

## UREDBA (EU) št. 996/2010 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 20. oktobra 2010

## o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES

(Besedilo velja za EGP)

- EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –
- 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu <sup>(4)</sup>.
- ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 100(2) Pogodbe,
- ob upoštevanju predloga Evropske komisije, (4) Edini cilj preiskav v zvezi z varnostjo bi moral biti preprečevanje ponovnih nesreč in incidentov in ne ugotavljanje krivde ali odgovornosti.
- ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>(1)</sup>,
- po posvetovanju z Odborom regij, (5) Upoštevat bi bilo treba Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisano v Čikagu 7. decembra 1944 („Čikaška konvencija“), ki določa izvajanje ukrepov, potrebnih za zagotovitev varnega delovanja zrakoplovov. Upoštevat je treba zlasti Prilogo 13 k Čikaški konvenciji in njene naknadne spremembe, ki določajo priporočene mednarodne smernice in priporočila za preiskavo letalskih nesreč in incidentov, ter pomen izrazov država registracije, država upravljavca, država načrtovanja, država proizvodnje in država dogodka iz te priloge.
- ob upoštevanju mnenja Evropskega nadzornika za varstvo podatkov <sup>(2)</sup>,
- v skladu z rednim zakonodajnim postopkom <sup>(3)</sup>,
- ob upoštevanju naslednjega:
- (1) Zagotoviti bi bilo treba visoko splošno raven varnosti v civilnem letalstvu v Evropi in storiti vse, da se zmanjša število nesreč in incidentov in se tako okrepi zaupanje javnosti v letalski promet.
- (2) S hitrimi preiskavami nesreč in incidentov v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu se izboljšuje varnost v letalstvu, kar pomaga preprečevati nastanek nesreč in incidentov.
- (3) Poročanje, analiza in posredovanje izsledkov o incidentih zaradi varnosti so bistvenega pomena za povečanje varnosti v letalstvu. Zato bi morala Komisija do 31. decembra 2011 predložiti predlog o reviziji Direktive
- (6) V skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami iz Priloge 13 k Čikaški konvenciji je za izvajanje preiskav nesreč in resnih incidentov odgovorna država, v kateri se je nesreča ali resen incident zgodil, ali država registracije, kadar ni mogoče natančno določiti, ali je kraj nesreče ali resnega incidenta na ozemlju katere koli države. Država lahko nalogo izvajanja prenese na drugo državo ali zahteva njeno pomoč. Preiskave v zvezi z varnostjo v Uniji bi bilo treba izvajati na podoben način.
- (7) Izkušnje, pridobljene pri izvajanju Direktive Sveta 94/56/ES z dne 21. novembra 1994 o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu <sup>(5)</sup> bi bilo treba uporabiti, da se izboljša učinkovitost sistemov za preiskave in preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu v Uniji.

<sup>(1)</sup> Mnenje z dne 27. maja 2010 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

<sup>(2)</sup> UL C 132, 21.5.2010, str. 1.

<sup>(3)</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 21. septembra 2010 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 11. oktobra 2010.

<sup>(4)</sup> UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

<sup>(5)</sup> UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

- (8) Upoštevat bi bilo treba spremembe, ki so se v institucionalnem in ureditvenem okviru za varnost civilnega letalstva v Uniji zgodile po sprejetju Direktive 94/56/ES, še zlasti pa po ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu („EASA“). Ker se varnost v letalstvu vse bolj ureja na ravni Unije, bi bilo treba upoštevati tudi razsežnost varnostnih priporočil v celotni Uniji.
- (9) EASA v imenu držav članic opravlja funkcije in naloge države načrtovanja, proizvodnje in registracije, kadar se te nanašajo na odobritve načrtov, kot določa Čikaška konvencija in njene priloge. Zaradi tega in v skladu s Prilogo 13 k Čikaški konvenciji bi morala biti EASA povabljen k sodelovanju pri preiskavah v zvezi z varnostjo, da lahko v okviru svojih pristojnosti prispeva k učinkovitosti slednjih in zagotovi varnost projektiranja zrakoplovov, brez poseganja v neodvisnost preiskav. Podobno bi bilo treba k sodelovanju v preiskavah v zvezi z varnostjo povabiti tudi nacionalne organe za civilno letalstvo.
- (10) Zaradi njihove odgovornosti za varnost bi morale osebe, ki jih imenujejo EASA in nacionalni organi za civilno letalstvo, imeti dostop do podatkov, ki so pomembni za določitev učinkovitosti varnostnih zahtev.
- (11) Za zagotovitev boljšega preprečevanja letalskih nesreč in incidentov bi morala EASA v sodelovanju s pristojnimi organi držav članic sodelovati tudi pri izmenjavi in analizi informacij v okviru sistemov poročanja o dogodkih v skladu z Direktivo 2003/42/ES, pri čemer se izogne vsakršnemu navzkrižju interesov. Te informacije bi bilo treba ustrezno zaščititi pred nepooblaščenim rabo ali razkritjem.
- (12) Zagotovo bi bilo treba za preiskave v zvezi z varnostjo koristno sodelovanje EASA in pristojnih organov držav članic pri izmenjavi in analizi informacij v skladu z Direktivo 2003/42/ES z omogočanjem spletnega dostopa do pomembnih informacij, povezanih z varnostjo, iz osrednje zbirke informacij o dogodkih v civilnem letalstvu.
- (13) Obseg preiskav v zvezi z varnostjo bi moral temeljiti na izkušnjah, ki jih je pri takih preiskavah mogoče nabrati in jih uporabiti za izboljšanje varnosti v letalstvu, še zlasti pa je treba upoštevati stroškovno učinkovito uporabo sredstev za preiskave v Uniji.
- (14) Preiskave nesreč in incidentov bi moral izvajati neodvisen organ za preiskave v zvezi z varnostjo ali pa bi morale potekati pod njegovim nadzorom, da se prepreči morebitno navzkrižje interesov in vsako možno zunanje vmešavanje v ugotavljanje vzrokov preiskovanih dogodkov.
- (15) Organi za preiskave v zvezi z varnostjo imajo osrednjo vlogo v preiskovalnem postopku v zvezi z varnostjo. Njihovo delo je izredno pomembno za določitev vzrokov nesreče ali resnega incidenta. Zato je pomembno, da lahko svoje preiskave izvajajo popolnoma neodvisno in tudi, da imajo finančne in človeške vire, potrebne za uspešno in učinkovito izvajanje preiskav.
- (16) Okrepiti bi bilo treba zmogljivost organov držav članic za preiskave v zvezi z varnostjo, ti pa morajo med seboj sodelovati, da bi se izboljšala učinkovitost preiskav ter preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu v Uniji.
- (17) Usklajevalno vlogo organov za preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba pripoznati in okrepiti v evropskem okviru, da bi se zagotovila resnična dodana vrednost na področju varnosti v letalstvu, na podlagi že obstoječega sodelovanja med temi organi in preiskovalnimi službami držav članic, ki bi jih bilo treba uporabiti na najučinkovitejši način. To pripoznavanje in okrepitev bi se lahko dosegla z ustanovitvijo evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva („omrežje“) z jasno opredeljeno vlogo in nalogami.
- (18) Omrežje bi moralo svoje dejavnosti usklajevanja opravljati pregledno in neodvisno, Unija pa bi ga morala aktivno podpirati.
- (19) Cilje te uredbe je mogoče bolje uresničiti s sodelovanjem s tretjimi državami, ki bi se lahko udeleževale dejavnosti omrežja kot opazovalke.
- (20) Ker je bistveno zagotoviti jasne pravice za preiskave v zvezi z varnostjo, bi morale države članice v skladu z veljavno zakonodajo o pooblastilih organov, pristojnih za sodne preiskave, in po potrebi v tesnem sodelovanju s temi organi zagotoviti, da lahko organi za preiskave v zvezi z varnostjo opravljajo svoje naloge pod najboljšimi možnimi pogoji v interesu varnosti v letalstvu. Organom za preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba zato nemudoma dovoliti neomejen dostop do kraja nesreče in jim dati na razpolago vse elemente, potrebne za izpolnitev zahtev preiskave v zvezi z varnostjo, brez ogrožanja ciljev sodne preiskave.

- (21) Učinkovita preiskava v zvezi z varnostjo je mogoča le, če so se ustrezno ohranili pomembni dokazi.
- (22) Sistem varnosti v civilnem letalstvu temelji na povratnih informacijah in izkušnjah iz nesreč in incidentov, pri katerih je treba strogo uporabljati pravila o zaupnosti, da se zagotovi dostopnost dragocenih virov informacij tudi v prihodnje. V tem smislu bi bilo treba občutljive informacije o varnosti ustrezno zaščititi.
- (23) Nesreča sproži veliko različnih javnih interesov, kot sta preprečevanje nesreč v prihodnje in dobro delovanje sodstva. Ti interesi presegajo posamezne interese vpletenih strani in posamezen dogodek. Potrebno je pravo ravnovesje med vsemi interesi, da se zavaruje prevladujoči javni interes.
- (24) Sistem civilnega letalstva bi moral spodbujati tudi okolje, ki ni kaznovalno, kar bi olajšalo spontano poročanje o dogodkih in tako pospešilo uvajanje načela kulture pravičnosti.
- (25) Informacije, ki jih je neka oseba dala med preiskavo v zvezi z varnostjo, ne bi smele biti uporabljene proti tej osebi, pri tem pa se v celoti spoštujejo ustavna načela in nacionalno pravo.
- (26) Državam članicam bi bilo treba omogočiti, da omejijo primere, v katerih se sprejme odločitve o razkritju informacij, pridobljenih med preiskavo v zvezi z varnostjo, ne da bi to vplivalo na nemoteno delovanje sodnega sistema.
- (27) Za preprečevanje nesreč in incidentov je pomembno, da se v čim krajšem času sporočijo pomembne informacije, vključno zlasti s poročili in varnostnimi priporočili, ki izhajajo iz preiskav v zvezi z varnostjo.
- (28) Da bi se zagotovilo primerno preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, bi morali pristojni organi vedno upoštevati varnostna priporočila, ki nastanejo na podlagi preiskav nesreč in resnih incidentov ali drugih virov, kot so varnostne študije, in po potrebi ravnati v skladu z njimi.
- (29) Napredek na področju raziskav pri določanju položaja zrakoplovov v realnem času in dostopu do informacij v zapisovalnikih poletov na daljavo, ne da bi ti morali biti tudi fizično dosegljivi, bi bilo treba spodbujati, da bi izboljšali sredstva, ki so na voljo preiskovalcem za ugotavljanje vzrokov za nesrečo, in izboljšali možnosti za preprečevanje ponovnih nesreč. Tak napredek bi predstavljal pomemben korak naprej na področju varnosti v letalstvu.
- (30) Izkušnje kažejo, da je zanesljive sezname oseb na letalu včasih težko pridobiti na hiter način in tudi, da je pomembno določiti rok v katerem je mogoče od letalskih družb zahtevati take sezname. Poleg tega je podatke s takih seznamov treba zaščititi pred nepooblaščenim rabo ali razkritjem. Podobno je treba zagotoviti informacije o nevarnem blagu na krovu zrakoplova, ki je bil udeležen v nesreči, da se kar najbolj zmanjšajo tveganja za preiskovalce za varnost na kraju dogodka.
- (31) Po letalski nesreči je težko hitro določiti ustrezno kontaktno osebo, ki jo je treba obvestiti o prisotnosti potnika na letalu. Potnikom bi bilo zato treba dati možnost, da navedejo kontaktno osebo.
- (32) Žrtvam letalskih nesreč in njihovim sorodnikom bi bilo treba primerno določiti pomoč.
- (33) Način, kako države članice in letalske družbe obravnavajo nesrečo in njene posledice, je ključnega pomena. Zato bi morale imeti države članice načrt nujnih ukrepov, ki bi zajemal zlasti hitro posredovanje na letališču ter pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom. Tudi letalske družbe bi morale imeti načrt za pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom. Posebno pozornost bi bilo treba posvetiti podpori žrtvam, njihovim sorodnikom in združenjem ter komunikaciji z njimi.
- (34) Pri uporabi te uredbe bi bilo treba v celoti upoštevati pravila o dostopu do podatkov, obdelavi podatkov in varstvu posameznikov, določena v ustreznih pravnih aktih Unije.
- (35) Kazni bi morale omogočiti zlasti kaznovanje vsake osebe, ki v nasprotju s to uredbo razkrije informacije, ki jih ščiti ta uredba; ovira delovanje organa za preiskave v zvezi z varnostjo tako, da preiskovalcem preprečuje izvajanje njihovih dolžnosti ali odklanja zagotavljanje koristnih posnetkov, pomembnih informacij in dokumentov, jih skriva, spreminja ali uničuje; ali kljub temu, da ve za nesrečo ali resen incident, o tem ne obvesti pristojnih organov.

(36) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve skupnih predpisov na področju varnosti v civilnem letalstvu, države članice ne morejo zadovoljivo doseči same in ker se ta cilj zaradi vseevropske razsežnosti in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.

(37) Zato bi bilo treba Direktivo 94/56/ES razveljaviti.

(38) Ministrska izjava o gibraltarskem letališču, dogovorjena na prvem ministrskem srečanju Foruma za dialog o Gibraltarju 18. septembra 2006 v Córdoba, bo nadomestila skupno izjavo o gibraltarskem letališču, podano 2. decembra 1987 v Londonu, njeno dosledno upoštevanje pa velja kot upoštevanje izjave iz leta 1987 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### Člen 1

##### Vsebina

1. Cilj te uredbe je izboljšati varnost v letalstvu z zagotavljanjem visoke učinkovitosti, vestnosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo civilnega letalstva v Evropi, katerih edini namen je preprečiti nesreče in incidente v prihodnje in ne ugotavljati krivde ali odgovornosti, vključno z oblikovanjem evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva. V uredbi so določena tudi pravila o pravočasnem zagotavljanju informacij o vseh osebah in nevarnem blagu na krovu zrakoplova, ki je bil udeležen v nesreči. Namen uredbe je tudi okrepiti pomoč žrtvam letalskih nesreč in njihovim sorodnikom.

2. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva Velike Britanije in Severne Irske v zvezi s sporom o suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.

#### Člen 2

##### Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „nesreča“ je dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki se v primeru zrakoplova s posadko zgodi v času od vkrcanja katere koli osebe v zrakoplov, ki namerava leteti,

do izkrcanja vseh teh oseb, ali ki se v primeru zrakoplova brez posadke zgodi v času od trenutka, ko je zrakoplov pripravljen za vožnjo z namenom leteti, do trenutka, ko se ob koncu leta ustavi in je njegov primarni pogonski sistem izključen, pri čemer:

(a) se oseba smrtno ali hudo poškoduje:

— ker je bila v zrakoplovu, ali

— zaradi neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali

— zaradi neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu,

razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če jih povzroči oseba sama ali ji jih povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so sicer namenjeni potnikom in posadki; ali

(b) zrakoplov utrpi poškodbe ali konstrukcijsko okvaro, ki škodljivo vpliva na konstrukcijsko trdnost, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova in ponavadi zahteva večja popravila ali zamenjavo poškodovanih sestavnih delov, razen v primeru okvar ali poškodb motorja, ko je škoda omejena na en sam motor (vključno s pokrovi ali dodatno opremo), propelerje, konce kril, antene, sonde, lopatice, gume, zavore, kolesa, obloge, plošče, vrata pristajalnega podvozja, vetrobranska stekla, oplate zrakoplova (kot so manjše udrtine ali luknje) ali manjše poškodbe na glavnih rotorskih krakih, repnih rotorskih krakih, pristajalnem podvozju ter poškodbe zaradi toče ali trka s pticami (vključno z luknjami v radarskem nosu); ali

(c) je zrakoplov pogrešan ali popolnoma nedostopen;

2. „pooblaščen predstavnik“ je oseba, ki jo država na podlagi njenih kvalifikacij imenuje za namen sodelovanja v preiskavi v zvezi z varnostjo, ki jo vodi druga država. Pooblaščen predstavnik, ki ga imenuje država članica, prihaja iz organa za preiskave v zvezi z varnostjo;

3. „svetovalec“ je oseba, ki jo država na podlagi njenih kvalifikacij imenuje z namenom, da pooblaščenemu predstavniku pomaga v preiskavi v zvezi z varnostjo;

4. „vzroki“ so dejanja, opustitve, dogodki, okoliščine ali njihova kombinacija, ki so privedli do nesreče ali incidenta; prepoznavanje vzrokov ne pomeni ugotavljanja krivde ali določanja upravne, civilne ali kazenske odgovornosti;
5. „smrtna poškodba“ je poškodba, ki jo utrpi oseba v nesreči in katere posledica je njena smrt v 30 dneh od datuma nesreče;
6. „zapisovalnik poletov“ je vsaka vrsta zapisovalnika, ki je nameščen v zrakoplovu zaradi lažje preiskave nesreč/incidentov;
7. „incident“ je dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki je ali bi lahko oviral njegovo delovanje in ni nesreča;
8. „mednarodni standardi in priporočene prakse“ so mednarodni standardi in priporočene prakse za preiskave letalskih nesreč in incidentov, sprejete v skladu s členom 37 Čikaške konvencije;
9. „glavni preiskovalec“ je oseba, ki je na podlagi svojih kvalifikacij odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave v zvezi z varnostjo;
10. „upravljavec“ je vsaka fizična ali pravna oseba, ki upravlja ali namerava upravljati enega ali več zrakoplovov;
11. „udeležene osebe“ so lastnik, član posadke ali upravljavec zrakoplova, ki so udeleženi v nesreči ali resnem incidentu; vsaka oseba, ki sodeluje pri vzdrževanju, načrtovanju ali proizvodnji tega zrakoplova ali pri usposabljanju njegove posadke; druge osebe, ki so udeležene pri zagotavljanju varnosti zračnega prometa, informacij o letih ali letaliških storitev in so opravile storitve za zrakoplov; osebje nacionalnih organov za civilno letalstvo; ali osebje EASA;
12. „predhodno poročilo“ je sporočilo za hitro posredovanje podatkov, pridobljenih v začetnih fazah preiskave;
13. „sorodniki“ so ožji družinski člani in/ali bližnji sorodniki in/ali druge osebe, ki so tesno povezane z žrtvijo nesreče, kot je opredeljeno v nacionalnem pravu žrtve;
14. „preiskava v zvezi z varnostjo“ je postopek, ki ga izvede organ za preiskave v zvezi z varnostjo z namenom preprečevanja nesreče ali incidenta in ki vključuje zbiranje in analizo informacij, oblikovanje sklepnih ugotovitev, vključno z določitvijo vzroka(-ov) in/ali prispevajajočih dejavnikov, ter ko je primerno, izdelavo varnostnih priporočil;
15. „varnostno priporočilo“ je predlog, ki ga za preprečevanje nesreč in incidentov pripravi organ za preiskave v zvezi z varnostjo na podlagi informacij, pridobljenih v preiskavi v zvezi z varnostjo, ali iz drugih virov, kot so varnostne študije;
16. „resni incident“ je incident, katerega okoliščine kažejo, da se je skoraj zgodila nesreča, in je povezan z delovanjem zrakoplova, ki se v primeru zrakoplova s posadko zgodi v času od vkrcanja katere koli osebe v zrakoplov, ki namerava leteti, do izkrcanja vseh teh oseb, ali ki se v primeru zrakoplova brez posadke zgodi v času od trenutka, ko je zrakoplov pripravljen za vožnjo z namenom leteti, do trenutka, ko se ob koncu leta ustavi in je njegov primarni pogonski sistem izključen. Seznam primerov resnih incidentov je v Prilogi;
17. „huda poškodba“ je poškodba, ki jo oseba utrpi v nesreči in ima za posledico:
  - (a) hospitalizacijo za več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh od dne, ko je utrpela poškodbo;
  - (b) zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki ali nogi ali nosu);
  - (c) raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit;
  - (d) poškodbo katerega koli notranjega organa;
  - (e) opekline druge ali tretje stopnje ali vsako opekline, ki prizadene več kot 5 % telesne površine;

- (f) preverjeno izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju.

### Člen 3

#### Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za preiskave nesreč in resnih incidentov v zvezi z varnostjo:

- (a) ki so se zgodili na ozemljih držav članic, za katera se uporabljata Pogodbi, v skladu z mednarodnimi obveznostmi držav članic;
- (b) v katerih so udeleženi zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici ali jih upravlja podjetje s sedežem v državi članici in so se zgodili zunaj ozemelj držav članic, za katera se uporabljata Pogodbi, če takih preiskav ne izvaja druga država;
- (c) pri katerih sme država članica po mednarodnih standardih in priporočenih praksah imenovati pooblaščenega predstavnika, da v njih sodeluje kot država registracije, država upravljavca, država načrtovanja, država proizvodnje ali država, ki na zaprosilo države, ki izvaja preiskavo, zagotavlja informacije, objekte ali strokovnjake;
- (d) pri katerih sme država članica, ki ima zaradi smrtnih žrtev ali hudih poškodb svojih državljanov poseben interes, z dovoljenjem države, ki izvaja preiskavo, imenovati strokovnjaka.

2. Ta uredba se uporablja tudi za vprašanja o pravočasnem zagotavljanju informacij o vseh osebah in nevarnem blagu na krovu zrakoplova, ki je bil udeležen v nesreči in o pomoči žrtvam letalskih nesreč ter njihovim sorodnikom.

3. Ta uredba se ne uporablja za preiskave v zvezi z varnostjo v primeru nesreč in resnih incidentov, v katerih so udeleženi zrakoplovi, ki opravljajo vojaške, carinske, policijske ali podobne naloge, razen če tako določi zadevna država članica v skladu s členom 5(4) in nacionalno zakonodajo.

### Člen 4

#### Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskave v zvezi z varnostjo brez zunanjega vmešavanja vodi ali nadzoruje stalen nacionalni organ za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: „organ za preiskave v zvezi z

varnostjo“), ki je bodisi sam bodisi s sporazumi z drugimi organi za preiskave v zvezi z varnostjo sposoben neodvisno izvesti celotno preiskavo v zvezi z varnostjo.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo je funkcijsko neodvisen zlasti od organov letalstva, ki so pristojni za plovnost, registracijo, letenje, vzdrževanje, izdajo licenc, kontrolo letenja ali obratovanje aerodroma, in na splošno od vsake druge stranke ali subjekta, katerih interesi ali misije bi lahko bili v nasprotju z nalogami organa za preiskave v zvezi z varnostjo ali bi lahko vplivali na njegovo objektivnost.

3. Pri izvajanju preiskav v zvezi z varnostjo organ za preiskave v zvezi z varnostjo od nikogar ne zahteva ali sprejema navodil ter ima neomejena pooblastila za izvajanje preiskav v zvezi z varnostjo.

4. Dejavnosti organa za preiskave v zvezi z varnostjo se lahko razširijo na zbiranje in analizo informacij v zvezi z varnostjo v letalstvu, zlasti za preprečevanje nesreč, če te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost in ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.

5. Da bi bila javnost seznanjena s splošno stopnjo varnosti v letalstvu, se vsako leto na nacionalni ravni objavi pregled varnosti. V tej analizi se viri zaupnih informacij ne smejo razkriti.

6. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo od posamezne države članice dobi na voljo sredstva, potrebna za neodvisno izvajanje njegovih nalog in je sposoben pridobiti ustrezne vire za to. Zlasti:

- (a) ima vodja organa za preiskave v zvezi z varnostjo oziroma v primeru multimodalnega organa, vodja letalskega oddelka, izkušnje in strokovno znanje na področju varnosti civilnega letalstva, da svoje naloge opravlja v skladu s to uredbo in nacionalno zakonodajo;
- (b) preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti;
- (c) ima organ za preiskave v zvezi z varnostjo vsaj enega razpoložljivega preiskovalca, ki je v primeru večje letalske nesreče sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca;
- (d) se organu za preiskave v zvezi z varnostjo dodeli proračun, ki mu omogoča izpolnjevanje njegovih nalog;

(e) organ za preiskave v zvezi z varnostjo ima bodisi neposredno bodisi na podlagi sodelovanja iz člena 6 ali ureditev z drugimi nacionalnimi organi ali subjekti na voljo usposobljeno osebje in ustrezne objekte, vključno s pisarnami in hangarji, v katerih je mogoče hraniti in preiskovati zrakoplove, njihovo vsebino in razbitine.

#### Člen 5

##### Obveznost preiskave

1. Vsaka nesreča ali resen incident, v katerem je udeležen zrakoplov, razen tistih iz Priloge II k Uredbi (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu<sup>(1)</sup>, je predmet preiskave v zvezi z varnostjo v državi članici, na ozemlju katere se je zgodila nesreča ali resen incident.

2. Kadar je zrakoplov, razen tistih iz Priloge II k Uredbi (ES) št. 216/2008, ki je registriran v državi članici, udeležen v nesreči ali resnem incidentu, ki se zgodi na kraju, za katerega ni mogoče natančno določiti, ali je na ozemlju katere koli države, izvede preiskavo v zvezi z varnostjo organ za preiskave v zvezi z varnostjo te države članice v kateri je bil registriran.

3. Obseg preiskav v zvezi z varnostjo iz odstavkov 1, 2 in 4 ter postopek, po katerem je treba izvajati take preiskave v zvezi z varnostjo, določi organ za preiskave v zvezi z varnostjo ob upoštevanju izkušenj, ki naj bi jih predvidoma pridobil iz takih preiskav in ki naj bi služile za izboljšanje varnosti v letalstvu, vključno za zrakoplove z največjo vzletno maso manjšo od ali enako 2 250 kg.

4. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo se lahko odločijo preiskati incidente, ki niso naštetih v odstavkih 1 in 2, kakor tudi nesreče ali resne incidente, ki so se zgodili v zvezi z drugimi vrstami zrakoplovov, v skladu z nacionalno zakonodajo držav članic, kadar pričakujejo, da bodo iz takih preiskav pridobili spoznanja o varnosti.

5. Preiskave v zvezi z varnostjo iz odstavkov 1, 2 in 4 v nobenem primeru niso namenjene ugotavljanju krivde ali odgovornosti. Preiskave potekajo neodvisno, ločeno od in brez poseganja v sodne ali upravne postopke za pojasnjevanje krivde ali odgovornosti.

#### Člen 6

##### Sodelovanje med organi za preiskave v zvezi z varnostjo

1. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo iz ene države članice lahko za pomoč zaprosi organe za preiskave v zvezi z

varnostjo iz drugih držav članic. Ko organ za preiskave v zvezi z varnostjo na podlagi zahteve odobri pomoč, se takšna pomoč, kolikor je mogoče, zagotovi brezplačno.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo lahko nalogo izvajanja preiskave nesreče ali resnega incidenta na podlagi medsebojnega dogovora prenese na drug organ za preiskave v zvezi z varnostjo in temu drugemu organu olajša preiskovalni postopek.

#### Člen 7

##### Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva

1. Države članice zagotovijo, da njihovi organi za preiskave v zvezi z varnostjo med seboj vzpostavijo evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva („omrežje“), ki ga sestavljajo vodje organov za preiskave v zvezi z varnostjo iz vsake države članice in/ali, v primeru multimodalnega organa, vodje letalskega oddelka, ali njihovi predstavniki, vključno s predsednikom, ki se izbere med njimi za obdobje treh let.

V tesnem sodelovanju s člani omrežja pripravi predsednik letni delovni program omrežja, skladen s cilji iz odstavka 2 in odgovornostjo iz odstavka 3. Komisija delovni program posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu. Predsednik pripravi tudi dnevni red za zasedanja omrežja.

2. Omrežje si prizadeva še bolj izboljšati kakovost preiskav, ki jih izvajajo organi za preiskave v zvezi z varnostjo in okrepi njihovo neodvisnost. Zlasti spodbuja visoke standarde pri preiskovalnih metodah in usposabljanju preiskovalcev.

3. Da bi se dosegli cilji iz odstavka 2 je omrežje zlasti odgovorno za:

(a) pripravo predlogov in svetovanje institucijam Unije o vseh vidikih oblikovanja ter izvajanja politik Unije in predpisov o preiskavah v zvezi z varnostjo ter o preprečevanju nesreč in incidentov;

(b) spodbujanje izmenjave podatkov, koristnih za izboljšanje varnosti v letalstvu, in dejavno spodbujanje organiziranega sodelovanja med organi za preiskave v zvezi z varnostjo, Komisijo, EASA in nacionalnimi organi za civilno letalstvo;

<sup>(1)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

(c) usklajevanje in organizacijo, kjer je to primerno, medsebojnih pregledov in ustreznih dejavnosti na področju izobraževanja in usposabljanja preiskovalcev;

(d) spodbujanje dobrih praks na področju preiskav v zvezi z varnostjo z namenom oblikovanja skupne metodologije Unije za preiskave v zvezi z varnostjo in pripravo seznama teh praks;

(e) krepitev preiskovalnih zmogljivosti organov za preiskave v zvezi z varnostjo, zlasti z razvojem in upravljanjem okvira za skupno uporabo sredstev;

(f) zagotavljanje ustrezne pomoči na zahtevo organov za preiskave v zvezi z varnostjo za namen uporabe člena 6, zlasti, vendar ne zgolj, seznam preiskovalcev, opreme in zmogljivosti v drugih državah članicah, ki jih je mogoče uporabiti za pomoč organu za preiskave v zvezi z varnostjo, ki izvaja določeno preiskavo;

(g) dostop do informacij v podatkovnih bazah iz člena 18, in analizo varnostnih priporočil v teh bazah, da bi opredelilo pomembna varnostna priporočila, ki so pomembna za celotno Unijo.

4. Komisija o dejavnostih omrežja redno obvešča Evropski parlament in Svet. Evropski parlament je tudi obveščen o vseh zahtevah, ki jih Svet in Komisija predložita omrežju.

5. Člani omrežja ne smejo niti zahtevati niti sprejemati navodil od katerega koli organa, ki bi lahko vplivala na neodvisnost preiskav v zvezi z varnostjo.

6. EASA je, kot je primerno, povabljena, da se zasedanj omrežja udeleži kot opazovalka. Omrežje lahko na svoja zasedanja povabi tudi opazovalce iz organov za preiskave v zvezi z varnostjo iz tretjih držav in druge ustrezne strokovnjake.

7. Komisija je tesno povezana z dejavnostjo omrežja, od omrežja pa prejema tudi potrebno podporo glede pomembnih vidikov, ki zadevajo razvoj politike in predpisov v zvezi s preiskovanjem in preprečevanjem nesreč v civilnem letalstvu Unije. Komisija omrežju zagotavlja potrebno podporo, ki med drugim vključuje tudi pomoč pri pripravi in organizaciji zasedanj ter objavi letnega poročila o dejavnostih omrežja. Komisija letno poročilo posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu.

## Člen 8

### Sodelovanje EASA in nacionalnih organov za civilno letalstvo pri preiskavah v zvezi z varnostjo

1. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo, če je izpolnjena zahteva o izključitvi navzkrižij interesov, povabijo EASA in nacionalne organe za civilno letalstvo zadevnih držav članic, naj v okviru svojih pristojnosti imenujejo predstavnika za sodelovanje:

(a) kot svetovalec glavnemu preiskovalcu v vseh preiskavah v zvezi z varnostjo v skladu s členom 5(1) in (2), ki se izvajajo na ozemlju države članice ali na kraju iz člena 5(2), pod nadzorom in po presoji glavnega preiskovalca;

(b) kot svetovalec, imenovan v skladu s to uredbo, za pomoč pooblaščenemu(-im) predstavniku(-om) držav članic v vseh preiskavah v zvezi z varnostjo, ki se izvajajo v tretji državi in v katerih je organ za preiskave v zvezi z varnostjo pozvan, da določi pooblaščenega predstavnika v skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami za preiskave letalskih nesreč in incidentov pod nadzorom pooblaščenega predstavnika.

2. Sodelujoči, navedeni v odstavku 1, imajo pravico zlasti:

(a) obiskati kraj nesreče in pregledati razbitine;

(b) predlagati področja za izpraševanje in pridobiti informacije;

(c) prejeti kopije vseh zadevnih dokumentov in pridobiti pomembne informacije o dejstvih;

(d) sodelovati pri izpisovanjih podatkov s posnetih nosilcev zapisa, razen z zapisovalnikov zvoka ali slik v pilotski kabini;

(e) sodelovati pri preiskovalnih dejavnostih zunaj kraja nesreče, kot so pregledi sestavnih delov, preizkusi in simulacije, neuradni sestanki o tehničnih zadevah in sestanki o poteku preiskav, razen kadar so v zvezi z določanjem vzrokov ali oblikovanjem varnostnih priporočil.

3. EASA in nacionalni organi za civilno letalstvo podpirajo preiskavo, v kateri sodelujejo, z zagotavljanjem zahtevanih informacij, svetovalcev in opreme organu, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo.



### Člen 9

#### Obveznost uradnega obveščanja o nesrečah in resnih incidentih

1. Vsaka vpletena oseba, ki ve, da se je zgodila nesreča ali resni incident, o tem nemudoma uradno obvesti pristojni organ za preiskave v zvezi z varnostjo države, v kateri se je zgodila nesreča ali resni incident.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami nemudoma uradno obvesti Komisijo, EASA, Mednarodno organizacijo za civilno letalstvo (ICAO), zadevne države članice in tretje države o vseh nesrečah in resnih incidentih, o katerih je bil uradno obveščen.

### Člen 10

#### Sodelovanje držav članic v preiskavah v zvezi z varnostjo

1. Države članice, ki so država registracije, država upravljalca, država načrtovanja in država proizvodnje, po prejemu uradnega obvestila o nesreči ali resnem incidentu od druge države članice ali tretje države čim prej sporočijo državi članici ali tretji državi, na ozemlju katere se je zgodila nesreča ali resni incident, ali nameravajo imenovati pooblaščenega predstavnika v skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami. Kadar je imenovan tak pooblaščen predstavnik, se sporočijo tudi njegovi kontaktni podatki ter pričakovani datum prihoda, če namerava pooblaščen predstavnik potovati v državo, ki je poslala uradno obvestilo.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo države članice, na ozemlju katere je glavna poslovalnica imetnika certifikata za načrt tipa zrakoplova ali pogonske naprave, imenuje pooblaščen predstavnike za državo načrtovanja.

### Člen 11

#### Status preiskovalcev za varnost

1. Potem ko je organ za preiskave v zvezi z varnostjo imenoval glavnega preiskovalca in ne glede na kakršno koli sodno preiskavo, je glavni preiskovalec pooblaščen za sprejemanje potrebnih ukrepov za izpolnjevanje zahtev preiskave v zvezi z varnostjo.

2. Ne glede na obveznost zaupnosti v skladu s pravnimi akti Unije ali nacionalnim pravom je glavni preiskovalec zlasti upravičen:

(a) do takojšnjega neomejenega dostopa do kraja nesreče ali incidenta kot tudi do zrakoplova, njegove vsebine ali njegovih razbitin;

(b) do zagotovitve takojšnjega popisa dokazov in nadzorovano odstranitev razbitin ali sestavnih delov za pregled ali analizo;

(c) do takojšnjega dostopa do zapisovalnikov poletov in nadzora nad njimi, njihovo vsebino in vsemi drugimi zadevnimi zapisi;

(d) zahtevati celovito obdukcijo teles smrtno ponesrečenih oseb in prispevati k tej obdukciji ter dobiti takojšen dostop do rezultatov takšnih preiskav ali preskusov odvzetih vzorcev;

(e) zahtevati zdravstvene preglede oseb, vključenih v delovanje zrakoplova, ali zahtevati preskuse vzorcev, ki se vzamejo od teh oseb, in pridobiti takojšnji dostop do rezultatov teh preiskav ali preskusov;

(f) pozvati in zaslišati priče ter od njih zahtevati, naj zagotovijo informacije ali dokaze, ki so pomembni za preiskavo v zvezi z varnostjo;

(g) do prostega dostopa do vseh zadevnih informacij ali evidenc lastnika, imetnika certifikata za načrt tipa zrakoplova, organizacije, pristojne za vzdrževanje, organizacije za usposabljanje, operaterja ali proizvajalca zrakoplova, organov, pristojnih za civilno letalstvo, EASA, ter navigacijskih služb ali obratovalcev letališča.

3. Glavni preiskovalec na svoje strokovnjake in svetovalce kot tudi pooblaščen predstavnike, njihove strokovnjake in svetovalce prenese upravičenja iz odstavka 2, kolikor je potrebno, da se jim omogoči učinkovito sodelovanje v preiskavi v zvezi z varnostjo. Ta upravičenja ne posegajo v pravice preiskovalcev in strokovnjakov, ki jih imenuje organ, ki vodi sodno preiskavo.

4. Vsaka oseba, ki sodeluje v preiskavi v zvezi z varnostjo, opravlja svoje naloge neodvisno in od nikogar ne zahteva niti ne sprejema navodil, razen od glavnega preiskovalca ali pooblaščenega predstavnika.

## Člen 12

**Usklajevanje preiskav**

1. Kadar se sproži tudi sodna preiskava, se o tem uradno obvesti glavnega preiskovalca. V takšnem primeru glavni preiskovalec zagotovi sledljivost in ohrani nadzor nad zapisovalniki poletov in vsemi materialnimi dokazi. Sodni organ lahko imenuje uslužbenca tega organa, da pospremi zapisovalnike poletov ali materialne dokaze do kraja obdelave ali izpisa. Kadar preiskovanje ali analiza teh materialnih dokazov lahko povzroči, da se spremenijo, preoblikujejo ali uničijo, je potrebna pridobitev predhodne odobritve sodnih organov, brez poseganja v nacionalno pravo. Kadar v skladu s predhodnimi dogovori iz odstavka 3 takšna odobritev ni pridobljena v razumnem roku, in sicer najpozneje v dveh tednih od zahtevka, lahko glavni preiskovalec vseeno začne preiskavo ali analizo. Kadar sodni organ lahko zaseže vse dokaze, ima glavni preiskovalec takojšen in neomejen dostop do teh dokazov in možnost njihove uporabe.

2. Kadar se med potekom preiskave v zvezi z varnostjo izve ali posumi, da je med nesrečo ali resnim incidentom prišlo do nezakonitih dejanj, kot je določeno v nacionalnem pravu, na primer nacionalni zakonodaji o preiskavi nesreč, glavni preiskovalec o tem nemudoma obvesti pristojne organe. Ob upoštevanju člena 14 se zadevne informacije, zbrane ob preiskavi v zvezi z varnostjo, nemudoma posredujejo tem organom in na njihovo zaprosilo se jim preda tudi zadevno gradivo. Posredovanje teh informacij in gradiva ne posega v pravico organa za preiskave v zvezi z varnostjo, da v dogovoru z organi, katerim bi lahko bil prepuščen nadzor nad krajem nesreče, nadaljuje preiskavo v zvezi z varnostjo.

3. Države članice zagotovijo, da organi za preiskave v zvezi z varnostjo na eni strani ter drugi organi, ki bodo predvidoma vključeni v dejavnosti, povezane s preiskavo v zvezi z varnostjo, kot so sodni organi, organi za civilno letalstvo, iskalni in reševalni organi, na drugi strani med seboj sodelujejo na podlagi predhodnih dogovorov.

Ti dogovori spoštujejo neodvisnost organa za preiskave v zvezi z varnostjo, ter omogočajo vestno in učinkovito izvajanje tehnične preiskave. Predhodni dogovori med drugim obsegajo naslednja vprašanja:

- (a) dostop do kraja nesreče;
- (b) zavarovanje dokazov in dostop do njih;
- (c) začetno in tekoče poročanje o poteku posameznega postopka;

- (d) izmenjava informacij;
- (e) primerna uporaba varnostnih informacij;
- (f) reševanje sporov.

Države članice o teh dogovorih obvestijo Komisijo, ki jih posreduje v vednost predsedniku omrežja, Evropskemu parlamentu in Svetu.

## Člen 13

**Zavarovanje dokazov**

1. Država članica, na ozemlju katere se je zgodila nesreča ali resen incident, je odgovorna za zagotovitev varnega ravnanja z vsemi dokazi ter za sprejetje vseh razumnih ukrepov za zaščito takih dokazov ter za ohranitev varne hrambe zrakoplova, njegovih vsebin in razbitin, in sicer za obdobje, ki je potrebno za namene preiskave v zvezi z varnostjo. Zaščita dokazov vključuje zavarovanje, s fotografiranjem ali na drug način, dokazov, ki bi lahko bili odstranjeni, izbrisani, izgubljeni ali uničeni. Varna hramba vključuje zaščito pred dodatno škodo, dostopom nepooblaščenih oseb, krajo in kvarjenjem.

2. Do prihoda preiskovalcev za varnost ne sme nobena oseba spreminjati stanja kraja nesreče ali jemati vzorcev z njega, prav tako ne sme kakor koli premikati ali odstranjevati zrakoplova, njegovih vsebin ali razbitin, ali jemati vzorcev z njih, razen če so taki ukrepi potrebni iz varnostnih razlogov ali za zagotovitev pomoči ranjenim osebam ali imajo izrecno dovoljenje organov, ki nadzorujejo kraj nesreče, in po možnosti ob posvetovanju z organom za preiskave v zvezi z varnostjo.

3. Vse vpletene osebe sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se ohranijo dokumenti, gradivo in posnetki v zvezi z dogodkom, še zlasti pa da se prepreči izbris posnetkov pogovorov in alarmov po letu.

## Člen 14

**Zaščita občutljivih varnostnih informacij**

1. Naslednji zapisi se dajo na voljo in uporabljajo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo:

- (a) vse izjave oseb, ki jih je organ za preiskave v zvezi z varnostjo zabeležil v času preiskave v zvezi z varnostjo;
- (b) evidence, ki razkrivajo identiteto oseb, ki so pričale v okviru preiskave v zvezi z varnostjo;

- (c) informacije, ki jih zbere organ za preiskave v zvezi z varnostjo in so posebej občutljive ali zasebne narave, vključno z informacijami o zdravju posameznikov;
- (d) gradivo, ki je nastalo tekom preiskave, kot so zapiski, osnutki, mnenja preiskovalcev, mnenja, izražena ob analizi informacij, vključno z informacijami iz zapisovalnikov poletov;
- (e) informacije in dokazi, ki jih zagotovijo preiskovalci iz drugih držav članic ali tretjih držav v skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami, kadar tako zahteva njihov organ za preiskave v zvezi z varnostjo;
- (f) osnutki predhodnih ali končnih poročil ali vmesnih izjav;
- (g) zvočni ali slikovni zapisi iz pilotske kabine in njihovi prepisi ter zvočni zapisi v enotah kontrol letenja, pri čemer se prav tako zagotovi, da se informacije, ki za preiskavo v zvezi z varnostjo niso pomembne, zlasti informacije zasebne narave, ustrezno zaščitijo, brez poseganja v odstavek 3.

2. Naslednji zapisi se dajo na voljo ali uporabljajo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo ali za druge namene izboljšanja letalske varnosti:

- (a) vsa komunikacija med osebami, ki so bile vpletene v delovanje zrakoplova;
- (b) pisni ali elektronski zapisi in prepisi zapisov enot kontrole letenja, med drugim tudi poročila in rezultati za notranjo uporabo;
- (c) spremna pisma pri posredovanju varnostnih priporočil od organa za preiskave v zvezi z varnostjo do naslovnika, kadar tako zahteva organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki je izdal priporočilo;
- (d) poročila o dogodkih na podlagi Direktive 2003/42/ES.

Zapisi zapisovalnika poletov so na voljo ali se uporabijo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo, za namene plovnosti ali vzdrževanja, razen če se takšni zapisi uporabijo anonimno ali se razkrijejo po varnih postopkih.

3. Ne glede na odstavek 1 in 2 se lahko pravosodni ali drugi organ, ki je v skladu z nacionalnim pravom pristojen za odločanje o razkritju zapisov, odloči, da koristi razkritja zapisov iz odstavkov 1 in 2 za druge, z zakonom dovoljene namene, prevladajo nad škodljivim domačim in mednarodnim vplivom, ki bi ga tako ravnanje lahko imelo na to ali kako prihodnjo preiskavo o varnosti. Države članice se lahko ob upoštevanju pravnih aktov Unije odločijo za omejitev primerov, v katerih se lahko sprejme takšna odločitev o razkritju.

Posredovanje zapiskov iz odstavkov 1 in 2 drugi državi članici za namene, ki niso povezani s preiskavo v zvezi z varnostjo, v primeru odstavka 2 pa tudi za namene, ki niso povezani z izboljšanjem letalske varnosti, se lahko odobri, če to dopušča nacionalna zakonodaja države članice, ki zapiske posreduje. Obdelava ali razkritje na ta način prejetih zapiskov s strani organov države članice, ki je zapiske prejela, je dovoljeno izključno po predhodnem posvetovanju z državo članico, ki je zapiske posredovala, in mora biti skladno z nacionalno zakonodajo države članice, ki je zapiske prejela.

4. Razkrijejo se lahko samo podatki, ki so nujno potrebni za namene iz odstavka 3.

#### Člen 15

#### Sporočanje informacij

1. Osebe organa, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, ali katera koli druga oseba, ki je povabljen k sodelovanju v preiskavi ali prispevanju k njej, je dolžna varovati poklicne skrivnosti, vključno z anonimnostjo udeležencev nesreče ali incidenta, na podlagi veljavne zakonodaje.

2. Brez poseganja v obveznosti iz členov 16 in 17 organ, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, sporoči informacije, ki so po njegovem mnenju pomembne za preprečitev nesreče ali resnega incidenta, osebami, odgovornim za proizvodnjo ali vzdrževanje zrakoplovov ali opreme za zrakoplove, in posameznikom ali pravnim osebami, odgovornim za upravljanje zrakoplovov ali za izobraževanje osebja.

3. Brez poseganja v obveznosti iz členov 16 in 17, organ, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, in pooblaščen(-i) predstavnik(-i) iz člena 8 EASA in nacionalnim organom za civilno letalstvo sporočijo ustrezna dejstva, pridobljena med preiskavo v zvezi z varnostjo, razen informacij iz člena 14(1) ali informacij, zaradi katerih bi prišlo do navzkrižja interesov. Informacije, ki jih prejmejo EASA in nacionalni organi za civilno letalstvo, se zaščitijo v skladu s členom 14 in veljavnimi pravnimi akti Unije ter nacionalno zakonodajo.

4. Organ, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, je pooblaščen, da obvešča žrtve in njihove sorodnike ali združenja ali da javno objavi vse informacije o dejanskih izsledkih in poteku preiskave v zvezi z varnostjo ter morebitna predhodna poročila ali sklepe in/ali varnostna priporočila pod pogojem, da to ne ogrozi ciljev preiskave in je v celoti v skladu z veljavno zakonodajo o varstvu osebnih podatkov.

5. Pred javno objavo informacij iz odstavka 4 organ, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, te informacije posreduje žrtvam in njihovim sorodnikom ali združenjem, na način, ki ne ogroža ciljev preiskave v zvezi z varnostjo.

#### Člen 16

##### Poročilo o preiskavi

1. Vsaka preiskava v zvezi z varnostjo se zaključi s poročilom v obliki, ki je ustrezna glede na vrsto in resnost nesreče ali resnega incidenta. V poročilu se navede, da je edini cilj preiskav v zvezi z varnostjo preprečevanje nesreč in incidentov v prihodnosti in ne ugotavljanje krivde ali odgovornosti. Poročilo po potrebi vsebuje varnostna priporočila.

2. V poročilu je zagotovljena anonimnost vsakega posameznika, udeleženega v nesreči ali resnem incidentu.

3. Če so v okviru preiskave v zvezi z varnostjo poročila pripravljena še preden je preiskava končana, lahko organ za preiskave v zvezi z varnostjo pred njihovo objavo zbere pripombe zadevnih organov, tudi EASA, in s pomočjo teh organov tudi pripombe zadevnega imetnika certifikata za načrt, proizvajalca in operaterja. Ti organi so glede vsebine posvetovanja dolžni varovati poklicne skrivnosti.

4. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo zbere pred objavo končnega poročila pripombe zadevnih organov, tudi EASA, in s pomočjo teh organov tudi pripombe zadevnega imetnika certifikata za načrt, proizvajalca in operaterja, ki so glede vsebine posvetovanja dolžni varovati poklicne skrivnosti. Pri zbiranju takih pripomb organ za preiskave v zvezi z varnostjo upošteva mednarodne standarde in priporočene prakse.

5. Informacije iz člena 14 se vključijo v poročilo le, če so pomembne za analizo nesreče ali resnega incidenta. Informacije ali deli informacij, ki niso pomembni za analizo, se ne razkrijejo.

6. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo objavi končno poročilo v najkrajšem možnem času in, če je možno, najpozneje v 12 mesecih od datuma nesreče ali resnega incidenta.

7. Če končnega poročila ni mogoče objaviti v 12 mesecih, izda organ za preiskave v zvezi z varnostjo vmesno izjavo najmanj ob vsaki obletnici nesreče ali resnega incidenta, v kateri predstavi napredek preiskave in vsa morebitna vprašanja v zvezi z varnostjo.

8. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo čimprej pošlje izvod končnih poročil in varnostnih priporočil:

(a) organom za preiskave v zvezi z varnostjo in organom za civilno letalstvo zadevnih držav ter ICAO, v skladu z mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami;

(b) naslovníkom varnostnih priporočil iz poročila;

(c) Komisiji in EASA, razen kadar je poročilo javno dostopno po elektronski poti; v tem primeru organ za preiskave v zvezi z varnostjo zgolj posreduje ustrezno uradno obvestilo.

#### Člen 17

##### Varnostna priporočila

1. Med preiskavo v zvezi z varnostjo organ za preiskave v zvezi z varnostjo ustreznim organom, tudi tistim v drugih državah članicah ali tretjih državah, po ustreznem posvetovanju z zadevnimi stranmi, v datiranem dopisu priporoči kateri koli preventivni ukrep, za katerega meni, da se mora čimprej sprejeti za okrepitev varnosti v letalstvu.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo lahko tudi izda varnostna priporočila na podlagi študij ali analiz različnih preiskav ali drugih dejavnosti, izvedenih v skladu s členom 4(4).

3. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne predstavlja domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo, resni incident ali incident.

### Člen 18

#### Nadaljnje spremljanje varnostnih priporočil in podatkovnih baz varnostnih priporočil

1. Naslovnik varnostnega priporočila potrdi prejem dopisa in v 90 dneh od prejema tega dopisa obvesti organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki je izdal priporočilo, o sprejetih ali načrtovanih ukrepih in, kadar je to primerno, o potrebnem času za njihovo izvedbo, kakor tudi o razlogih, če ukrepi niso bili sprejeti.

2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v 60 dneh od prejema odgovora obvesti naslovnika, ali je odgovor ustrezen ali ne in poda obrazložitev, kadar se ne strinja z odločitvijo, da se ukrepi ne sprejmejo.

3. Vsak organ za preiskave v zvezi z varnostjo uvede postopke za dokumentiranje odgovorov na varnostna priporočila, ki jih je izdal.

4. Vsak subjekt, ki prejme varnostno priporočilo, vključno z organi, ki so odgovorni za varnost civilnega letalstva na ravni držav članic in Unije, izvaja postopke za spremljanje napredka pri ukrepih, ki so bili uvedeni kot odziv na izdana varnostna priporočila.

5. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo v osrednji zbirki, ustanovljeni na podlagi Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 z dne 12. novembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za vključitev informacij o dogodkih v civilnem letalstvu, izmenjanih v skladu z Direktivo 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta, v centralno podatkovno bazo <sup>(1)</sup>, dokumentirajo vsa varnostna priporočila, izdana v skladu s členom 17(1) in (2) in odgovore nanje. Na podoben način organi za preiskave v zvezi z varnostjo v osrednji zbirki dokumentirajo vsa varnostna priporočila, ki jih prejmejo od tretjih držav.

### Člen 19

#### Poročanje o dogodkih

1. EASA in pristojni organi držav članic redno sodelujejo pri izmenjavi in analizi informacij, ki spadajo v okvir Direktive 2003/42/ES. To vključuje spletni dostop vnaprej določenih oseb do informacij v osrednji zbirki, ustanovljeni na podlagi Uredbe (ES) št. 1321/2007, tudi do neposrednih informacij o identiteti zrakoplova, ki je predmet poročila o dogodku, kot so serijska ali registracijska številka, kjer so te na voljo. Tak dostop

ne vključuje neposrednih informacij o identiteti upravljavca, ki je predmet poročila o dogodku.

2. EASA in pristojni organi držav članic iz odstavka 1 v skladu z veljavno zakonodajo zagotovijo zaupnost takih informacij in omejijo njihovo rabo v okviru, ki je strogo nujen za izpolnjevanje njihovih obveznosti v zvezi z varnostjo. Te informacije se bodo zato uporabile zgolj za analizo trendov na področju varnosti, ki so lahko podlaga za anonimna varnostna priporočila ali navodila za plovnost, ne pa za ugotavljanje krivde ali odgovornosti.

### Člen 20

#### Podatki o osebah in nevarnem blagu na krovu

1. Letalski prevozniki Unije, ki pristajajo na letališčih na ozemljih držav članic, za katera se uporabljata Pogodbi ali vzletajo z njih, ter letalski prevozniki tretjih držav, ki vzletajo z navedenih letališč, izvajajo postopke, ki omogočajo pripravo:

(a) preverjenega seznama vseh oseb na zrakoplovu na podlagi najboljših razpoložljivih informacij kakor hitro je mogoče in najpozneje v dveh urah po uradnem obvestilu, da se je zrakoplovu zgodila nesreča; in

(b) seznama nevarnega blaga na zrakoplovu takoj po uradnem obvestilu, da se je zrakoplovu zgodila nesreča.

2. Sezname iz odstavka 1 se dajo na voljo organu, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo in organu, ki ga vsaka država članica določi, da se poveže s sorodniki oseb v zrakoplovu ter, kadar je potrebno, zdravstvenim službam, ki bi lahko potrebovale informacije za pomoč žrtvam.

3. Da bi lahko sorodniki potnikov bili hitro obveščeni o prisotnosti njihovih sorodnikov na krovu letala, ki je bilo vključeno v nesrečo, letalske družbe omogočijo potnikom, da navedejo ime, priimek in naslov kontaktne osebe v primeru nesreče. Te informacije lahko letalske družbe uporabijo samo v primeru nesreče in se ne smejo posredovati tretjim strankam ali tržišči.

4. Ime osebe na zrakoplovu se ne sme javno objaviti, preden zadevni organi ne obvestijo sorodnikov te osebe. V skladu z nacionalnim pravom in pravnimi akti Unije je seznam iz odstavka 1(a) zaupen in ime vsake osebe s tega seznama se lahko objavi le, če sorodniki teh oseb temu niso ugovarjali.

<sup>(1)</sup> UL L 294, 13.11.2007, str. 3.

## Člen 21

**Pomoč žrtvam letalskih nesreč in njihovim sorodnikom**

1. Da se zagotovi bolj celovit in usklajen odziv na nesreče na ravni EU, vsaka država članica na nacionalni ravni pripravi načrt nujnih ukrepov v primeru nesreče v civilnem letalstvu. Tak načrt nujnih ukrepov vključuje tudi pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom.

2. Države članice zagotovijo, da imajo vse letalske družbe, registrirane na njihovem ozemlju, načrt za pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom. Ti načrti morajo upoštevati zlasti psihološko podporo žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom ter omogočiti letalski družbi, da se spopade z večjo nesrečo. Države članice revidirajo načrte za pomoč letalskih prevoznikov, registriranih na njihovem ozemlju. Države članice spodbujajo tudi letalske družbe iz tretjih držav, ki delujejo v Uniji, da podobno sprejmejo načrte za pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim sorodnikom.

3. Ko se zgodi nesreča, država članica, ki je pristojna za preiskavo, država članica, v kateri je registrirana letalska družba, katere zrakoplov je bil vključen v nesrečo, ali država članica, ki je imela na zrakoplovu, vključenem v nesrečo, veliko svojih državljanov, imenuje kontaktno osebo za obveščanje žrtev in njihovih sorodnikov.

4. Država članica ali tretja država, ki ima zaradi smrtnih žrtev ali resnih poškodb svojih državljanov poseben interes pri nesreči, ki se je zgodila na ozemlju držav članic, za katero se uporabljata Pogodbi, lahko imenuje strokovnjaka, ki ima pravico:

- (a) obiskati prizorišče nesreče;
- (b) dostopa do dejanskih informacij, za katere organ, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, da soglasje k javnemu razkritju, in do informacij o poteku preiskave;
- (c) prejeti izvod končnega poročila.

5. Strokovnjak, imenovan na podlagi odstavka 4, lahko v skladu z veljavno zakonodajo pomaga pri identifikaciji žrtev in se udeležuje srečanj preživelih državljanov svoje države.

6. V skladu s členom 2(1) Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje<sup>(1)</sup> morajo tudi letalski prevozniki iz tretjih držav izpolnjevati obveznosti zavarovanja, ki so določene v navedeni uredbi.

<sup>(1)</sup> UL L 138, 30.4.2004, str. 1.

## Člen 22

**Dostop do dokumentov in varstvo osebnih podatkov**

1. Ta uredba se uporablja brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije<sup>(2)</sup>.

2. Ta uredba se uporablja v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov<sup>(3)</sup> in Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov<sup>(4)</sup>.

## Člen 23

**Kazni**

Države članice določijo pravila o kaznih za kršitve te uredbe. Kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

## Člen 24

**Spremembe uredbe**

Ta uredba se pregleda najpozneje do 3. decembra 2014. Kadar Komisija meni, da bi bilo treba to uredbo spremeniti, od omrežja zahteva, naj poda predhodno mnenje, ki se posreduje tudi Evropskemu parlamentu, Svetu, državam članicam in EASA.

## Člen 25

**Razveljavitev**

Direktiva 94/56/ES se razveljavi.

## Člen 26

**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

<sup>(2)</sup> UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

<sup>(3)</sup> UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

<sup>(4)</sup> UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 20. oktobra 2010

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*  
J. BUZEK

*Za Svet*  
*Predsednik*  
O. CHASTEL

—

## PRILOGA

**Seznam primerov resnih incidentov**

Našteti incidenti so tipični primeri incidentov, ki lahko z veliko verjetnostjo predstavljajo resne incidente. Seznam ni izčrpen in se uporablja le kot vodilo pri opredelitvi „resnega incidenta“:

- skorajšnje trčenje, pri katerem je bilo potrebno izogibanje ali bi bilo izogibanje primerno za preprečitev trčenja ali nevarnega položaja,
  - kontroliran let, v katerem se je bilo komaj mogoče izogniti stiku s tlemi,
  - prekinjeni vzleti na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi, vozni stezi, razen helikopterjem dovoljenih dejanj, ali vzletno-pristajalni stezi, ki ni dodeljena,
  - vzleti na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi in vozni stezi, razen helikopterjem dovoljenih dejanj, ali na vzletno-pristajalni stezi, ki ni dodeljena,
  - pristanki ali poskusi pristanka na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi, in vozni stezi, razen helikopterjem dovoljenih dejanj, ali na vzletno-pristajalni stezi, ki ni dodeljena,
  - večje okvare, ki onemogočajo doseg predvidene zmogljivosti med vzletom ali začetnim vzpenjanjem,
  - požar in dim v potniški kabini ali prostoru za tovor ali požar na motorju, tudi če se taki požari pogasijo z gasilnimi sredstvi,
  - okoliščine, v katerih mora letalska posadka nujno uporabiti kisik,
  - napaka v strukturi zrakoplova ali okvara motorja, vključno z okvarami turbinskega motorja, ki niso zajezone in niso uvrščene med nesreče,
  - večkratne motnje v delovanju enega ali več sistemov zrakoplova, ki vplivajo na delovanje zrakoplova,
  - onesposobitev letalske posadke med letom,
  - stanje goriva, v katerem mora pilot razglasiti stanje v sili,
  - okvare na vzletno-pristajalni stezi z resnostjo okvare A po priložniku okvar na vzletno-pristajalni stezi (dokument ICAO št. 9870),
  - incidenti pri vzletanju ali pristajanju. Incidenti, kot so pristanek pred pragom vzletno-pristajalne steze, pristanek, pri katerem se zrakoplov ne more ustaviti do konca vzletno-pristajalne steze ali pristanek, pri katerem zrakoplov zapelje bočno z vzletno-pristajalne steze,
  - sistemske napake, vremenski pojavi, delovanje zrakoplova zunaj dovoljenega območja ali drugi dogodki, ki bi lahko povzročili težave pri nadzoru zrakoplova,
  - okvara več kot enega sistema v redundantnem sistemu, ki je obvezen za vodenje in navigacijo leta.
-