje spolu						

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Európska sieť orgánov vyšetovania bezpečnosti civilného letectva, ktorá sa zriadi na základe navrhovaného nariadenia, bude zodpovedná za uľahčenie, koordináciu a posilnenie praktickej spolupráce medzi členskými štátmi navzájom a medzi členskými štátmi, Komisiou a Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva pri vyšetovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve.

5.2. Pridaná hodnota v prípade zapojenia Spoločenstva, zlučiteľnosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možná synergia

Tento návrh je reakciou na odporúčanie skupiny expertov, ktorá poskytuje poradenstvo Komisii v otázke stratégie riešenia nehôd v odvetví dopravy a je zlučiteľný s dopravnou politikou Spoločenstva stanovenou v oznámení Komisie s názvom „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001“.

V porovnaní s ďalšími eventuálnymi politickými možnosťami analyzovanými v posúdení vplyvu, ktoré sprevádza tento návrh, prináša návrh tohto nariadenia z hľadiska Spoločenstva najvyššiu pridanú hodnotu. Je to politická možnosť s najvyššou úrovňou proporcionality, ktorou by sa za súčasného rešpektovania zásady nezávislosti bezpečnostného vyšetovania umožnilo výrazným spôsobom zvýšiť celkovú efektívnosť aktuálneho regulačného rámca v oblasti vyšetovania nehôd v civilnom letectve v EÚ, a to prostredníctvom podpory dobrovoľnej spolupráce a bez zriaďovania nových štruktúr na úrovni Spoločenstva.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Cieľom tohto návrhu je posilniť rámec Spoločenstva v oblasti vyšetovania a prevencie nehôd a incidentov v civilnom letectve. Tento cieľ sa dosiahne nahradením a aktualizáciou súčasnej legislatívy ako aj podporou dobrovoľnej spolupráce medzi členskými štátmi v tejto súvislosti.

Posledne menovaný cieľ, ktorý prináša najväčší dosah na rozpočet, zahŕňa podporu Spoločenstva siete vnútroštátnych orgánov členských štátov zodpovedných za vyšetovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve. To sa zabezpečí udelením

ročného grantu siete, ktorý sa použije na realizáciu niekoľkých opatrení odsúhlasených s Komisiou v rámci každoročného programu práce.

Činnosť siete, ktorá bude podporovaná v rámci tohto návrhu, pozostáva najmä z koordinácie odborného vzdelávania pre vyšetrovateľov jednotlivých štátov a vývoja mechanizmu na zdieľanie vyšetrovateľských kapacít medzi členskými štátmi.

5.4. Spôsob implementácie (orientačný)

- Centralizované hospodárenie***
 - priamo na úrovni Komisie
 - nepriamo delegovaním právomocí na:
 - výkonné agentúry
 - subjekty zriadené Spoločenstvami podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách
 - národné verejné subjekty/subjekty poverené poskytovaním služieb vo verejnom záujme
- Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie***
 - s členskými štátmi
 - s tretími krajinami
- Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (bližšie uveďte)***

Poznámky:

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

6.1. Systém monitorovania

„Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva“ predloží Komisii výročnú správu týkajúcu sa uskutočňovania schváleného programu práce.

6.2. Hodnotenie

6.2.1. Hodnotenie ex-ante

Hodnotenie ex-ante bolo uskutočnené v rámci správy o posúdení vplyvu.

6.2.2. Opatrenia prijaté po strednodobom hodnotení/hodnotení ex-post (znanosti získané z podobných predchádzajúcich skúseností)

6.2.3. Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení

Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva predloží Komisii výročnú správu týkajúcu sa uskutočňovania schváleného programu práce.

7. Opatrenia proti podvodom

V zmluvách o poskytnutí grantov pre Európsku sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva sa výslovne uvedie, že Európsky dvor audítorov a úrad OLAF môžu v prípade potreby vykonávať kontroly na mieste týkajúce sa príjemcov finančných prostriedkov a subjektov zodpovedných za ich pridelovanie.

8. PODROBNÉ ÚDAJE O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Mali by sa uviesť názvy cieľov, opatrení a výstupov)	Druh výstupu	Priem. náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		SPOLU	
			Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu
OPERATÍVNY CIEĽ č.1 ²³ Podpora vnútroštátnym orgánom bezpečnostného vyšetrovania nehôd v civilnom letectve v členských štátoch																
Akcia 1: Spolufinancovanie sekretariátu koordinujúceho činnosti vnútroštátnych orgánov bezpečnostného vyšetrovania nehôd v civilnom letectve																
Výstup 1	Zmluva o poskytnutí		1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6
CELKOVÉ NÁKLADY			1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6

²³

Ako je uvedené v oddiele 5.3.

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci poverení riadením akcie za využitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plných pracovných úväzkov)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Zamestnanci financovaní ²⁵ podľa článku XX 01 02							
Iní zamestnanci ²⁶ financovaní podľa článku XX 01 04/05							
SPOLU							

8.2.2. Opis úloh vyplývajúcich z akcie

8.2.3. Pôvod ľudských zdrojov (štatutárny)

- Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť.
- Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci plnenia RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n.
- Pracovné miesta požadované v ďalšom postupe RPS/PNR.
- Pracovné miesta preobsadzované zo zdrojov existujúcich v príslušnom riadiacom útvere (vnútorná reorganizácia)
- Pracovné miesta požadované na rok n, ale neplánované v rámci RPS/PNR daného roku.

²⁴ Náklady, ktoré NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

²⁵ Náklady, ktoré NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

²⁶ Náklady, ktoré sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4. *Ďalšie administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
1 Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich nákladov na zamestnancov)							
Výkonné agentúry ²⁷							
Iná technická a administratívna pomoc							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Technická a administratívna pomoc spolu							

8.2.5. *Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (XX 01 01)						
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, vyslaní národní experti, zmluvní zamestnanci atď.) (uveďte rozpočtovú položku)						
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady (nezahrnuté v referenčnej sume) spolu						

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

²⁷

Mal by sa vykonať odkaz na osobitný finančný výkaz pre príslušné výkonné agentúry.

--

Výpočet – *Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02*

8.2.6. *Ostatné administratívne náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl .	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Služobné cesty							
XX 01 02 11 02 – Zasadnutia a konferencie							
XX 01 02 11 03 – Výbory ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Štúdie a konzultácie							
XX 01 02 11 05 - Informačné systémy							
2 Ostatné výdavky na riadenie (XX 01 02 11) spolu							
3 Ostatné výdavky administratívnej povahy (spresnite uvedením odkazu na rozpočtovú položku)							
Administratívne náklady (nezahrnuté v referenčnej sume) okrem nákladov na ľudské zdroje a súvisiacich nákladov spolu							

Výpočet – *Ostatné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

²⁸ Uveďte druh výboru a skupinu, ku ktorej patrí.

