

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 996/2010

2010 m. spalio 20 d.

dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

ir Tarybos direktyvą 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų⁽⁴⁾ anksčiau nei 2011 m. gruodžio 31 d.

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

(4) Saugos tyrimais turėtų būti siekiama vienintelio tikslo – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas.

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

(5) Reikėtų atsižvelgti į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (toliau – Čikagos konvencija), pagal kurią numatoma įgyvendinti reikiamas saugaus orlaivių naudojimo užtikrinimo priemonės. Ypač reikėtų atkreipti dėmesį į Čikagos konvencijos 13 priedą ir vėlesnius jo pakeitimus, kuriuose nustatyti rekomenduojami orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka, taip pat į šiame priede vartojamas registravimo valstybės, naudotojo valstybės, projektavimo valstybės, gamybos valstybės ir valstybės, kurioje įvyko įvykis, terminų reikšmes.

atsižvelgdami į Europos duomenų apsaugos priežiūros pareiškimo nuomonę⁽²⁾,laikydami įprastos teisėkūros procedūros⁽³⁾,

kadangi:

(1) Reikėtų užtikrinti aukštą bendrą Europos civilinės aviacijos saugos lygį ir dėti visas pastangas, kad avarijų bei incidentų įvyktų kuo mažiau ir kad visuomenė pasitiktų oro transportu.

(2) Operatyviai atliekant su sauga susijusius civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimus užtikrinama didesnė aviacijos sauga ir sudaromos sąlygos išvengti avarijų ir incidentų.

(3) Su sauga susijusių incidentų tyrimo išvadų ataskaitos, analizė ir sklaida yra būtinos, norint pagerinti oro transporto saugą. Todėl Komisija turėtų pateikti pasiūlymą peržiūrėti 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento

(6) Pagal Čikagos konvencijos 13 priede nustatytus tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką, už avarijų ir pavojingų incidentų tyrimų atlikimą atsako ta valstybė, kurioje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, arba registravimo valstybė, jeigu negalima tiksliai nustatyti, kad avarija ar pavojingas incidentas įvyko kurios nors valstybės teritorijoje. Valstybė gali pavesti atlikti tyrimą kitai valstybei arba prašyti padėti jai atlikti tą tyrimą. Saugos tyrimai Sąjungoje turėtų būti atliekami panašiai.

(7) Patirtį, įgytą įgyvendinant 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyvą 94/56/EB, nustatančią civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo pagrindinius principus⁽⁵⁾, reikėtų panaudoti, kad Sąjungos civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimas ir prevencija taptų veiksmingesni.⁽¹⁾ 2010 m. gegužės 27 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).⁽²⁾ OL C 132, 2010 5 21, p. 1.⁽³⁾ 2010 m. rugsėjo 21 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2010 m. spalio 11 d. Tarybos sprendimas.⁽⁴⁾ OL L 167, 2003 7 4, p. 23.⁽⁵⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 14.

- (8) Reikėtų atsižvelgti į institucinės ir reguliavimo sistemos, pagal kurią reglamentuojama Sąjungos civilinės aviacijos sauga, pokyčius, įvykusius nuo tada, kai buvo priimta Direktyva 94/56/EB, o ypač kai buvo įsteigta Europos aviacijos saugos agentūra (EASA). Kadangi vis daugiau aviacijos saugos aspektų reguliuojama Sąjungos lygmeniu, reikėtų atsižvelgti ir į saugos rekomendacijų aspektus, susijusius su Sąjunga.
- (9) EASA valstybių narių vardu atlieka su projekto patvirtinimu susijusias orlaivio projektavimo, gamybos ir registravimo valstybės funkcijas ir užduotis, kaip nurodyta Čikagos konvencijoje ir jos prieduose. Todėl pagal Čikagos konvencijos 13 priedą atliekant saugos tyrimą EASA turėtų būti kviečiama dalyvauti, kad pagal savo kompetenciją prisidėtų prie veiksmingesnio tyrimo ir būtų užtikrinta orlaivio modelio sauga, nepažeidžiant tyrimo nepriklausomumo principo. Nacionalinės civilinės aviacijos institucijos taip pat turėtų būti kviečiamos dalyvauti saugos tyrimuose.
- (10) Atsižvelgiant į išipareigojimus saugos srityje EASA ir nacionalinių civilinės aviacijos institucijų paskirti asmenys turėtų turėti prieigą prie informacijos, reikalingos saugos reikalavimų efektyvumui įvertinti.
- (11) Siekdama geriau užtikrinti aviacijos avarijų ir incidentų prevenciją EASA, bendradarbiaudama su valstybių narių kompetentingomis institucijomis, taip pat turėtų dalyvauti keičiantis informacija pagal pranešimų apie įvykius sistemas ir ją analizuoti pagal Direktyvą 2003/42/EB, tuo pačiu vengiant interesų konflikto. Ši informacija turėtų būti tinkamai saugoma, kad ja nebūtų neteisėtai pasinaudota ar ji nebūtų atskleista.
- (12) Pripažįstama, kad EASA ir valstybių narių kompetentingų institucijų dalyvavimas keičiantis informacija ir ją analizuojant pagal Direktyvą 2003/42/EB galėtų palengvinti saugos tyrimus, jeigu būtų sudaryta interneto prieiga prie atitinkamos su sauga susijusios informacijos, kuri laikoma civilinės aviacijos įvykių informacijos centrinėje saugykloje.
- (13) Saugos tyrimų mastas turėtų būti nustatomas atsižvelgiant į galimybę gautus rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti, ypač atsižvelgiant į būtinybę Sąjungos tyrimų išteklius naudoti ekonomiškai efektyviai.
- (14) Kad būtų išvengta interesų konflikto ir bet kokio galimo išorinio trukdymo nustatyti tiriamų įvykių priežastis, su sauga susijusį avarijų ir incidentų tyrimą turėtų atlikti ar kontroliuoti nepriklausoma saugos tyrimų institucija.
- (15) Saugos tyrimo institucijos vaidina esminį vaidmenį saugos tyrimo procese. Jų darbas yra be galo svarbus nustatant avarijos arba incidento priežastis. Taigi labai svarbu, kad jos galėtų atlikti savo tyrimus visiškai nepriklausomai ir taip pat turėtų veiksmingiems tyrimams atlikti reikalingus finansinius bei žmogiškuosius išteklius.
- (16) Turėtų būti didinamas valstybių narių saugos tyrimų institucijų pajėgumas ir reikalingas jų bendradarbiavimas, kad Sąjungos civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimas ir prevencija būtų veiksmingesni.
- (17) Europos mastu turėtų būti pripažįstama, kad saugos tyrimų institucijos atlieka koordinavimo funkciją, ši funkcija turėtų būti stiprinama, siekiant pridėtinės aviacijos saugos vertės papildant esamą bendradarbiavimą tarp tų institucijų ir valstybių narių turimų tyrimo išteklių, kurie turėtų būti naudojami kuo efektyviau. Tą pripažinimą ir stiprinimą geriausiai galėtų pasiekti Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (toliau – tinklas), aiškiai apibrėžus jo vaidmenį ir užduotis.
- (18) Koordinavimo veiklą šis tinklas turėtų vykdyti skaidriai ir nepriklausomai, be to, jis turėtų būti aktyviai remiamas Sąjungos.
- (19) Šio reglamento tikslų galima lengviau pasiekti bendradarbiaujant su trečiosiomis šalimis, kurioms stebėtojų teisėmis galėtų būti leidžiama dalyvauti tinklo veikloje.
- (20) Kadangi labai svarbu užtikrinti aiškią teisę vykdyti saugos tyrimus, laikydamosi galiojančių teisės aktų, kuriuose nustatyti už teisminių tyrimų atsakingų institucijų įgaliojimai, ir prireikus glaudžiai bendradarbiaudamos su tomis institucijomis, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad saugos tyrimus atliekančioms institucijoms būtų sudaromos tinkamiausios veiklos sąlygos siekiant aviacijos saugos. Todėl saugos tyrimus atliekančioms institucijoms turėtų būti užtikrinta galimybė nedelsiant ir netrukdomoms patekti į avarijos vietą ir pateikti visi elementai, kad būtų įvykdyti su saugos tyrimu susiję reikalavimai, nepakenkiant teismo tyrimo tikslams.

- (21) Veiksmingas saugos tyrimas įmanomas tik jei tinkamai išsaugomi svarbūs įrodymai.
- (22) Civilinės aviacijos saugos sistema grindžiama išvadomis ir patirtimi, įgyta tiriant avarijas ir incidentus, kurių atžvilgiu būtina griežtai taikyti konfidencialumo reikalavimus siekiant užtikrinti, kad vertingi informacijos šaltiniai būtų prieinami ir ateityje. Dėl šios priežasties neskelbtina saugos informacija turėtų būti tinkamai saugoma.
- (23) Dėl avarijos atsiranda nemažai skirtingų visuomeninių interesų, pavyzdžiui, būsimų avarijų prevencija bei tinkamas teisingumo vykdymas. Tie interesai yra platesni nei individualūs susijusių šalių interesai ir išeina už konkretaus įvykio ribų. Siekiant užtikrinti bendrus viešuosius interesus, reikalinga teisinga visų interesų pusiausvyra.
- (24) Civilinės aviacijos sistema taip pat turėtų skatinti įprotį pranešti apie įvykius ir negauti nuobaudų, taigi vis dažniau taikyti sąžiningumo principą.
- (25) Visapusiškai laikantis konstitucinių principų ir nacionalinės teisės, asmens saugos tyrimo metu suteikta informacija neturėtų būti naudojama prieš tą asmenį.
- (26) Valstybės narės turėtų turėti galimybę apriboti atvejų, kuriems esant gali būti priimtas sprendimas dėl saugos tyrimo metu gautos informacijos atskleidimo, skaičių, nedarydamos poveikio sklandžiai teismų sistemos veiklai.
- (27) Siekiant išvengti avarijų ir incidentų, svarbu atitinkamą informaciją, įskaitant visų pirma saugos tyrimų ataskaitas ir saugos rekomendacijas, paskelbti kuo greičiau.
- (28) Siekiant užtikrinti tinkamą civilinės aviacijos avarijų ir incidentų prevenciją, į saugos rekomendacijas, parengtas remiantis avarijos ar pavojingo incidento tyrimu, arba į kitus šaltinius, pavyzdžiui, saugos tyrimus, kompetentinga institucija visada turėtų tinkamai atsižvelgti ir, jei reikia, imtis su jomis susijusių veiksmų.
- (29) Pažanga mokslinių tyrimų, susijusių su orlaivių padėties nustatymu realiu laiku ir su prieiga prie informacijos, esančios skrydžio duomenų savirašiuose, nenaudojant pačių savirašių fiziškai, srityje turėtų būti skatinama siekiant pagerinti tyrėjų naudojamas priemones siekiant nustatyti avarijos priežastis ir pagerinti gebėjimus užkirsti kelią pasikartojantiems incidentams. Tokie pokyčiai reikštų didelę pažangą aviacijos saugos srityje.
- (30) Remiantis patirtimi nustatyta, kad kartais sunku greitai gauti patikimą orlaivių skridusių asmenų sąrašą, tačiau taip pat nustatyta, kad svarbu nustatyti terminą, per kurį galima prašyti, kad bendrovė tokį sąrašą pateiktų. Be to, tokiuose sąrašuose pateikti duomenys turėtų būti apsaugoti, kad jais nebūtų neteisėtai pasinaudota ar kad jie nebūtų atskleisti. Taip pat siekiant sumažinti grėsmę saugos tyrėjams, vykdančiams tyrimą įvykio vietoje, būtina galimybė gauti informaciją apie pavojingas prekes, esančias avariją patyrusiam orlaivyje.
- (31) Po orlaivio avarijos nelengva greitai nustatyti tinkamą kontaktinį asmenį, kurį reikia informuoti apie tai, kad keleivis buvo orlaivyje. Todėl keleiviams turėtų būti pasiūlyta galimybė paskirti kontaktinį asmenį.
- (32) Turėtų būti tinkamai numatyta pagalba orlaivių avarijų aukoms ir jų artimiesiems.
- (33) Labai svarbu tai, kaip valstybės narės ir oro transporto bendrovės elgiasi įvykus avarijai ir taiso jos padarinius. Atsižvelgiant į tai, valstybės narės turėtų parengti skubių veiksmų planą, kuriame būtų numatytos oro uosto gelbėjimo tarnybos ir pagalba orlaivių avarijų aukoms bei jų artimiesiems. Oro transporto bendrovės taip pat turėtų parengti pagalbos orlaivių avarijų aukoms ir jų artimiesiems planą. Ypač daug dėmesio reikėtų skirti paramai aukoms, jų artimiesiems ir aukų bei artimųjų asociacijoms, taip pat bendravimui su jais.
- (34) Taikant šį reglamentą, reikėtų nuosekliai laikytis taisyklių, susijusių su prieiga prie duomenų, duomenų tvarkymu ir asmenų apsauga, nustatytų atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose.
- (35) Sankcijos turėtų visų pirma sudaryti galimybę nubausti asmenį, kuris, nesilaikydamas šio reglamento, atskleidžia pagal šį reglamentą saugomą informaciją; trukdo saugos tyrimų institucijai vykdyti veiklą, trukdydamas tyrėjams atlikti savo pareigas arba atsakydamas pateikti vertingus įrašus, medžiagą, svarbią informaciją ir dokumentus, juos slėpdamas, pakeisdamas ar sunaikindamas, arba, žinodamas apie įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, apie tai neinformuoja atitinkamų institucijų.

(36) Kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti bendras civilinės aviacijos saugos tyrimo taisyklės, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jo europinio masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

(37) Todėl Direktyva 94/56/EB turėtų būti panaikinta.

(38) Ministrų deklaracija dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurios susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime, pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone sudarytą bendrą deklaraciją dėl Gibraltaro oro uosto, ir visiškai tos deklaracijos laikymasis bus laikomas 1987 m. deklaracijos laikymusi,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu siekiama padidinti aviacijos saugą užtikrinant, kad Europos civilinės aviacijos saugos tyrimai būtų itin veiksmingi, operatyvūs bei kokybiški ir kad jais būtų siekiama tik išvengti būsimų avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, taip pat įsteigti civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklą. Jame taip pat pateiktos taisyklės dėl galimybės laiku gauti informaciją apie visus asmenis ir pavojingas prekes, esančius avariją patyrusiam orlaivyje. Juo taip pat siekiama sustiprinti pagalbą, teikiamą orlaivių avarių aukoms ir jų artimiesiems.

2. Laikoma, kad šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui neturi poveikio Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės atitinkamoms teisi-
nėms pozicijoms ginče dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra oro uostas.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) avarija – su orlaivio, naudojimu susijęs įvykis, įvykstantis nuo tada, kai į pilotuojamą orlaivį įlipa bent vienas juo

skristi ketinantis asmuo, iki tada, kai visi tokie asmenys iš orlaivio išlipa, arba nuo tada, kai nepilotuojamas orlaivis būna parengtas judėti ir skristi, iki tada, kai jis atskridęs sustoja ir pagrindinė varomoji sistema išjungiamą, per kurį:

a) mirtinai arba sunkiai sužalojamas asmuo, nes:

— buvo orlaivyje, arba

— patyrė tiesioginį sąlytį su orlaivio dalimi, įskaitant nuo orlaivio atitrūkusias dalis, arba

— buvo tiesiogiai paveiktas reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srovės,

išskyrus atvejus, kai susižeidžiama dėl natūralių priežasčių, asmuo susižeidžia pats, jį sužeidžia kiti asmenys arba jei sužeidžiami asmenys, pasislėpę įprastai keleviams ir įgulos nariams neprieinamose vietose; arba

b) orlaivis apgadinamas arba pakenkiama jo konstrukcijai ir dėl to sumažėja konstrukcijos tvirtumas, suprastėja techninės ar aerodinaminės orlaivio savybės, todėl reikėtų atlikti kapitalinį apgadintos dalies remontą arba pakeisti tą dalį, išskyrus atvejus, kai sugenda ar apgadinamas tik vienas variklis, įskaitant jo gaubtus ar dalis, oro sraigtai, sparnų galai, antenos, zondai, sraigčių mentės, padangos, stabdžiai, ratai, gaubtai, skydai, važiuoklės drelės, stiklai, orlaivio danga (pavyzdžiui, nežymiai įlenkiama ar praduriama) arba atsiranda nedidelių pagrindinio rotoriaus mentės, uodegos rotoriaus mentės, važiuoklės gedimų bei pažeidimų dėl krušos ar susidūrimo su paukščiu, įskaitant skylutes antenos aptake; arba

c) orlaivis dingsta arba būna visiškai nepasiekiamas;

2) įgaliotasis atstovas – asmuo, atsižvelgiant į jo kvalifikaciją valstybės paskirtas dalyvauti kitos valstybės atliekamame saugos tyrime. Valstybės narės paskirtas įgaliotasis atstovas turi būti saugos tyrimų institucijos darbuotojas;

3) konsultantas – asmuo, atsižvelgiant į jo kvalifikaciją valstybės paskirtas padėti jos įgaliotajam atstovui atlikti saugos tyrimą;

- 4) priežastys – veiksmai, neveikimas, įvykiai, sąlygos ar jų derinys, dėl kurių įvyko avarija ar incidentas; nustatant priežastis nebūtinai nustatoma kaltė ar apibrėžiama administracinė, civilinė ar baudžiamoji atsakomybė;
- 5) mirtinas sužalojimas – sužalojimas, kurį patiria į avariją patekęs asmuo ir dėl kurio jis miršta per 30 dienų nuo avarijos dienos;
- 6) skrydžio savirašis – orlaivyje įtaisytas bet kokio tipo raštuvas, skirtas su sauga susijusiems avarijos ir (arba) incidento tyrimams palengvinti;
- 7) incidentas – su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kuris turi ar gali turėti įtakos skrydžių saugai;
- 8) tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka – orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka, priimti pagal Čikagos konvencijos 37 straipsnį;
- 9) tyrimo vadovas – asmuo, kuriam atsižvelgiant į jo kvalifikaciją pavesta organizuoti, vykdyti ir kontroliuoti saugos tyrimą;
- 10) naudotojas – fizinis ar juridinis asmuo, valdantis ar ketinantis valdyti vieną ar daugiau orlaivių;
- 11) susijęs asmuo – avariją ar pavojingą incidentą patyrusio orlaivio savininkas, įgulos narys ar naudotojas; bet kuris asmuo, dalyvaujantis to orlaivio techninėje priežiūroje, projektavime, gamyboje arba jo įgulos mokyme; bet kuris asmuo, dalyvaujantis teikiant oro eismo kontrolės, skrydžių informacijos ar aerodromo paslaugas ir teikęs paslaugas orlaiviui; nacionalinės civilinės aviacijos institucijos darbuotojas; arba EASA darbuotojas;
- 12) preliminarai ataskaita – pranešimas, naudojamas norint skubiai paskleisti duomenis, gautus ankstyvosiose tyrimo stadijose;
- 13) artimieji – avarijos aukos artimiausieji šeimos nariai ir (arba) giminaičiai, ir (arba) kiti artimai su auka susiję asmenys, kaip nustatyta pagal aukos nacionalinę teisę;
- 14) saugos tyrimas – siekiant išvengti avarijų ir incidentų saugos tyrimų institucijos vykdoma procedūra, kurios metu renkama ir analizuojama informacija, daromos išvados, įskaitant priežasties (-čių) ir (arba) papildomų veiksmų nustatymą, ir prireikus rengiamos saugos rekomendacijos;
- 15) saugos rekomendacija – siekiant išvengti avarijų ir incidentų parengtas saugos tyrimų institucijos pasiūlymas, grindžiamas informacija, gauta atlikus saugos tyrimą, ar kitais šaltiniais, pavyzdžiui, saugos studijomis;
- 16) pavojingas incidentas – incidentas, dėl kurio aplinkybių būta didelės tikimybės, kad įvyks avarija, ir kuris susijęs su orlaivio naudojimu, kai pilotuojamo orlaivio atveju toks naudojimas vyksta nuo tada, kai į pilotuojamą orlaivį įlipa bent vienas juo skristi ketinantis asmuo, iki tada, kai visi tokie asmenys iš orlaivio išlipa, arba nepilotuojamo orlaivio atveju nuo tada, kai jis būna parengtas judėti ir skristi, iki tada, kai jis atskridęs sustoja ir pagrindinė varomoji sistema išjungiamas. Pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas pateiktas priede;
- 17) sunkus sužalojimas – sužalojimas, kurį patiria į avariją patekęs asmuo ir dėl kurio:
 - a) per septynias dienas nuo sužalojimo dienos asmuo paguldomas į ligoninę daugiau nei 48 valandoms;
 - b) patiriamas kaulo lūžis (išskyrus nesudėtingus rankų ir kojų pirštų ar nosies lūžius);
 - c) padaromos plėštinės žaizdos, dėl kurių gausiai kraujuojama, pažeidžiami nervai, raumenys ar sausgyslės;
 - d) pažeidžiamas vidaus organas;
 - e) patiriamas antrojo ar trečiojo laipsnio nudegimas arba nudega daugiau kaip 5 % kūno paviršiaus;

- f) patiriamas patvirtintas infekcinių medžiagų ar žalingos radiacijos poveikis.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas atliekant saugos tyrimus tų avarijų ir pavojingų incidentų:

- a) kurie įvyko valstybių narių, kurioms taikomos Sutartys, teritorijose, atsižvelgiant į valstybių narių tarptautinius įsipareigojimus;
- b) kurie įvyko ne valstybių narių, kurioms taikomos Sutartys, teritorijose, tačiau yra susiję su orlaiviu, registruotu valstybėje narėje arba naudojamu valstybėje narėje įsteigtos įmonės, jei tokių tyrimų neatliko kita valstybė;
- c) kuriems įvykus valstybė narė pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką turi teisę paskirti įgaliojimą atstovą, kuris tyrime atstovautų registravimo valstybei, naudotojo valstybei, projektavimo valstybei, gamybos valstybei arba valstybei, kuri tyrimą atliekančios valstybės prašymu teikia informaciją, priemones ar siunčia ekspertus;
- d) kuriems įvykus tyrimą atliekanti valstybė leidžia valstybei narėi, kuri yra ypač suinteresuota tyrimu, nes avarijoje žuvo ar buvo sunkiai sužeisti jos piliečiai, paskirti ekspertą.

2. Šis reglamentas taip pat taikomas klausimams, susijusiems su galimybe laiku gauti informaciją apie visus asmenis ir pavojingas prekes, esančias avariją patyrusiame orlaivyje, ir su pagalba orlaivių avarijų aukoms bei jų artimiesiems.

3. Šis reglamentas netaikomas avarijų ir pavojingų incidentų, susijusių su orlaiviu, naudojamu karo, muitinės, policijos ar panašių tarnybų saugos tyrimui, išskyrus tuo atveju, jei laikydama 5 straipsnio 4 dalies ir nacionalinės teisės aktų, taip nurodo atitinkama valstybė narė.

4 straipsnis

Civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad saugos tyrimus be išorinio poveikio atliktų ar prižiūrėtų nuolat veikianti nacionalinė civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija (toliau – saugos

tyrimų institucija), pajėgi nepriklausomai atlikti visą saugos tyrimą pati arba sudarydama susitarimus su kitomis saugos tyrimų institucijomis.

2. Saugos tyrimų institucija veikia savarankiškai, visų pirma nepriklausomai nuo aviacijos institucijų, atsakingų už tinkamumą skraidyti, sertifikavimą, skrydžius, techninę priežiūrą, licencijavimą, oro eismo kontrolę ar aerodromų naudojimą, ir apskritai nuo jokios kitos šalies ar subjekto, kurio interesai ar uždaviniai gali kirstis su saugos tyrimų institucijai pavesta užduotimi ar turėti įtakos tos institucijos nešališkumui.

3. Atlikdama saugos tyrimą, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų ir atlikdama saugos tyrimus naudojasi neribotais įgaliojimais.

4. Saugos tyrimų institucijai pavestos veiklos sritis gali būti išplėsta, ir ta institucija gali būti įpareigota rinkti ir analizuoti su aviacijos sauga susijusią informaciją, visų pirma avarijų prevencijos tikslais, jei tokia veikla neturi įtakos tos institucijos nepriklausomumui ir dėl jos nenumatoma atsakomybė reguliavimo, administravimo ar standartizavimo srityje.

5. Siekiant informuoti visuomenę apie bendrą aviacijos saugos lygį, kasmet skelbiama saugos apžvalga. Šioje analizėje konfidencialūs informacijos šaltiniai neatskleidžiami.

6. Saugos tyrimų institucijai atitinkamos valstybės narės suteikia reikiamas priemones, ir ji turi galėti gauti pakankamai išteklių savarankiškai vykdyti įpareigojimus. Visų pirma:

- a) saugos tyrimų institucijos vadovas ir (arba) daugiarūšio transporto institucijos atveju jos aviacijos padalinio vadovas turi turėti patirties ir būti kompetentingas civilinės aviacijos saugos srityje, kad galėtų atlikti savo užduotis pagal šį reglamentą ir nacionalinę teisę;
- b) užtikrinamas tyrėjų savarankiškumas;
- c) saugos tyrimų institucijoje turi būti bent vienas tyrėjas, kuris, įvykus didelei orlaivio avarijai, galėtų vadovauti tyrimui;
- d) saugos tyrimų institucijai skiriamas biudžetas, iš kurio ji galėtų vykdyti savo funkcijas;

e) saugos tyrimų institucija pati arba pasitelkusi 6 straipsnyje nurodytas bendradarbiavimo priemones, arba pagal susitarimus su kitomis nacionalinėmis institucijomis ar tarnybomis, turi turėti kvalifikuotų darbuotojų ir tinkamą materialinę bazę, įskaitant biurus ir angarus, kuriuose būtų galima laikyti ir tirti orlaivį, jo turinį ir nuolaužas.

5 straipsnis

Įpareigojimas atlikti tyrimą

1. Turi būti atliekamas visų avarijų ar pavojingų incidentų, į kuriuos pateko orlaivis, išskyrus nurodytuosius 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą⁽¹⁾ II priede, saugos tyrimas valstybėje narėje, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas.

2. Jeigu valstybėje narėje registruotas orlaivis, išskyrus nurodytuosius Reglamento (EB) Nr. 216/2008 II priede, pateko į avariją ar pavojingą incidentą ir negalima tiksliai nustatyti, kad avarija ar pavojingas incidentas įvyko kurios nors valstybės teritorijoje, saugos tyrimą atlieka registracijos valstybės narės saugos tyrimų institucija.

3. 1, 2 ir 4 dalyse nurodytų saugos tyrimų apimtį ir procedūrą, kurios turi būti laikomasi atliekant tokius saugos tyrimus, įskaitant susijusių su orlaiviais, kurių didžiausia kilimo masė mažesnė arba lygi 2 250 kg, nustato saugos tyrimų institucija, atsižvelgdama į galimybę gautus tokių tyrimų rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti.

4. Laikydamosi valstybių narių nacionalinės teisės aktų, saugos tyrimų institucijos gali nuspręsti tirti 1 ir 2 dalyse nurodytus incidentus, taip pat kitų tipų orlaivių avarijas ar pavojingus incidentus, jei tikisi padaryti išvadas, kurias galėtų panaudoti saugai didinti.

5. Atliekant 1, 2 ir 4 dalyse nurodytus saugos tyrimus jokia būdu nesiekama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Šie tyrimai yra nepriklausomi nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, ir su juo nesusiję bei neturi jam poveikio.

6 straipsnis

Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas

1. Vienos valstybės narės saugos tyrimų institucija gali prašyti kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Kai, gavusi prašymą, saugos tyrimų institucija sutinka suteikti pagalbą, tokia pagalba, kiek tai įmanoma, teikiama nemokamai.

2. Saugos tyrimų institucija bendru susitarimu gali pavesti atlikti avarijos ar pavojingo incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai ir sudaro tai kitai institucijai palankias sąlygas atlikti tyrimą.

7 straipsnis

Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų saugos tyrimų institucijos tarp savęs sukurtų Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklą (toliau – tinklas), kurį sudarytų kiekvienos valstybės narės saugos tyrimų institucijų vadovai ir (arba) daugiarūšio transporto institucijų atveju – jų aviacijos padalinių vadovai ar jų atstovai, įskaitant iš jų trejų metų laikotarpiui renkamą pirmininką.

Pirmininkas, glaudžiai konsultuodamasis su tinklo nariais, parengia tinklo metinę darbo programą, kuri atitinka tikslus ir įgyvendina atsakomybę, nustatytus atitinkamai 2 ir 3 dalyje. Komisija darbo programą pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai. Pirmininkas taip pat rengia tinklo posėdžių darbotvarkes.

2. Tinklas ieško galimybių pagerinti saugos tyrimų institucijų vykdomų tyrimų kokybę ir sustiprinti šių institucijų nepriklausomumą. Visų pirma jis skatina taikyti aukštus tyrimų metodų ir tyrėjų mokymo standartus.

3. Siekdamas 2 dalyje nustatytų tikslų, tinklas visų pirma yra atsakingas už:

a) pasiūlymų rengimą ir Sąjungos institucijų konsultavimą visais klausimais, susijusiais su Sąjungos politikos ir taisyklių, susijusių su saugos tyrimais ir su avarijų bei incidentų prevencija, rengimu ir įgyvendinimu;

b) skatinimą dalintis informacija, naudinga gerinant aviacijos saugą, ir aktyvų struktūruotą saugos tyrimų institucijų, Komisijos, EASA ir nacionalinių civilinės aviacijos institucijų bendradarbiavimą;

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

- c) prireikus – tarpusavio vertinimo, atitinkamos mokymo veiklos ir tyrėjų kvalifikacijos kėlimo programų koordinavimą ir organizavimą;
- d) geriausios saugos tyrimų praktikos propagavimą, siekiant plėtoti bendrą Sąjungos saugos tyrimų metodiką ir aprašyti tokią praktiką;
- e) saugos tyrimo institucijų pajėgumų atlikti tyrimus gerinimą, ypač plėtojant ir valdant sistemą, pagal kurią galima dalytis įranga;
- f) saugos tyrimų institucijai paprašius, pagal 6 straipsnį tinkamos pagalbos teikimą, įskaitant kitoje valstybėje narėje turimų tyrėjų, įrangos ir gebėjimų, kurie gali padėti tyrimą vykdančiai saugos tyrimų institucijai, sąrašų teikimą, bet tuo neapsiribojant;
- g) prieigą prie informacijos, laikomos 18 straipsnyje nurodytoje duomenų bazėje, ir ten pateikiamų saugos rekomendacijų analizę, siekiant nustatyti svarbias visai Sąjungai aktualias saugos rekomendacijas.

4. Komisija reguliariai informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie tinklo darbą. Europos Parlamentas taip pat informuojamas kiekvieną kartą, kai Taryba arba Komisija tinklui pateikia prašymus.

5. Tinklo nariai nesiekia gauti ir nepriima nurodymų, kurie galėtų daryti įtaką nepriklausomam saugos tyrimų poveikiui, iš jokių įstaigų.

6. Prireikus EASA kviečiama stebėtojo teisėmis dalyvauti tinklo posėdžiuose. Tinklas taip pat gali į savo posėdžius kviesti stebėtojus iš trečiųjų šalių saugos tyrimų institucijų ir kitus atitinkamus ekspertus.

7. Komisija yra glaudžiai susijusi su tinklo vykdomu darbu ir gauna visą reikalingą tinklo paramą atitinkamais klausimais, susijusiais su Sąjungos civilinės aviacijos avarijų tyrimo ir prevencijos politikos bei reglamentavimo plėtojimu. Komisija teikia tinklui reikiamą paramą, įskaitant pagalbą rengiant ir organizuojant jo posėdžius ir pagalbą skelbiant metinę ataskaitą, kurioje pateikiama informacija apie tinklo veiklą, bet ja neapsiribojant. Metinę ataskaitą Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

8 straipsnis

EASA ir nacionalinių civilinės aviacijos institucijų dalyvavimas saugos tyrimuose

1. Saugos tyrimų institucijos, užtikrinant, kad būtų išvengta interesų konflikto, prašo EASA ir atitinkamų valstybių narių nacionalinių civilinės aviacijos institucijų, atsižvelgiant į jų kompetencijos sritį, paskirti atstovą dalyvauti:

- a) kaip tyrimo vadovo konsultantą bet kuriame saugos tyrimo pagal 5 straipsnio 1 ir 2 dalis, atliekamame valstybės narės teritorijoje arba 5 straipsnio 2 dalyje nurodytoje vietoje, kontroliuojant tyrimo vadovui ir jo nuožiūra;
- b) kaip konsultantą, skiriamą pagal šį reglamentą padėti valstybių narių įgaliotajam (-iesiems) atstovui (-ams) bet kuriame saugos tyrimo, atliekamame trečiojoje šalyje, į kurią saugos tyrimų institucijos prašoma paskirti įgaliotąjį atstovą pagal orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką prižiūrint įgaliotajam atstovui.

2. 1 dalyje nurodytiems dalyviams suteikiama teisė visų pirma:

- a) apsilankyti avarijos vietoje ir apžiūrėti nuolaužas;
- b) pasiūlyti apklausos sritis ir gauti liudininkų informaciją;
- c) gauti visų susijusių dokumentų kopijas ir gauti susijusią faktinę informaciją;
- d) dalyvauti nuskaitant įrašytų laikmenų, išskyrus kabinos pokalbių ar vaizdo savirašių, duomenis;
- e) dalyvauti ne įvykio vietoje atliekamoje tyrimo veikloje, pavyzdžiui, dalių apžiūroje, bandymuose ir modeliavimo veikloje, techniniuose mokymuose ir su tyrimo eiga susijusiuose posėdžiuose, jei jie nesusiję su priešasčių nustatymu ar saugos rekomendacijų rengimu.

3. EASA ir nacionalinės civilinės aviacijos institucijos remia tyrimą, kuriame jos dalyvauja, atsakingai saugos tyrimų institucijai teikdamos informaciją, siųsdamos konsultantus ir parūpindamos įrangą, kurių ji paprašė.

9 straipsnis

Įpareigojimas pranešti apie avarijas ir pavojingus incidentus

1. Bet kuris susijęs asmuo, žinantis apie įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, nedelsdamas apie juos praneša valstybės, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, kompetentingai saugos tyrimų institucijai.

2. Saugos tyrimų institucija pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką nedelsdama praneša Komisijai, EASA, Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO), valstybėms narėms ir atitinkamoms trečiosioms šalims apie visas įvykusias avarijas ir pavojingus incidentus, apie kuriuos jai pranešta.

10 straipsnis

Valstybių narių dalyvavimas saugos tyrimuose

1. Iš kitos valstybės narės ar trečiosios šalies gavusios pranešimą apie įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, valstybės narės, kurios yra registravimo valstybė, naudotojo valstybė, projektavimo valstybė ir gamybos valstybė, kuo greičiau informuoja valstybę narę ar trečiąją šalį, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, ar pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką jos ketina paskirti įgaliotąjį atstovą. Kai toks įgaliotasis atstovas yra paskiriamas, taip pat nurodomi jo vardas, pavardė ir kontaktiniai duomenys bei numatoma atvykimo data, kai įgaliotasis atstovas ketina vykti į pranešimą pateikusių šalį.

2. Projektavimo valstybės įgaliotuosius atstovus skiria valstybės narės, kurios teritorijoje yra pagrindinė orlaivio ar jėgainės atitinkamo tipo konstrukcijos sertifikato turėtojo verslo vieta, saugos tyrimų institucija.

11 straipsnis

Saugos tyrėjų statusas

1. Saugos tyrimų institucijai paskyrus tyrimo vadovą, neatšizvelgiant į jokių teisminių tyrimus jis turi įgaliojimus imtis reikiamų priemonių, kad būtų įvykdyti su saugos tyrimu susiję reikalavimai.

2. Neatsizvelgiant į konfidencialumo įpareigojimus pagal Sąjungos teisės aktus ar nacionalinę teisę, tyrimo vadovui visų pirma suteikiama teisė:

- a) nedelsiant, nevaržomi ir netrukdomi patekti į avarijos ar incidento vietą, taip pat į orlaivį ir susipažinti su jo turiniu ar liekanomis;
- b) užtikrinti, kad būtų nedelsiant sudarytas daiktinių įrodymų sąrašas ir kad nuolaužų ar dalių, kurias ketinama apžiūrėti ar ištyrinėti, šalinimas būtų kontroliuojamas;
- c) nedelsiant turėti prieigą prie skrydžio savirašių, jų turinio ir kitų atitinkamų įrašų ir juos naudoti;
- d) prašyti, kad būtų atlikta visapusiška mirtinai sužalotų asmenų kūnų autopsija, prisidėti prie jos atlikimo ir nedelsiant turėti prieigą prie šios autopsijos ar paimtų ėminių tyrimų rezultatų;
- e) prašyti, kad būtų atlikta asmenų, susijusių su orlaivio naudojimu, medicininė apžiūra ar prašyti, kad būtų atlikti iš tokių asmenų paimtų ėminių tyrimai, bei nedelsiant gauti prieigą prie šių apžiūrų ar tyrimų rezultatų;
- f) kviesti ir tikrinti liudininkus, taip pat prašyti jų pateikti ar atskleisti informaciją ar įrodymus, kurie yra svarbūs atliekant saugos tyrimą;
- g) nevaržomai gauti prieigą prie bet kokios susijusios informacijos ar įrašų, kuriuos turi orlaivio savininkas, atitinkamo tipo konstrukcijos sertifikato turėtojas, atsakinga techninės priežiūros organizacija, mokymo organizacija, naudotojas ar gamintojas, institucijos, atsakingos už civilinę aviaciją, EASA ir oro navigacijos paslaugų teikėjai ar aerodromo naudotojai.

3. Tyrimo vadovas savo ekspertams ir konsultantams, taip pat įgaliotiesiems atstovams, jų ekspertams ir konsultantams suteikia tiek 2 dalyje išvardytų teisių, kad jie galėtų veiksmingai dalyvauti saugos tyrimo. Tos teisės nedaro poveikio už teisminių tyrimų atsakingos institucijos paskirtų tyrėjų ir ekspertų teisėms.

4. Saugos tyrimuose dalyvaujantys asmenys savo pareigas atlieka nepriklausomai ir nesiekia gauti ir nepriima niekieno nurodymų, išskyrus tyrimo vadovo ar įgaliotojo atstovo nurodymus.

12 straipsnis

Tyrimų koordinavimas

1. Jeigu pradėtas ir teisminis tyrimas, apie tai pranešama tyrimo vadovui. Tokiu atveju tyrimo vadovas užtikrina atsekamumą ir saugo skrydžio savirašius bei daiktinius įrodymus. Teisminė institucija gali paskirti vieną iš savo pareigūnų, kad šis dalyvautų gabenant skrydžio savirašius ar daiktinius įrodymus į jų nuskaitymo ar apdorojimo vietą. Kai tyrimas ar analizė gali modifikuoti, pakeisti ar sunaikinti tokius daiktinius įrodymus, būtina gauti išankstinį teisminių institucijų sutikimą, nedarant poveikio nacionalinei teisei. Jeigu toks sutikimas negaunamas pagal 3 dalyje nurodytus išankstinius susitarimus per pagrįstą laikotarpį ir ne vėliau kaip per dvi savaites po prašymo, tai nekliudo tyrimo vadovui atlikti apžiūrą ir analizę. Kai teisminė institucija turi teisę konfiskuoti bet kokius įrodymus, tyrimo vadovas turi tiesioginę ir nevaržomą prieigą prie tokių įrodymų.

2. Kai atliekant saugos tyrimą paaiškėja arba yra įtariama, kad avarija ar pavojingas incidentas susijęs su neteisėta veika, kaip numatyta pagal nacionalinę teisę, pavyzdžiui, avarijų tyrimą reglamentuojančią nacionalinę teisę, tyrimo vadovas nedelsdamas apie tai informuoja kompetentingas institucijas. Laikantis 14 straipsnio, susijusia informacija, surinkta atliekant saugos tyrimą, nedelsiant dalijamasi su tomis institucijomis ir jų prašymu toms institucijoms taip pat gali būti perduota susijusi medžiaga. Ta informacija ir ta medžiaga dalijamasi nedarant poveikio saugos tyrimų institucijos teisei tęsti saugos tyrimą koordinuojant veiklą su institucijomis, kurioms galėjo būti pavesta kontroliuoti įvykio vietą.

3. Valstybės narės užtikrina, kad saugos tyrimų institucijos ir kitos institucijos, kurios, tikėtina, dalyvaus veikloje, susijusioje su saugos tyrimu, pavyzdžiui, teisminės, civilinės aviacijos, paieškos ir gelbėjimo tarnybos, tarpusavyje bendradarbiautų išankstinių susitarimų pagrindu.

Tuose susitarimuose laikomasi saugos tyrimo institucijos nepriklausomumo ir sudaromos sąlygos kruopščiai ir veiksmingai atlikti techninį tyrimą. Išankstiniai susitarimai, be kita ko, apima ir šiuos klausimus:

- a) prieigą prie avarijos vietas;
- b) įrodymų išsaugojimą ir prieigą prie jų;
- c) pradinę ir tolesnę informaciją apie kiekvieno proceso eigą;

- d) keitimasis informacija;
- e) tinkamą saugos informacijos naudojimą;
- f) konfliktų sprendimą.

Valstybės narės apie tuos susitarimus praneša Komisijai, kuri juos perduoda tinklo pirmininkui, Europos Parlamentui ir Tarybai, siekdama juos informuoti.

13 straipsnis

Įrodymų saugojimas

1. Valstybė narė, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, turi užtikrinti, kad visi įrodymai būtų tvarkomi saugiai ir imamasi visų pagrįstų priemonių, kad tokius įrodymus apsaugotų, o orlaivis, jo turinys ir nuolaužos būtų saugomi tinkamai tiek laiko, kiek reikia saugos tyrimui atlikti. Įrodymų apsauga apima visų įrodymų, kurie gali būti pašalinti, ištrinti, prarasti ar sunaikinti, išsaugojimą fotografinėmis ar kitomis priemonėmis. Saugojimas apima apsaugą nuo tolesnio gadinimo, leidimo neturinčių asmenų prieigos, vagiliavimo ir nusidėvėjimo.

2. Kol atvyks saugos tyrėjai, niekas negali nieko keisti avarijos vietoje, ten imti ėminių, judinti orlaivį, jo turinį ar nuolaužas ar iš orlaivio, jo turinio ar nuolaužų imti ėminių, juos perkelti ar pašalinti, nebent imtis tokių veiksmų reikėtų saugos tikslais arba siekiant padėti sužeistiesiems, arba jei yra suteiktas aiškus įvykio vietą kontroliuojančių institucijų leidimas ir, jei įmanoma, konsultuojantis su saugos tyrimo institucija.

3. Visi susiję asmenys imasi visų reikiamų veiksmų, kad išsaugotų su įvykiu susijusius dokumentus, medžiagą ir įrašus, ypač siekdami užtikrinti, kad po skrydžio nebūtų ištrinti pokalbių ir pavojaus signalų įrašai.

14 straipsnis

Neskelbtinos saugos informacijos apsauga

1. Toliau nurodyti įrašai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo tikslais:

- a) visi saugos tyrimų institucijos saugos tyrimo metu iš asmenų surinkti parodymai;
- b) įrašai, kuriuose nurodoma asmenų, davusių parodymus atliekant saugos tyrimą, tapatybė;

- c) saugos tyrimų institucijos surinkta ypač neskelbtino ir asmeninio pobūdžio informacija, įskaitant informaciją apie asmenų sveikatą;
- d) atliekant tyrimą pateikta medžiaga, tokia kaip pastabos, juodraščiai, tyrėjų užrašytos nuomonės, išnagrinėjus informaciją, įskaitant skrydžio savirašių informaciją, pateiktos nuomonės;
- e) pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką tyrėjų iš kitų valstybių narių ar trečiųjų šalių pateikta informacija ir įrodymai, jei to prašo jų saugos tyrimų institucija;
- f) preliminarių arba galutinių ataskaitų, arba tarpinių pranešimų projektai;
- g) kabinos pokalbių ir vaizdo įrašai ir jų nuorašai, taip pat pokalbių skrydžių valdymo tarnybose įrašai, taip pat užtikrinant, kad informacija, nesujususi su saugos tyrimu, ir ypač informacija, susijusi su privatumu, yra tinkamai saugoma, nedarant poveikio 3 daliai.

2. Toliau nurodyti įrašai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo ar kitais aviacijos saugos gerinimo tikslais:

- a) visi asmenų, susijusių su orlaivio naudojimu, ryšių palaikymo dokumentai;
- b) rašytiniai ar elektroniniai skrydžių valdymo tarnybų įrašai ir tų įrašų nuorašai, įskaitant ataskaitas ir rezultatus, skirtus vidaus tikslams pasiekti;
- c) saugos tyrimų institucijos adresatui siunčiamų saugos rekomendacijų lydraščiai, kai to prašo rekomendaciją pateikusią saugos tyrimų institucija;
- d) pagal Direktyvą 2003/42/EB pateiktos įvykio ataskaitos.

Skrydžio savirašio įrašai neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo, tinkamumo skraidyti ar techninės priežiūros tikslais, nebent tokie įrašai pateikiami iš jų pašalinus asmeninę informaciją arba atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

3. Nepaisant 1 ir 2 dalių, teisingumo vykdymo institucija arba institucija, kuri yra kompetentinga nuspręsti dėl dokumentų atskleidimo pagal nacionalinę teisę, gali nuspręsti, kad nauda, gauta atskleidus 1 ir 2 dalyje nurodytus įrašus dėl bet kokių kitų teisėtų priežasčių, viršija neigiamą poveikį, kurį toks veiksmas vidaus ir tarptautiniu mastu gali padaryti tam ar bet kuriam būsimam saugos tyrimui. Valstybės narės gali apriboti atvejų, kuriems esant gali būti priimtas toks sprendimas dėl atskleidimo, skaičių laikantis Sąjungos teisės aktų.

1 ir 2 dalyse nurodyti dokumentai gali būti perduoti kitai valstybei narei ne saugos tyrimo tikslais ir, be 2 dalyje nurodytų tikslų, tikslais, kuriais nesiekama didinti aviacijos saugą, jei tai neprieštarauja perduodančiosios valstybės narės nacionalinės teisės aktams. Gaunančiosios valstybės narės institucijų tokio perdavimo būdu gautų dokumentų tvarkymas ar atskleidimas leistinas tik iš anksto pasikonsultavus su perduodančiąja valstybe nare ir laikantis gaunančiosios valstybės narės nacionalinės teisės aktų.

4. Gali būti atskleidžiami tik būtinai 3 dalyje nurodytoms byloms reikalingi duomenys.

15 straipsnis

Informacijos perdavimas

1. Atsakingos saugos tyrimų institucijos darbuotojams arba bet kuriam kitam asmeniui, pakviestam dalyvauti saugos tyrime ar prie jo prisidėti, pagal galiojančius teisės aktus taikomos taikytinos taisyklės dėl profesinės paslapties, įskaitant į avariją arba incidentą patekusių asmenų anonimiškumą.

2. Nedarant poveikio 16 ir 17 straipsniuose nustatytoms pareigoms, atsakinga saugos tyrimų institucija pateikia, jos manymu, avarijų ar pavojingų incidentų prevencijai svarbią informaciją už orlaivių ar jų įrangos gamybą arba techninę priežiūrą atsakingiems asmenims ir už orlaivio naudojimą arba darbuotojų mokymą atsakingiems fiziniams ar juridiniams asmenims.

3. Nedarant poveikio 16 ir 17 straipsniuose nustatytoms pareigoms, atsakinga saugos tyrimų institucija ir 8 straipsnyje nurodytas (-i) įgaliotasis (-ieji) atstovas (-ai) pateikia EASA ir nacionalinėms civilinės aviacijos institucijoms susijusią faktinę informaciją, gautą atliekant saugos tyrimą, išskyrus 14 straipsnio 1 dalyje nurodytą arba interesų konfliktą sukeliančią informaciją. Informacija, kurią gauna EASA ir nacionalinės civilinės aviacijos institucijos, saugoma pagal 14 straipsnį ir pagal taikomus Sąjungos bei nacionalinės teisės aktus.

4. Atsakingai saugos tyrimų institucijai leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų artimuosius ar jų asociacijas arba viešai paskelbti bet kokią stebėjimo informaciją, informaciją apie saugos tyrimo eigą, galbūt preliminaras ataskaitas ar išvadas ir (arba) saugos rekomendacijas, jei tokia informacija netrukdo siekti saugos tyrimo tikslų ir visiškai atitinka taikomus teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos.

5. Prieš paskelbdama 4 dalyje nurodytą informaciją atsakinga saugos tyrimų institucija ją pateikia aukoms, jų artimiesiems ar jų asociacijoms taip, kad tai netrukdytų siekti saugos tyrimo tikslų.

16 straipsnis

Tyrimo ataskaita

1. Kiekvienas saugos tyrimas užbaigiamas pateikiant ataskaitą, kurios forma priklauso nuo avarijos ar pavojingo incidento tipo ir pavojingumo. Ataskaitoje nurodoma, kad vienintelis saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Jei reikia, ataskaitoje pateikiamos saugos rekomendacijos.

2. Ataskaitoje užtikrinamas visų į avariją ar į pavojingą incidentą patekusių asmenų anonimiškumas.

3. Kai atliekant saugos tyrimus ataskaitos pateikiamos prieš baigiant tyrimą, prieš jų paskelbimą saugos tyrimų institucija gali prašyti atitinkamų institucijų, įskaitant EASA, ir, per jas, atitinkamo konstrukcijos sertifikato turėtojo, gamintojo ir naudotojo, pastabų. Jie konsultacijos turiniui taiko profesinės paslapties taisykles.

4. Prieš skelbdama galutinę ataskaitą, saugos tyrimų institucija siekia gauti atitinkamų institucijų, įskaitant EASA, ir, per jas, atitinkamo konstrukcijos sertifikato turėtojo, gamintojo ir naudotojo pastabas, kurie konsultacijos turiniui taiko profesinės paslapties taisykles. Siekdama gauti tokias pastabas, saugos tyrimų institucija laikosi tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos.

5. 14 straipsnyje nurodyta informacija įtraukiama į ataskaitą tik tuo atveju, jei ji svarbi avarijos ar pavojingo incidento nagrinėjimui. Su nagrinėjimu nesusijusi informacija ar jos dalys neatskleidžiamos.

6. Saugos tyrimų institucija galutinę ataskaitą viešai paskelbia kuo greičiau – kai įmanoma, per 12 mėnesių nuo avarijos ar pavojingo incidento dienos.

7. Kai galutinės ataskaitos per 12 mėnesių paskelbti neįmanoma, saugos tyrimų institucija tarpinį pranešimą po avarijos arba pavojingo incidento skelbia bent kartą per metus ir tame pranešime išsamiai aprašo tyrimo eigą ir visus iškeltus saugos klausimus.

8. Saugos tyrimų institucija kuo greičiau pateikia galutinės ataskaitos ir saugos rekomendacijų kopiją:

a) atitinkamų valstybių saugos tyrimų institucijoms ir civilinės aviacijos institucijoms, taip pat ICAO, atsižvelgiant į tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką;

b) ataskaitoje pateiktų saugos rekomendacijų adresatams;

c) Komisijai ir EASA, išskyrus atvejus, kai ataskaita viešai prieinama elektroninėmis priemonėmis; tokiu atveju saugos tyrimų institucija nurodytus subjektus tik atitinkamai informuoja.

17 straipsnis

Saugos rekomendacijos

1. Bet kuriuo saugos tyrimo etapu saugos tyrimų institucija, pasikonsultavusi su atitinkamomis šalimis, siunčia raštą, kuriame nurodoma data ir kuriame ji rekomenduoja susijusioms institucijoms, įskaitant kitų valstybių narių ar trečiųjų šalių institucijas, imtis veiksmų, kuriuos, jos manymu, būtina skubiai įgyvendinti siekiant sustiprinti aviacijos saugumą.

2. Saugos tyrimų institucija gali pateikti saugos rekomendacijas ir remdamasi kelių tyrimų ar bet kurios kitos veiklos, atliktos pagal 4 straipsnio 4 dalį, nagrinėjimo ar analizės rezultatais.

3. Saugos rekomendacijomis jokiū būdu neturi būti nustatyta kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją, pavojingą incidentą ar incidentą.

18 straipsnis

Veiksmai gavus saugos rekomendacijas ir saugos rekomendacijų duomenų bazę

1. Saugos rekomendacijos adresatas patvirtina gavęs raštą, kuriame nurodoma data, ir per 90 dienų nuo to rašto gavimo dienos praneša rekomendaciją pateikusiai saugos tyrimų institucijai, kokių veiksmų imtasi ar ketinama imtis ir, jei reikia, kiek laiko prireiks jiems užbaigti, o kai nesiimama veiksmų – to priežastis.

2. Per 60 dienų nuo atsakymo gavimo dienos saugos tyrimų institucija praneša adresatui, ar atsakymas ją tenkina, ir pagrindžia savo nuomonę, jeigu ji nesutinka su sprendimu nesiimti jokių veiksmų.

3. Kiekviena saugos tyrimų institucija nustato su jos pateiktomis saugos rekomendacijomis susijusių atsakymų registravimo procedūras.

4. Kiekvienas saugos rekomendaciją gavęs subjektas, įskaitant už civilinės aviacijos saugą valstybių narių ir Sąjungos lygmeniu atsakingas institucijas, nustato įgyvendinant veiksmus, kurių imtasi laikantis gautų saugos rekomendacijų, padarytos pažangos stebėjimo tvarką.

5. Visas pagal 17 straipsnio 1 ir 2 dalis pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus saugos tyrimų institucijos registruoja centrinėje saugykloje, sukurtoje pagal 2007 m. lapkričio 12 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1321/2007, nustatantį įgyvendinimo taisykles, pagal kurias centrinėje saugykloje integruojama civilinės aviacijos įvykių informacija, kuria keičiamasi pagal Direktyvą 2003/42/EB⁽¹⁾. Centrinėje saugykloje saugos tyrimų institucijos registruoja ir visas iš trečiųjų šalių gautas saugos rekomendacijas.

19 straipsnis

Pranešimai apie įvykius

1. EASA ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiaudamos nuolat keičiasi pagal Direktyvą 2003/42/EB numatyta informacija ir jos analize. Tai apima paskirtųjų asmenų prieigą internetu prie informacijos, laikomos centrinėje saugykloje, sukurtoje pagal Reglamentą (EB) Nr. 1321/2007, įskaitant informaciją, kuria tiesiogiai identifikuojamas orlaivis, su kuriuo susijusi įvykio ataskaita, pavyzdžiui, jei įmanoma, orlaivio serijos ir registracijos numeriu. Tokia prieiga neapima informacijos, kuria identifikuojamas naudotojas, su kuriuo susijusi įvykio ataskaita.

2. EASA ir valstybių narių institucijos, nurodytos 1 dalyje, laikydamosi taikomų teisės aktų, užtikrina tokios informacijos konfidencialumą ir ja naudojasi tik tiek, kiek būtina, kad įvykdytų su sauga susijusius savo įpareigojimus. Atsižvelgiant į tai, ta informacija naudojama tik saugos tendencijų analizei, kuri sudaro anonimiškų saugos rekomendacijų ar tinkamumo skraidyti reikalavimų pagrindą, o ne kaltės ar atsakomybės nustatymui.

20 straipsnis

Informacija apie orlaivyje esančius asmenis ir pavojingas prekes

1. Sąjungos oro transporto bendrovės ir trečiųjų šalių oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius iš valstybių narių, kurioms taikomos Sutartys, teritorijose esančių oro uostų arba iš jų, taiko procedūras, pagal kurias galima parengti:

- a) kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per dvi valandas nuo pranešimo apie įvykusią orlaivio avariją – visų orlaivyje esančių asmenų patvirtintą sąrašą, grindžiamą turima geriausia informacija; ir
- b) nedelsiant po pranešimo apie įvykusią orlaivio avariją – orlaivyje esančių pavojingų prekių sąrašą.

2. 1 dalyje nurodyti sąrašai pateikiami atsakingai saugos tyrimų institucijai, kiekvienos valstybės narės institucijai, paskirtai palaikyti ryšį su orlaivyje esančių asmenų artimaisiais, o prireikus ir medicinos tarnyboms, kurioms ši informacija gali būti reikalinga, kad aukoms būtų galima suteikti medicinos pagalbą.

3. Siekiant, kad būtų galima greitai informuoti keleivių artimuosius apie tai, kad jų artimieji buvo avariją patyrusiame orlaivyje, oro transporto bendrovės pasiūlo keleiviams galimybę nurodyti asmens, su kuriuo reikia susisiekti įvykus avarijai, pavardę ir kontaktinius duomenis. Šią informaciją oro transporto bendrovės gali naudoti tik avarijos atveju, jos neperduoda trečiosioms šalims ar jos nenaudoja komerciniams tikslams.

4. Orlaivyje buvusio asmens vardas viešai skelbiamas tik po to, kai atitinkamos institucijos informuoja to asmens artimuosius. 1 dalies a punkte nurodytas sąrašas neskelbiamas pagal Sąjungos teisės aktus ir nacionalinę teisę, o šiame sąrašė esančių asmenų vardai pagal tuos pačius teisės aktus gali būti viešai paskelbti tik tada, kai atitinkamų orlaivyje buvusių asmenų artimieji tam neprieštarauja.

⁽¹⁾ OL L 294, 2007 11 13, p. 3.

21 straipsnis

Pagalba orlaivijų avarijų aukoms ir jų artimiesiems

1. Siekiant užtikrinti, kad į avarijas ES lygmeniu būtų reaguojama išsamiau ir darniau, kiekviena valstybė narė nacionaliniu lygmeniu parengia skubių veiksmų planą civilinės aviacijos avarijos atveju. Toks skubių veiksmų planas taip pat apima pagalbą civilinės aviacijos avarijų aukoms ir jų artimiesiems.

2. Valstybės narės užtikrina, kad visos jų teritorijoje įsisteigusios oro transporto bendrovės turėtų pagalbos civilinės aviacijos avarijų aukoms ir jų artimiesiems planą. Į tuos planus turi būti įtraukta psichologinė pagalba civilinės aviacijos avarijų aukoms ir jų artimiesiems ir jais turi būti sudaromos sąlygos bendrovėms reaguoti į didelio masto avarijas. Valstybės narės atlieka jų teritorijoje įsisteigusių oro transporto bendrovių pagalbos planų auditą. Valstybės narės taip pat skatina Sąjungoje veikiančias trečiųjų šalių oro transporto bendroves parengti panašų pagalbos civilinės aviacijos avarijų aukoms ir jų artimiesiems planą.

3. Įvykus avarijai tyrimui vadovaujanti valstybė narė, valstybė narė, kurioje registruota oro transporto bendrovė, kurios orlaivis patyrė avariją, arba valstybė narė, kurios daug piliečių buvo avariją patyrusiame orlaivyje, paskiria atsakingąjį asmenį, kuriam pavedama būti kontaktiniu ir informaciją teikiančiu asmeniu aukoms ir jų artimiesiems.

4. Valstybei narei ar trečiajai šaliai, ypač suinteresuotai valstybių narių, kurioms taikomos Sutartys, teritorijose įvykusios avarijos tyrimu, nes avarijoje žuvo ar buvo sunkiai sužeisti jos piliečiai, leidžiama paskirti ekspertą, kuris turi teisę:

a) apsilankyti avarijos vietoje;

b) turėti prieigą prie susijusios faktinės informacijos, kurią atskaitingai saugos tyrimų institucija leido skelbti viešai, ir informacijos apie tyrimo eigą;

c) gauti galutinės ataskaitos kopiją.

5. Pagal 4 dalį paskirtas ekspertas, laikydamasis galiojančių teisės aktų, gali padėti nustatyti aukų tapatybę ir dalyvauti susitikimuose su išgyvenusiais jo valstybės piliečiais.

6. Pagal 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams⁽¹⁾ 2 straipsnio 1 dalį trečiosios šalies oro vežėjai taip pat turi įvykdyti tame reglamente nustatytus draudimo reikalavimus.

⁽¹⁾ OL L 138, 2004 4 30, p. 1.

22 straipsnis

Prieiga prie dokumentų ir asmens duomenų apsauga

1. Šis reglamentas taikomas nedarant poveikio 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais⁽²⁾.

2. Šis reglamentas taikomas laikantis 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo⁽³⁾ ir 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo⁽⁴⁾.

23 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų, taikytinų pažeidus šį reglamentą, taisykles. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

24 straipsnis

Reglamento dalinis pakeitimas

Šis reglamentas peržiūrimas ne vėliau kaip 2014 m. gruodžio 3 d. Kai, Komisijos nuomone, šį reglamentą reikėtų iš dalies keisti, ji prašo tinklo parengti preliminarią nuomonę, kuri taip pat perduodama Europos Parlamentui, Tarybai, valstybėms narėms ir EASA.

25 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 94/56/EB panaikinama.

26 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

⁽²⁾ OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

⁽³⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

⁽⁴⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2010 m. spalio 20 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
J. BUZEK

Tarybos vardu
Pirmininkas
O. CHASTEL

PRIEDAS

Pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas

Išvardyti incidentai yra tipiniai incidentų, kurie gali būti pavojingi, pavyzdžiai. Sąrašas nėra baigtinis ir yra skirtas tik pavojingo incidento terminui paaiškinti:

- pavojingas suartėjimas su kitu orlaiviu, kai būtina atlikti manevrą, kad būtų išvengta susidūrimo ar pavojingos situacijos, arba kai tokį manevrą būtų reikėję atlikti,
 - kontroliuojamas skrydis, kai vos pavyksta išvengti orlaivio atsitrenkimo į žemės paviršių,
 - nutrauktas kilimas nuo uždaryto ar užimto kilimo ir tūpimo tako, nuo riedėjimo tako, išskyrus sraigtasparnių naudojimą esant leidimui, ar nuo nepaskirto kilimo ir tūpimo tako,
 - kilimas nuo uždaryto ar užimto kilimo ir tūpimo tako, nuo riedėjimo tako, išskyrus sraigtasparnių naudojimą esant leidimui, ar nuo nepaskirto kilimo ir tūpimo tako,
 - tūpimai arba bandymai tūpti ant uždaryto ar užimto kilimo ir tūpimo tako, ant riedėjimo tako, išskyrus sraigtasparnių naudojimą esant leidimui, ar ant nepaskirto kilimo ir tūpimo tako,
 - atvejai, kai orlaiviui kylant ar jo pradinio aukštėjimo metu akivaizdžiai nepavyksta pasiekti nustatytų parametrų,
 - ugnis ir dūmai keleivių salone ar bagažo skyriuose arba ugnis variklyje, nors ji ir užgesinama gesinimo priemonėmis,
 - įvykiai, dėl kurių orlaivio įgulai tenka skubiai pasinaudoti deguonimi,
 - prie avarijų kategorijos nepriskiriamas orlaivio konstrukcijos pažeidimas ar variklio subyrėjimas, įskaitant išorinių turbininių variklių gedimus,
 - daugybiniai vienos ar kelių orlaivio sistemų gedimai, kurie turi didelį poveikį orlaivio naudojimui,
 - orlaivio įgulos nepajėgumas vykdyti skrydį,
 - likęs toks degalų kiekis, kad pilotas privalo skelbti kritinę padėtį,
 - A klasės pavojingumo įsibrovimai į kilimo ir tūpimo taką pagal „Įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką prevencijos vadovą“ (ICAO dok. 9870), yra informacijos apie pavojingumo klasifikacijas,
 - orlaiviui kylant ar tupiant įvykę incidentai. Tokie incidentai, kaip nusileidimas prieš kilimo ir tūpimo taką, išriedėjimas už kilimo ir tūpimo tako ribų arba nuriedėjimas nuo kilimo ir tūpimo tako,
 - orlaivio sistemų gedimai, pavojingi meteorologiniai reiškiniai, patvirtintų skrydžio parametrų nesilaikymas ar kiti įvykiai, dėl kurių galėjo kilti sunkumų valdyti orlaivį,
 - kelių rezervinių sistemų, būtinų skrydžių valdymui ir navigacijai, gedimas.
-