

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 996/2010

z 20. októbra 2010

o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

skeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve⁽⁴⁾ do 31. decembra 2011.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

(4) Jediným cieľom bezpečnostných vyšetrení by mala byť prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť.

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

(5) Mal by sa zohľadniť Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Chicagský dohovor“), ktorým sa ustanovuje vykonávanie opatrení potrebných na zaistenie bezpečnej prevádzky lietadiel. Zohľadniť by sa mala najmä príloha 13 k Chicagskému dohovoru a jej neskoršie zmeny a doplnenia, ktorými sa stanovujú medzinárodné normy a odporúčané postupy vyšetrenia leteckých nehôd a incidentov, ako aj pojmy štát zápisu do registra, štát prevádzkovateľa, štát projektu, štát výroby a štát miesta udalosti, ktoré sa v ňom používajú.

so zreteľom na stanovisko Európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom⁽³⁾,

keďže:

(1) V Európe by sa mala zabezpečiť všeobecne vysoká úroveň bezpečnosti civilného letectva a všetko úsilie by sa malo vynaložiť v záujme zníženia počtu nehôd a incidentov s cieľom zabezpečiť dôveru občanov v leteckú dopravu.

(2) Promptné vyšetrenie nehôd a incidentov v civilnom letectve zlepší leteckú bezpečnosť a pomôže zabrániť vzniku nehôd a incidentov.

(3) Podávanie správ, analýza a rozširovanie zistení o incidentoch súvisiacich s bezpečnosťou sú zásadne dôležité pre zlepšenie bezpečnosti v letectve. Komisia by preto mala predložiť návrh na revíziu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve⁽⁴⁾ do 31. decembra 2011.

(6) Podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov stanovených v prílohe 13 k Chicagskému dohovoru by za vyšetrenie nehôd a vážnych incidentov mal byť zodpovedný štát, v ktorom dôjde k nehode alebo vážnemu incidentu, alebo štát zápisu do registra, ak miesto nehody alebo vážneho incidentu sa nedá s konečnou platnosťou určiť ako územie niektorého štátu. Štát môže poveriť úlohou vedenia vyšetrenia iný štát alebo požiadať o jeho pomoc. Bezpečnostné vyšetrenia v Únii by sa mali viesť podobne.

(7) Skúsenosti získané z vykonávania smernice Rady 94/56/ES z 21. novembra 1994, ktorou sa stanovujú základné princípy, ktorými sa riadi vyšetrenie nehôd a incidentov v civilnom letectve⁽⁵⁾, by sa mali využiť na zlepšenie efektívnosti vyšetrenia a prevencie nehôd a incidentov v civilnom letectve v Únii.

(1) Stanovisko z 27. mája 2010 (zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku).

(2) Ú. v. EÚ C 132, 21.5.2010, s. 1.

(3) Pozícia Európskeho parlamentu z 21. septembra 2010 (zatiaľ neuvyverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 11. októbra 2010.

(4) Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

(5) Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14.

- (8) Mali by sa zohľadniť zmeny inštitucionálneho a regulačného rámca, ktorými sa spravuje bezpečnosť civilného letectva v Únii a ktoré sa uskutočnili od prijatia smernice 94/56/ES, a najmä zriadenie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“). Zohľadniť by sa mal aj aspekt Únie týkajúci sa bezpečnostných odporúčaní vzhľadom na to, že bezpečnosť letectva je na úrovni Únie čoraz viac regulovaná.
- (9) EASA vykonáva v mene členských štátov funkcie a úlohy štátu projektu, výroby a registrácie, pokiaľ ide o schválenie projektovania podľa Chicagského dohovoru a jeho príloh. Preto by mala byť vítaná účasť agentúry EASA v súlade s prílohou 13 k Chicagskému dohovoru na bezpečnostnom vyšetrowaní, aby tak v rámci svojich právomocí prispela k jeho efektívnosti a zabezpečila bezpečnosť projektovania lietadla bez toho, aby sa tým ovplyvnila nezávislosť vyšetrowania. Podobne by mali byť na bezpečnostné vyšetrowania prizvané aj vnútroštátne orgány civilného letectva.
- (10) Z dôvodu zodpovednosti v oblasti bezpečnosti by osoby určené agentúrou EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva mali mať prístup k informáciám relevantným pre hodnotenie účinnosti bezpečnostných požiadaviek.
- (11) S cieľom zabezpečiť lepšiu prevenciu nehôd a incidentov v letectve by sa EASA mala podieľať v spolupráci s príslušnými orgánmi aj na výmene a analýze informácií v rámci systémov nahlasovania udalostí v súlade so smernicou 2003/42/ES, pričom je potrebné zabrániť akémukoľvek konfliktu záujmov. Tieto informácie by mali byť chránené pred neoprávneným použitím alebo zverejnením.
- (12) Uznáva sa, že účasť EASA a príslušných orgánov členských štátov na výmene a analýze informácií, na ktoré sa vzťahuje smernica 2003/42/ES, by mohla mať pozitívny vplyv na bezpečnostné vyšetrowanie prostredníctvom online prístupu k relevantným informáciám týkajúcim sa bezpečnosti nachádzajúcim sa v centrálnom registri informácií o udalostiach v civilnom letectve.
- (13) Rozsah bezpečnostných vyšetrowaní by mal závisieť od poznatkov, ktoré sa môžu z takýchto vyšetrowaní získať v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva, pričom sa obzvlášť zohľadňuje potreba nákladovo efektívneho použitia zdrojov na vyšetrowanie v Únii.
- (14) Bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a incidentov by malo byť vedené nezávislým orgánom bezpečnostného vyšetrowania alebo pod jeho kontrolou, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a prípadnému vonkajšiemu zásahu pri určovaní príčin udalostí, ktoré sú predmetom vyšetrowania.
- (15) Orgány bezpečnostného vyšetrowania majú dôležitú úlohu v procese bezpečnostného vyšetrowania. Ich práca má kľúčový význam pri stanovovaní príčin nehody alebo incidentu. Je preto nevyhnutné, aby mohli viesť vyšetrowania úplne nezávisle a aby mali k dispozícii finančné a ľudské zdroje potrebné na vedenie účinných a efektívnych vyšetrowaní.
- (16) Kapacita orgánov bezpečnostného vyšetrowania členských štátov by sa mala posilniť a zlepšenie spolupráce medzi nimi je nevyhnutné, aby sa zlepšila efektívnosť vyšetrowania a prevencia nehôd a incidentov v civilnom letectve v Únii.
- (17) V európskom kontexte by sa mala uznať a posilniť koordinačná úloha orgánov bezpečnostného vyšetrowania, aby sa v oblasti bezpečnosti letectva vytvorila pridaná hodnota, prostredníctvom rozvinutia už existujúcej spolupráce medzi týmito orgánmi a dostupnými vyšetrowacími zdrojmi členských štátov, ktoré by sa mali využívať čo najefektívnejšie. Toto uznanie a posilnenie by sa mohlo najlepšie dosiahnuť zriadením Európskej siete orgánov bezpečnostného vyšetrowania v civilnom letectve (ďalej len „sieť“), ktorá by mala mať jasne vymedzenú úlohu a povinnosti.
- (18) Sieť by mala realizovať svoje koordinačné činnosti transparentným a nezávislým spôsobom a Únia by ju mala aktívne podporovať.
- (19) Ciele tohto nariadenia je možné lepšie dosiahnuť spoluprácou s tretími krajinami, ktorým by sa mohlo umožniť podieľať sa na práci v rámci siete vo funkcii pozorovateľov.
- (20) Pretože je dôležité zaručiť jasné právomoci pri bezpečnostných vyšetrowaniach, členské štáty by mali v súlade s platnými právnymi predpismi, ktoré sa vzťahujú na právomoci orgánov zodpovedných za súdne vyšetrowania, a v prípade potreby v úzkej spolupráci s týmito orgánmi zabezpečiť, aby orgány zodpovedné za bezpečnostné vyšetrowanie mohli plniť svoje úlohy v čo najlepších podmienkach v záujme bezpečnosti letectva. Orgány zodpovedné za bezpečnostné vyšetrowanie by preto mali mať okamžitý a neobmedzený prístup k miestu nehody a mali by sa im sprístupniť všetky prvky, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek bezpečnostného vyšetrowania, bez toho aby sa ohrozili ciele súdneho vyšetrowania.

- (21) Efektívne bezpečnostné vyšetrowanie je možné iba vtedy, ak sa riadne zachovávajú dôležité dôkazové materiály.
- (22) Systém bezpečnosti civilného letectva sa opiera o spätnú väzbu a ponaučenia získané z nehôd a incidentov, ktoré vyžadujú prísne uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa dôveryhodnosti, aby tieto cenné zdroje informácií boli aj v budúcnosti k dispozícii. V tomto kontexte by sa citlivé bezpečnostné informácie mali náležite chrániť.
- (23) Z nehody vyplynú viaceré rozdielne a niekedy konfliktné verejné záujmy, ako je prevencia budúcich nehôd a riadny výkon spravodlivosti. Tieto záujmy prekračujú rámec individuálnych záujmov zainteresovaných strán a rámec konkrétnej udalosti. Na zaručenie všeobecného verejného záujmu je potrebná správna rovnováha medzi všetkými záujmami.
- (24) Systém civilného letectva by mal rovnako podporovať nerepresívne prostredie uľahčujúce spontánne nahlasovanie udalostí a tým napomáhať rozvoju zásady tzv. kultúry spravodlivosti.
- (25) Informácie, ktoré poskytne osoba v rámci bezpečnostného vyšetrowania, by sa nemali použiť proti tejto osobe, za plného rešpektovania ústavných princípov a vnútroštátneho práva.
- (26) Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť prípady, v ktorých sa môže rozhodnúť o zverejnení informácií získaných počas bezpečnostného vyšetrowania bez toho, aby to ovplyvnilo bezproblémové fungovanie systému súdnictva.
- (27) Z hľadiska prevencie nehôd a incidentov je dôležité, aby sa príslušné informácie, najmä vrátane správ a bezpečnostných odporúčaní z vyšetrowaní poskytovali v čo najkratšom čase.
- (28) Bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z vyšetrowania nehôd alebo vážnych incidentov alebo z iných zdrojov, napríklad bezpečnostné štúdie, by mal vždy posúdiť príslušný orgán a podľa okolností by sa malo na základe nich konať, aby sa zabezpečila vhodná prevencia nehôd a incidentov v civilnom letectve.
- (29) Mal by sa stimulovať pokrok vo výskume v oblasti určovania polohy v reálnom čase a prístup k informáciám z letových zapisovačov bez toho, aby museli byť fyzicky prítomné, s cieľom zlepšiť prostriedky dostupné vyšetrowateľom pri zisťovaní príčin nehody, pričom by sa zlepšila aj schopnosť predchádzať opakujúcim sa incidentom. Takýto vývoj by znamenal významný pokrok v oblasti bezpečnosti letectva.
- (30) Skúsenosti ukázali, že niekedy je náročné rýchlo získať spoľahlivé zoznamy osôb na palube lietadla a že je takisto dôležité stanoviť lehotu, v rámci ktorej je možné žiadať takýto zoznam od leteckej spoločnosti. Okrem toho by údaje v týchto zoznamoch mali byť chránené pred neoprávneným používaním alebo poskytnutím. Podobne sú potrebné informácie o nebezpečnom tovare na palube lietadla, ktoré sa stalo účastníkom nehody, aby sa tým minimalizovali riziká pre bezpečnostných vyšetrowateľov na mieste nehody.
- (31) Následne po leteckej nehode nie je ľahké rýchlo nájsť vhodnú kontaktnú osobu, ktorej by sa poskytli informácie o prítomnosti pasažiera na palube. Pasažieri by preto mali mať možnosť určiť takúto kontaktnú osobu.
- (32) Mala by sa riadne stanoviť pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.
- (33) Spôsob, akým riešia nehodu a jej dôsledky členské štáty a letecké spoločnosti, je veľmi dôležitý. Členské štáty by mali mať v tejto súvislosti vypracovaný núdzový plán stanovujúci najmä záchrannú službu na letisku a pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným. Aj letecké spoločnosti by mali mať plán pomoci obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným. Osobitnú pozornosť by bolo potrebné venovať podpore poskytovanej obetiam a ich príbuzným, ako aj ich združeniam a komunikácii s nimi.
- (34) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by sa mali riadne dodržiavať pravidlá týkajúce sa prístupu k údajom, spracovania údajov a ochrany osôb ustanovené v príslušných právnych aktoch Únie.
- (35) Sankcie by mali umožniť sankcionovať každého, kto v rozpore s týmto nariadením zverejní informácie chránené týmto nariadením, kladie prekážky činnosti orgánu bezpečnostného vyšetrowania tým, že bráni vyšetrowateľom vo výkone ich úloh alebo odmieta poskytnúť užitočné záznamy, dôležité informácie a dokumenty, ukrýva ich, mení alebo ničí, alebo neinformuje príslušné orgány o nehode alebo vážnom incidente napriek tomu, že má o tejto skutočnosti informácie.

- (36) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to ustanovenie spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostného vyšetovania v civilnom letectve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho celoeurópskeho rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (37) Smernica 94/56/ES by sa preto mala zrušiť.
- (38) Ministerským vyhlásením o gibraltárskom letisku, ktoré vzišlo z prvého stretnutia ministrov fóra pre dialóg o Gibraltári, ktoré sa konalo 18. septembra 2006 v Córdobe, sa nahradí spoločné vyhlásenie o gibraltárskom letisku z 2. decembra 1987 z Londýna, pričom splnenie všetkých jeho požiadaviek sa bude považovať za splnenie požiadaviek vyhlásenia z roku 1987,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Účelom tohto nariadenia je zlepšenie bezpečnosti letectva zaistením vyššej efektívnosti, rýchlosti a kvality bezpečnostných vyšetovaní v európskom civilnom letectve, ktorého jediným cieľom je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť, a to aj prostredníctvom zriadenia Európskej siete orgánov bezpečnostného vyšetovania v civilnom letectve. Ustanovujú sa ním tiež pravidlá týkajúce sa včasného prístupňovania informácií, ktoré sa týkajú všetkých osôb a nebezpečného tovaru na palube lietadla, ktoré malo nehodu. Cieľom je tiež zlepšiť pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.
2. Uplatňovaním tohto nariadenia na gibraltárske letisko nie je dotknuté príslušné právne postavenie Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska, pokiaľ ide o spor týkajúci sa zvrchovanosti nad územím, na ktorom sa toto letisko nachádza.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „nehoda“ je udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ku ktorej v prípade lietadla s posádkou príde od okamihu, keď akokoľvek osoba vstúpila na palubu lietadla s úmyslom

realizovať let, do okamihu, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, alebo v prípade lietadla bez posádky od okamihu, keď je lietadlo pripravené na pohyb na účely realizácie letu, do okamihu, keď sa lietadlo zastaví na konci letu a vypne sa primárny pohonný systém, pričom počas tejto doby:

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

— prítomnosti v lietadle alebo

— priameho kontaktu s akoukoľvek časťou lietadla vrátane častí, ktoré sa oddelili z lietadla, alebo

— priameho vystavenia prúdu z trysiek,

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

- b) lietadlo utrpelo škody alebo konštrukčnú poruchu, ktorá má negatívny vplyv na konštrukčnú pevnosť, na výkon alebo na letové vlastnosti lietadla a ktorá by si v bežnom prípade vyžadovala rozsiahlu opravu alebo výmenu dotknutého komponentu, s výnimkou prípadu poškodenia alebo poruchy motora, ak sa poškodenie obmedzuje len na jeden motor (vrátane jeho krytov alebo príslušenstva), vrtule, koncové časti krídel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kolesá, aerodynamické kryty, rozvodové dosky, dvere podvozku, predné sklá, vonkajší plášť lietadla (napr. malé preliačiny alebo prerazené diery) alebo malé poškodenia listov hlavného rotora, listov chvostového rotora, podvozku a poškodenia následkom krupobitia alebo nárazu vtákov (vrátane dier v anténovom kryte), alebo

- c) lietadlo je nezvestné alebo je úplne nedosiahnuteľné;

2. „akreditovaný zástupca“ je osoba určená štátom na základe jej odbornej spôsobilosti na účely účasti na bezpečnostnom vyšetovaní, ktoré vedie ďalší štát. Akreditovaný zástupca určený členským štátom pochádza z orgánu bezpečnostného vyšetovania;

3. „poradca“ je osoba vymenovaná štátom na základe jej osobnej spôsobilosti na účely pomoci akreditovanému zástupcovi pri bezpečnostnom vyšetovaní;

4. „príčiny“ znamenajú činnosti, opomenutia, udalosti, podmienky alebo ich kombináciu, ktoré viedli k nehode alebo incidentu; určenie príčin neznamená určenie viny ani určenie správnej, občianskoprávnej ani trestnoprávnej zodpovednosti;
5. „smrteľné zranenie“ znamená zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do 30-tich dní od dátumu nehody;
6. „letový zapisovač“ znamená každý typ záznamového zariadenia namontovaného v lietadle s cieľom uľahčiť bezpečnostné vyšetrenie nehody/incidentu;
7. „incident“ je iná udalosť než nehoda, ktorá je spojená s prevádzkou lietadla a ktorá ovplyvňuje alebo by mohla ovplyvniť bezpečnosť prevádzky;
8. „medzinárodné normy a odporúčané postupy“ sú medzinárodné normy a odporúčané postupy pre vyšetrenie leteckých nehôd a incidentov prijaté v súlade s článkom 37 Chicagského dohovoru;
9. „poverený vyšetrovateľ“ znamená osobu, ktorej je na základe jej kvalifikácie zverená zodpovednosť za organizáciu, vedenie a riadenie bezpečnostného vyšetrenia;
10. „prevádzkovateľ“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje alebo ponúka prevádzku jedného alebo viacerých lietadiel;
11. „zúčastnená osoba“ je vlastník, člen posádky, prevádzkovateľ lietadla, ktoré malo nehodu alebo vážny incident, každá osoba zapojená do údržby, navrhovania a výroby daného lietadla alebo do odbornej prípravy jeho posádky, každá osoba zapojená do poskytovania služby riadenia letovej prevádzky, letovej informačnej služby, letiskovej služby, ktorá tomuto lietadlu poskytla služby, zamestnanci vnútroštátneho orgánu civilného letectva alebo agentúry EASA;
12. „predbežná správa“ je komunikácia použitá na rýchle rozšírenie údajov získaných počas raných štádií vyšetrenia;
13. „príbuzní“ sú najbližšia rodina a/alebo najbližší príbuzní a/alebo iné osoby v úzkom zväzku s obeťou nehody, ako ich vymedzujú vnútroštátne právne predpisy obete;
14. „bezpečnostné vyšetrenie“ je proces vedený orgánom bezpečnostného vyšetrenia na účely prevencie nehôd alebo incidentov, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vyvodzovanie záverov vrátane stanovenia príčiny (príčin) a/alebo prispievajúcich faktorov a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní;
15. „bezpečnostné odporúčanie“ znamená návrh orgánu bezpečnostného vyšetrenia na základe informácií získaných z bezpečnostného vyšetrenia alebo iných zdrojov, ako sú napríklad bezpečnostné analýzy, ktorý sa predkladá so zámerom zabrániť nehodám a incidentom;
16. „vážny incident“ znamená incident zahŕňajúci okolnosti naznačujúce, že existovala veľká pravdepodobnosť nehody spojenej s prevádzkou lietadla použitého s úmyslom lietať, ku ktorej v prípade lietadla s posádkou príde od okamihu, keď akákoľvek osoba vstúpila na palubu lietadla s úmyslom realizovať let, do okamihu, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, alebo v prípade lietadla bez posádky od okamihu, keď je lietadlo pripravené na pohyb na účely realizácie letu, do okamihu, keď sa lietadlo zastaví na konci letu a vypne sa primárny pohonný systém. Zoznam príkladov vážnych incidentov sa uvádza v prílohe;
17. „vážne zranenie“ je zranenie, ktoré utrpí osoba pri nehode a ktoré zahŕňa jednu z nasledujúcich možností:
 - a) hospitalizáciu v trvaní viac ako 48 hodín začatú v priebehu siedmich dní od dátumu, keď došlo k zraneniu;
 - b) zlomeninu ktorejkoľvek kosti (okrem jednoduchých zlomenín prstov ruky, prstov nohy alebo nosa);
 - c) tržné rany spôsobujúce ťažké krvácanie, poškodenie nervov, svalov alebo šliach;
 - d) zranenia ktoréhokoľvek vnútorného orgánu;
 - e) popáleniny druhého alebo tretieho stupňa alebo akékoľvek popáleniny nachádzajúce sa na viac ako 5 % povrchu tela;

f) preukázateľné vystavenie pôsobeniu infekčných látok alebo škodlivej rádiácii.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na bezpečnostné vyšetrovania nehôd a vážnych incidentov:

- a) ku ktorým došlo na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, v súlade s medzinárodnými záväzkami členských štátov;
- b) ktoré malo lietadlo zapísané do registra v členskom štáte alebo prevádzkované podnikom usadeným v členskom štáte a ku ktorým došlo mimo územia členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, keď toto vyšetrovanie nevedie iný štát;
- c) pri ktorých je členský štát podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov oprávnený vymenovať akreditovaného zástupcu, aby sa zúčastnil na vyšetrovaní ako štát zápisu do registra, štát prevádzkovateľa, štát projektu, štát výroby alebo štát poskytujúci informácie, zariadenia alebo odborníkov na žiadosť štátu vedúceho vyšetrovanie;
- d) pri ktorých štát vedúci vyšetrovanie povolí členskému štátu, ktorý má na vyšetrovaní osobitný záujem z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení svojich občanov, vymenovať odborníka.

2. Toto nariadenie sa tiež vzťahuje na záležitosti týkajúce sa včasného sprístupňovania informácií, ktoré sa týkajú všetkých osôb a nebezpečného tovaru na palube lietadla, ktoré malo nehodu alebo vážny incident, a záležitosti týkajúce sa pomoci obetiam leteckej nehody a ich príbuzným.

3. Toto nariadenie sa nevzťahuje na bezpečnostné vyšetrovania nehôd a vážnych incidentov lietadiel, ktoré sa využívajú vo vojenských, colných, policajných alebo podobných službách, pokiaľ tak neustanoví dotknutý členský štát v súlade s článkom 5 ods. 4 a vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Článok 4

Orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva

1. Každý členský štát zabezpečí, aby bezpečnostné vyšetrovania viedol alebo nad ním dohliadal stály vnútroštátny orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva (ďalej len „orgán bezpečnostného vyšetrovania“), a to bez externého zásahu, ktorý je schopný nezávisle viesť úplné bezpečnostné vyšetro-

vania samostatne alebo prostredníctvom dohôd s inými orgánmi bezpečnostného vyšetrovania.

2. Orgán bezpečnostného vyšetrovania je funkčne nezávislý najmä od leteckých orgánov zodpovedných za letovú spôsobilosť, certifikáciu, letovú prevádzku, údržbu, udeľovanie licencií, riadenie letovej prevádzky alebo prevádzky letiska a všeobecne od každej strany alebo subjektu, ktorej záujmy alebo ciele by mohli byť v rozpore s úlohou zverenou orgánu bezpečnostného vyšetrovania alebo by mohli ovplyvniť jeho objektivitu.

3. Orgán bezpečnostného vyšetrovania pri výkone bezpečnostného vyšetrovania od nikoho nežiada ani neprijíma pokyny a má nad výkonom bezpečnostného vyšetrovania neobmedzenú právomoc.

4. Činnosti zverené orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa môžu rozšíriť na zber a analýzu informácií týkajúcich sa leteckej bezpečnosti, najmä na účely prevencie vzniku nehôd, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, správne alebo normalizačné záležitosti.

5. S cieľom informovať verejnosť o všeobecnej úrovni leteckej bezpečnosti sa každý rok zverejní na vnútroštátnej úrovni prehľad o bezpečnosti. V analýze sa nesmú prezradiť zdroje dôverných informácií.

6. Orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa zo strany príslušného členského štátu poskytnú prostriedky potrebné na nezávislý výkon jeho povinností a na tento účel musí byť tento orgán schopný získať dostatočné zdroje. Vyžaduje sa najmä, aby:

- a) vedúci orgánu bezpečnostného vyšetrovania a/alebo v prípade, že ide o multimodálny orgán, vedúci jeho oddelenia pre leteckú dopravu mal prax a spôsobilosti v oblasti bezpečnosti civilného letectva na plnenie svojich úloh v súlade s týmto nariadením a vnútroštátnym právom;
- b) vyšetrovateľom bolo priznané postavenie, ktoré im zaručuje potrebnú nezávislosť;
- c) orgán bezpečnostného vyšetrovania mal aspoň jedného vyšetrovateľa, ktorý bude k dispozícii a bude schopný vykonávať funkciu povereného vyšetrovateľa v prípade vážnej leteckej nehody;
- d) orgánu bezpečnostného vyšetrovania sa pridelil rozpočet, ktorý mu umožní plniť si úlohy;

e) orgán bezpečnostného vyšetrovania disponoval buď priamo, alebo prostredníctvom spolupráce uvedenej v článku 6, alebo na základe dohôd s inými vnútroštátnymi orgánmi alebo subjektmi odborne spôsobilým personálom a primeranými zariadeniami vrátane kancelárskych priestorov a hangárov, v ktorých môže uchovávať a skúmať lietadlá, ich obsah a trosky.

Článok 5

Vyšetrovacia povinnosť

1. Každá nehoda alebo vážny incident v civilnom letectve, ktoré zahŕňajú lietadlo nešpecifikované v prílohe II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva ⁽¹⁾, je predmetom bezpečnostného vyšetrovania v členskom štáte, na ktorého území k nehode alebo vážnemu incidentu došlo.

2. Ak lietadlo, ktoré nie je špecifikované v prílohe II k nariadeniu (ES) č. 216/2008, registrované v určitom členskom štáte, malo nehodu alebo vážny incident na mieste, ktoré sa nedá s konečnou platnosťou určiť ako územie niektorého štátu, bezpečnostné vyšetrovanie vedie orgán bezpečnostného vyšetrovania členského štátu registrácie.

3. Rozsah bezpečnostných vyšetrovaní uvedených v odsekoch 1, 2 a 4 a postup pri vedení takýchto bezpečnostných vyšetrovaní určuje orgán bezpečnostného vyšetrovania, pričom zohľadňuje poznatky, ktoré by sa z takéhoto vyšetrovania mali dať vyvodiť na účely zvýšenia leteckej bezpečnosti, a to aj vrátane lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou alebo rovnou 2 250 kg.

4. Orgány bezpečnostného vyšetrovania sa môžu rozhodnúť vyšetriť v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov incidenty, ktoré nie sú uvedené v odsekoch 1 a 2, ako aj nehody alebo vážne incidenty týkajúce sa iných typov lietadiel v prípade, že by sa z tohto vyšetrovania mali dať vyvodiť poznatky pre bezpečnosť.

5. Bezpečnostné vyšetrovania uvedené v odsekoch 1, 2 a 4 sa v žiadnom prípade netýkajú určovania podielu viny ani zodpovednosti. Tieto vyšetrovania sa vedú nezávisle od súdnych alebo správnych konaní vedených v súvislosti s určením viny alebo zodpovednosti, oddelene od nich a bez toho, aby boli nimi dotknuté.

Článok 6

Spolupráca medzi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania

1. Orgán bezpečnostného vyšetrovania z jedného členského štátu môže požiadať o pomoc orgány bezpečnostného vyšetrovania z iných členských štátov. Ak po požiadaní o pomoc orgán bezpečnostného vyšetrovania súhlasí s poskytovaním pomoci, túto pomoc poskytuje v rámci možností bezplatne.

2. Orgán bezpečnostného vyšetrovania môže na základe vzájomnej dohody poveriť vedením vyšetrovania nehody alebo vážneho incidentu iný orgán bezpečnostného vyšetrovania a tomuto inému orgánu uľahčuje vyšetrovací proces.

Článok 7

Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva

1. Členské štáty zabezpečia, aby ich orgány bezpečnostného vyšetrovania medzi sebou zriadili Európsku sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve (ďalej len „sieť“), ktorú tvoria vedúci orgánov bezpečnostného vyšetrovania v každom členskom štáte a/alebo v prípade, že ide o multimodálny orgán, vedúci jeho oddelenia pre leteckú dopravu alebo ich zástupcovia, ako aj predseda, vybraný spomedzi nich na obdobie troch rokov.

Predseda vypracuje v úzkej spolupráci s členmi siete ročný pracovný program siete, ktorý je v súlade s cieľmi a povinnosťami stanovenými v odsekoch 2 a 3. Komisia zašle pracovný program Európskemu parlamentu a Rade. Predseda vypracúva aj program zasadnutí siete.

2. Sieť má za úlohu ďalej zvyšovať kvalitu vyšetrovaní vedúcimi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania a posilňovať ich nezávislosť. Presadzuje najmä vysoký štandard vyšetrovacích metód a odbornej prípravy vyšetrovateľov.

3. V záujme dosiahnutia cieľov stanovených v odseku 2 musí byť sieť zodpovedná najmä za:

a) prípravu odporúčaní a poradenstvo inštitúciám Únie o všetkých aspektoch týkajúcich sa tvorby a zavádzania politik a pravidiel Únie v oblasti bezpečnostných vyšetrovaní a prevencie nehôd a incidentov;

b) podporu spoločného využívania informácií, ktoré sú prínosné pre zlepšenie bezpečnosti letectva, a aktívnu podporu štruktúrovanej spolupráce medzi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania, Komisiou, EASA a vnútroštátnymi orgánmi civilného letectva;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

- c) koordináciu a organizáciu vzájomného odborného hodnotenia, príslušných vzdelávacích činností a programov rozvoja zručností pre vyšetrovateľov na základe potrieb;
- d) podporu najlepších postupov bezpečnostného vyšetrovania s cieľom vypracovať spoločnú metodiku Únie pre bezpečnostné vyšetrovanie a zostaviť súpis týchto postupov;
- e) posilňovanie kapacít orgánov bezpečnostného vyšetrovania, najmä prostredníctvom rozvoja a riadenia rámca umožňujúceho spoločné využívanie zdrojov;
- f) poskytnutie primeranej podpory orgánom bezpečnostného vyšetrovania, ktoré o to požiadajú, na účely uplatňovania článku 6, napríklad zoznamu vyšetrovateľov, zariadení a kapacít, ktoré sú k dispozícii v iných členských štátoch a ktoré by mohol využiť orgán, ktorý vedie vyšetrovanie;
- g) prístup k informáciám v databáze, na ktorú sa odkazuje v článku 18, a analýzu bezpečnostných odporúčaní, ktoré sú v nej uvedené, s cieľom určiť dôležité bezpečnostné odporúčania s významom pre celú Úniu.
4. Komisia pravidelne informuje Európsky parlament a Radu o činnostiach siete. Európskemu parlamentu sa posielajú informácie aj vtedy, keď Rada alebo Komisia predloží požiadavky siete.
5. Členovia siete nežiadajú ani neprijímajú od žiadneho subjektu pokyny, ktoré by mohli ovplyvniť nezávislosť bezpečnostných vyšetrovaní.
6. EASA sa v prípade potreby prizýva na stretnutia siete ako pozorovateľ. Sieť môže k účasti na svojich stretnutiach prizvať aj pozorovateľov z orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie tretích krajín a iných príslušných odborníkov.
7. Komisia sa výrazne zapája do práce siete a získava od nej potrebnú podporu, pokiaľ ide o dôležité aspekty súvisiace s tvorbou politik a reguláciou v oblasti vyšetrovania a prevencie nehôd v civilnom letectve na úrovni Únie. Komisia poskytuje sieti potrebnú podporu, ako napríklad pomoc pri príprave a organizácii stretnutí siete, ako aj pri uverejňovaní výročnej správy o činnosti siete. Komisia posielala výročné správy Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 8

Účasť EASA a vnútroštátnych orgánov civilného letectva na bezpečnostnom vyšetrovaní

1. Ak je splnená podmienka, že nedochádza ku konfliktu záujmov, vyzvú orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie agentúru EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva dotknutých členských štátov, aby v rámci svojich právomocí vymenovali zástupcov, ktorí sa zúčastnia:
- a) ako poradca povereného vyšetrovateľa na každom bezpečnostnom vyšetrovaní podľa článku 5 ods. 1 a 2, vedenom na území členského štátu alebo na mieste uvedenom v článku 5 ods. 2 pod dohľadom povereného vyšetrovateľa, v ktorom má poverený vyšetrovateľ rozhodovaciu právomoc;
- b) na každom bezpečnostnom vyšetrovaní vedenom v tretej krajine, v prípade ktorého sa orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie vyzve, aby určil akreditovaného zástupcu v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi pre vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov, a to ako poradcovia určení na základe tohto nariadenia pomáhať akreditovaným zástupcom členských štátov pod dohľadom akreditovaného zástupcu.
2. Účastníci uvedení v odseku 1 sú oprávnení najmä:
- a) navštíviť miesto nehody a skúmať trosky;
- b) navrhovať témy otázok a získavať svedecké informácie;
- c) získať kópie všetkých príslušných dokumentov a príslušné faktické informácie;
- d) zúčastňovať sa na odpočte údajov z letových zapisovačov s výnimkou zapisovačov zvuku alebo obrazu v kabíne;
- e) zúčastňovať sa na vyšetrovacích činnostiach mimo miesta nehody, ako sú napr. preskúmanie, testovanie a simulácie komponentov, technické inštruktáže a porady o pokroku vo vyšetrovaní s výnimkou prípadov, keď tieto činnosti súvisia s určením príčin alebo formulovaním bezpečnostných odporúčaní.
3. Agentúra EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva podporujú vyšetrovanie, na ktorom sa zúčastňujú, tak, že orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie poverenému vyšetrovaním poskytujú požadované informácie, odborníkov a vybavenie.

Článok 9

Povinnosť oznamovať nehody a vážne incidenty

1. Každá zúčastnená osoba, ktorá má vedomosť o nehode alebo vážnom incidente, to bezodkladne oznámi príslušnému orgánu pre bezpečnostné vyšetrowanie štátu na území ktorého sa stala nehoda alebo vážny incident.

2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrowanie v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi bezodkladne oznámi Komisii, agentúre EASA, Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO), dotknutým členským štátom a tretím krajinám všetky nehody a vážne incidenty, ktoré mu boli oznámené.

Článok 10

Účasť členských štátov na bezpečnostnom vyšetrowaní

1. Členské štáty, ktorý sú štátom zápisu do registra, štátom prevádzkovateľa, štátom projektu a štátom výroby, po doručení oznámenia o nehode alebo vážnom incidente od iného členského štátu alebo tretej krajiny čo najskôr informujú členský štát alebo tretiu krajinu, na ktorej území k nehode alebo vážnemu incidentu došlo, či zamýšľajú vymenovať akreditovaného zástupcu v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi. Ak takéhoto akreditovaného zástupcu vymenuje, oznámi aj jeho meno a kontaktné údaje, ako aj očakávaný dátum príchodu, ak akreditovaný zástupca zamýšľa cestovať do krajiny, ktorá poslala oznámenie.

2. Akreditovaných zástupcov za štát projektu vymenúva orgán pre bezpečnostné vyšetrowanie členského štátu, na ktorého území sa nachádza hlavné miesto podnikania držiteľa typového osvedčenia lietadla alebo pohonnej jednotky.

Článok 11

Postavenie bezpečnostných vyšetrowateľov

1. Poverený vyšetrowateľ má po svojom vymenovaní orgánom pre bezpečnostné vyšetrowanie a bez ohľadu na akékoľvek justičné vyšetrowanie právomoc prijať opatrenia potrebné na dodržanie požiadaviek bezpečnostného vyšetrowania.

2. Bez ohľadu na akékoľvek povinnosti zachovania dôvernosti podľa právnych aktov Únie alebo vnútroštátneho práva je poverený vyšetrowateľ oprávnený najmä:

a) na okamžitý neobmedzený a nerušený prístup na miesto nehody alebo incidentu, ako aj k lietadlu, jeho obsahu alebo jeho troskám;

b) zabezpečiť okamžité vypracovanie zoznamu dôkazov a organizované odstránenie trosiek alebo komponentov na účely skúmania alebo analýzy;

c) na bezodkladný prístup k letovým zapisovačom, ich obsahu a všetkým iným relevantným záznamom a na kontrolu nad nimi;

d) požadovať úplnú pitvu tiel smrteľne zranených osôb a prispievať k nej a mať bezodkladný prístup k výsledkom takéhoto preskúmania alebo k výsledkom testov vykonaných s odobratými vzorkami;

e) požadovať lekárske vyšetrenie osôb zapojených do prevádzky lietadla alebo požadovať vykonanie testov na vzorkách odobratých z týchto osôb a na bezodkladný prístup k výsledkom takéhoto vyšetrenia alebo testov;

f) predvolať a vyšetriť svedkov a vyžadovať od nich poskytnutie alebo predloženie informácií alebo dôkazov týkajúcich sa bezpečnostného vyšetrowania;

g) na voľný prístup ku všetkým relevantným informáciám alebo záznamom, ktorých držiteľom je vlastník, držiteľ typového osvedčenia, organizácia zodpovedná za údržbu, organizácia odbornej prípravy, prevádzkovateľ alebo výrobca lietadla, orgány zodpovedné za civilné letectvo, agentúra EASA a poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo prevádzkovatelia letiska.

3. Poverený vyšetrowateľ rozšíri oprávnenia uvedené v odseku 2 na svojich odborníkov a poradcov, ako aj na akreditovaných zástupcov, ich odborníkov a poradcov, a to v rozsahu, ktorý je potrebný, aby sa mohli účinne zúčastňovať na bezpečnostnom vyšetrowaní. Týmito oprávneniami nie sú dotknuté práva vyšetrowateľov a odborníkov určených orgánom zodpovedným za justičné vyšetrowanie.

4. Osoba zúčastnená na bezpečnostnom vyšetrowaní si plní svoje povinnosti nezávisle a od nikoho okrem povereného vyšetrowateľa alebo akreditovaného zástupcu nežiada ani neprijíma pokyny.

Článok 12

Koordinácia vyšetrovania

1. Ak sa začne aj justičné vyšetrovanie, oznámi sa to poverenému vyšetrovateľovi. Poverený vyšetrovateľ v takom prípade zabezpečí sledovateľnosť a zachováva ochranu letových zapisovačov a všetkých hmotných dôkazov. Justičný orgán môže vymenovať jedného z pracovníkov, aby sprevádzal letové zapisovače alebo hmotné dôkazy na miesto výkonu odpočtu alebo spracovania. Ak v priebehu preskúmania alebo analýzy môže dôjsť k úprave, zmene alebo zničeniu týchto hmotných dôkazov, vyžaduje sa predchádzajúci súhlas justičných orgánov bez toho, aby bolo dotknuté vnútroštátne právo. Ak sa takýto súhlas nezíska v súlade s vopred uzavretými dohodami, na ktoré sa odkazuje v odseku 3, v prijateľnom čase, avšak najneskôr do dvoch týždňov po požiadaní, nebráni to tomu, aby poverený vyšetrovateľ vykonal preskúmanie alebo analýzu. Ak je justičný orgán oprávnený zabaviť dôkazový materiál, poverený vyšetrovateľ má okamžitý a neobmedzený prístup k takémuto dôkazovému materiálu a jeho použitiu.

2. Ak sa v priebehu bezpečnostného vyšetrovania zistí alebo existuje podozrenie, že pri nehode alebo vážnom incidente došlo k činu protiprávneho zasahovania, ako sa ustanovuje vo vnútroštátnom práve, napríklad v zákone o vyšetrovaní nehôd, poverený vyšetrovateľ o tom okamžite informuje príslušné orgány. S výhradou článku 14 sa príslušné informácie zhromaždené počas bezpečnostného vyšetrovania poskytnú týmto orgánom bezodkladne a môže sa im na ich žiadosť poskytnúť aj príslušný materiál. Touto výmenou informácií o uvedenom materiáli nie je dotknuté právo orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie pokračovať v bezpečnostnom vyšetrovaní v spolupráci s orgánmi, na ktoré mohla byť prenesená kontrola miesta nehody.

3. Členské štáty zabezpečia, aby orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie spolupracovali prostredníctvom vopred uzavretých dohôd s ďalšími orgánmi, ako napríklad justičnými orgánmi, orgánmi civilného letectva, ako aj pátracími a záchrannými orgánmi, ktoré sa pravdepodobne zúčastnia na činnostiach súvisiacich s bezpečnostným vyšetrovaním.

V týchto vopred uzavretých dohodách sa dodržiava nezávislosť orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie a umožní sa, aby sa technické vyšetrovanie viedlo hĺbkovo a efektívne. Vopred uzavreté dohody okrem iného pokrývajú tieto otázky:

- a) prístup k miestu nehody;
- b) uchovávanie dôkazov a prístup k nim;
- c) počiatočné a pokračujúce brífingy o stave každého postupu;

- d) výmena informácií;
- e) primerané využívanie bezpečnostných informácií;
- f) riešenie konfliktov.

Členské štáty pošlú tieto vopred uzavreté dohody Komisii, ktorá ich zašle na informáciu predsedovi siete, Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 13

Uchovávanie dôkazov

1. Členský štát, na ktorého území došlo k nehode alebo vážnemu incidentu, je zodpovedný za zabezpečenie bezpečného zaobchádzania so všetkým dôkazmi, prijatie všetkých primeraných opatrení na ochranu týchto dôkazov a zachovanie bezpečnej ochrany lietadla, jeho obsahu a trosiek počas takého obdobia, aké je potrebné na účely bezpečnostného vyšetrovania. Ochrana dôkazov zahŕňa uchovávanie všetkých dôkazov, ktoré by sa mohli odstrániť, vymazať, stratiť alebo zničiť, prostredníctvom fotografických alebo iných prostriedkov. Bezpečná ochrana zahŕňa ochranu pred ďalším poškodením, prístupom neoprávnených osôb, vykrádaním a zhoršením stavu.

2. Až do príchodu bezpečnostných vyšetrovateľov nesmie žiadna osoba robiť úpravy na mieste nehody, odoberať z neho vzorky, premiestňovať lietadlo, jeho obsah ani trosky ani z nich odoberať vzorky, nesmie s nimi hýbať ani ich odstrániť s výnimkou prípadov, keď sa tieto činnosti vyžadujú z bezpečnostných dôvodov alebo na účely poskytnutia pomoci zraneným osobám alebo na základe výslovného povolenia od orgánov zodpovedných za miesto nehody a v rámci možnosti po porade s orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie.

3. Všetky zúčastnené osoby prijímajú všetky nevyhnutné opatrenia na uchovanie dokumentov, materiálov a záznamov súvisiacich s udalosťou, a najmä s cieľom zabrániť vymazaniu záznamov konverzácií a výstah po lete.

Článok 14

Ochrana citlivých bezpečnostných informácií

1. Nasledujúce záznamy sa sprístupnia alebo použijú len na účely bezpečnostného vyšetrovania:

- a) všetky výpovede, ktoré od osôb získa orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie počas bezpečnostného vyšetrovania;
- b) záznamy prezrádzajúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;

- c) informácie zhromaždené orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktoré majú osobitne citlivú a osobnú povahu vrátane informácií týkajúcich sa zdravotného stavu jednotlivcov;
- d) materiály následne vypracované v priebehu vyšetrovania ako napr. poznámky, návrhy a stanoviská vypracované vyšetrovateľmi, ako aj názory vyjadrené pri analýze informácií vrátane informácií z letových zapisovačov;
- e) informácie a dôkazy poskytnuté vyšetrovateľmi z iného členského štátu alebo tretích krajín v súlade s medzinárodnými normami a odporúčaniami postupmi v prípade, že to požaduje ich orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie;
- f) pracovné verzie počiatočnej alebo záverečnej správy alebo predbežné vyhlásenia;
- g) hlasové a obrazové záznamy z kabíny a ich prepisy, ako aj hlasové záznamy zvnútra stanovišť riadenia letovej prevádzky, zaisťujúc, že informácie, ktoré nesúvisia s bezpečnostným vyšetrovaním, najmä informácie týkajúce sa súkromného života, sa primerane chránia bez toho, aby tým bol dotknutý odsek 3.

2. Nasledujúce záznamy sa sprístupnia alebo použijú len na účely bezpečnostného vyšetrovania alebo iné účely zamerané na zvýšenie bezpečnosti letectva:

- a) celá komunikácia medzi osobami zúčastnenými na prevádzke lietadla;
- b) písomné alebo elektronické záznamy a prepisy záznamov zo stanovišť riadenia letovej prevádzky vrátane správ a výsledkov na vnútorné účely;
- c) sprievodné listy na zaslanie bezpečnostných odporúčaní od orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie adresátovi, ak to požaduje orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktorý toto odporúčanie vydáva;
- d) hlásenia udalostí poskytnuté podľa smernice 2003/42/ES.

Záznamy z letového zapisovača sa sprístupňujú a používajú len na účely bezpečnostného vyšetrovania, letovej spôsobilosti alebo údržby s výnimkou prípadov, keď sa tieto údaje anonymizujú alebo zverejnia zabezpečenými postupmi.

3. Bez ohľadu na odseky 1 a 2 orgán zodpovedný za výkon spravodlivosti alebo orgán príslušný rozhodnúť o zverejnení záznamov podľa vnútroštátneho práva však môže rozhodnúť, že prínos zverejnenia záznamov uvedených v odsekoch 1 a 2 na akékoľvek iné právne povolené účely prevažuje nad nepriaznivým vnútroštátnym a medzinárodným dosahom, ktorý tento krok môže mať na aktuálne alebo ktorékoľvek budúce bezpečnostné vyšetrovanie. Členské štáty môžu rozhodnúť, že obmedzia prípady, v ktorých sa môže o takomto zverejnení rozhodnúť, pričom rešpektujú právne akty Únie.

Poskytovanie záznamov uvedených v odsekoch 1 a 2 inému členskému štátu na iné účely, ako je bezpečnostné vyšetrovanie, a v súvislosti s odsekom 2 aj na iné účely ako tie, ktorých cieľom je zvýšenie bezpečnosti letectva, sa môže schváliť, ak to povoľuje vnútroštátne právo poskytujúceho členského štátu. Spracovanie a zverejnenie záznamov získaných prostredníctvom takéhoto poskytnutia orgánmi prijímajúceho členského štátu je prípustné len po predchádzajúcej konzultácii s poskytujúcim členským štátom a v súlade s vnútroštátnym právom prijímajúceho členského štátu.

4. Môžu sa zverejniť iba údaje, ktoré sú výslovne potrebné na účely uvedené v odseku 3.

Článok 15

Odozdvádanie informácií

1. Zamestnanci orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie povereného bezpečnostným vyšetrovaním alebo akákoľvek iná osoba vyzvaná zúčastniť sa bezpečnostného vyšetrovania alebo podieľať sa na ňom sú viazaní uplatniteľnými predpismi o služobnom tajomstve, a to aj pokiaľ ide o anonymitu účastníkov nehody alebo incidentu, v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi.

2. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti ustanovené v článkoch 16 a 17, poskytuje orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie poverený bezpečnostným vyšetrovaním informácie, ktoré považuje za relevantné z hľadiska prevencie nehody alebo vážneho incidentu, osobám zodpovedným za výrobu alebo údržbu lietadiel alebo vybavenia lietadiel, ako aj jednotlivcom alebo právnym subjektom zodpovedným za prevádzku lietadiel alebo odbornú prípravu personálu.

3. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti ustanovené v článkoch 16 a 17, orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie poverený bezpečnostným vyšetrovaním a akreditovaní zástupcovia, na ktorých sa odkazuje v článku 8, poskytujú agentúre EASA a vnútroštátnym orgánom civilného letectva príslušné faktické informácie, ktoré sa získali počas bezpečnostného vyšetrovania, okrem informácií, na ktoré sa odkazuje v článku 14 ods. 1, alebo informácií vedúcich ku konfliktu záujmov. Informácie, ktoré získa agentúra EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva, sa chránia v súlade s článkom 14 a uplatniteľnými právnymi aktmi Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi.

4. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie poverený bezpečnostným vyšetrovaním je oprávnený informovať obeť a ich príbuzných alebo ich združenia alebo zverejniť akékoľvek informácie o faktických zisteniach, postupe bezpečnostného vyšetrovania, prípadne predbežné správy alebo závery a/alebo bezpečnostné odporúčania za predpokladu, že sa takýmito informáciami neohrozia ciele bezpečnostného vyšetrovania a že je to plne v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi o ochrane osobných údajov.

5. Pred zverejnením informácií uvedených v odseku 4 pošle orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie poverený bezpečnostným vyšetrovaním tieto informácie obetiam a ich príbuzným alebo ich združeniam spôsobom, ktorým sa neohrozia ciele bezpečnostného vyšetrovania.

Článok 16

Správa z vyšetrovania

1. Na záver každého bezpečnostného vyšetrovania sa vypracuje správa vo forme primeranej druhu a závažnosti nehody alebo vážneho incidentu. V správe sa uvedie, že jediným cieľom bezpečnostného vyšetrovania je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť. Správa obsahuje, ak je to vhodné, bezpečnostné odporúčania.

2. V správe sa chráni anonymita všetkých jednotlivcov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo vážneho incidentu.

3. Ak sa počas bezpečnostných vyšetrovaní vypracujú správy ešte pred ich uzavretím, orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie môže pred ich uverejnením požiadať o pripomienky dotknuté orgány vrátane agentúry EASA a cez ne od dotknutého držiteľa typového osvedčenia, výrobcu a prevádzkovateľa. Títo sú v súvislosti s obsahom konzultácií viazaní platnými pravidlami, ktoré sa vzťahujú na služobné tajomstvo.

4. Pred uverejnením záverečnej správy orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie požiada o pripomienky dotknuté orgány vrátane agentúry EASA a cez ne od dotknutého držiteľa typového osvedčenia, výrobcu a prevádzkovateľa. Títo sú v súvislosti s obsahom konzultácií viazaní platnými pravidlami, ktoré sa vzťahujú na služobné tajomstvo. Keď orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie žiada o pripomienky, postupuje podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov.

5. Informácie, na ktoré sa vzťahuje článok 14, sa zariaďujú do správy iba vtedy, ak sú relevantné z hľadiska analýzy nehody alebo vážneho incidentu. Informácie alebo súčasti informácií, ktoré pre analýzu nemajú žiadny význam, sa neuverejňujú.

6. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie uverejní záverečnú správu v čo najkratšom čase, a ak je to možné, do 12 mesiacov odo dňa nehody alebo vážneho incidentu.

7. Ak nie je možné záverečnú správu uverejniť do 12 mesiacov, orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie uverejní predbežné vyhlásenie aspoň pri príležitosti každého výročia nehody alebo vážneho incidentu a podrobne v ňom opíše postup vyšetrovania a všetky bezpečnostné otázky, ktoré sa vyskytli.

8. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie čo najskôr zasiela kópiu záverečnej správy a bezpečnostné odporúčania:

a) orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie a orgánom civilného letectva dotknutých štátov a ICAO podľa medzinárodných noriem a odporúčaných postupov;

b) adresátom bezpečnostných odporúčaní uvedených v správe;

c) Komisii a agentúre EASA s výnimkou prípadov, keď je správa verejne dostupná elektronickými prostriedkami, pričom v takom prípade ich o tom orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie len informuje.

Článok 17

Bezpečnostné odporúčania

1. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie v akomkoľvek štádiu bezpečnostného vyšetrovania prostredníctvom sprievodného listu s dátumom, po riadnej konzultácii s príslušnými stranami, odporučí dotknutým príslušným orgánom vrátane orgánov v iných členských štátoch alebo tretích krajinách preventívne opatrenie, ktorého rýchle prijatie považuje za potrebné na posilnenie leteckej bezpečnosti.

2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie môže takisto vydávať bezpečnostné odporúčania na základe štúdií alebo analýzy série vyšetrovaní alebo na základe iných činností vedúcich v súlade s článkom 4 ods. 4.

3. Bezpečnostným odporúčaním sa v žiadnom prípade nezakladá domnienka viny ani zodpovednosti za nehodu, vážny incident či incident.

Článok 18

Následné kroky po bezpečnostných odporúčaníach a databáza bezpečnostných odporúčaní

1. Adresát bezpečnostného odporúčania potvrdí jeho doručenie a do 90 dní od doručenia sprievodného listu informuje orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktorý uvedený list vydal, o krokoch, ktoré prijal alebo ktoré zvažuje podniknúť, a prípadne o čase potrebnom na ich uskutočnenie a uvedie dôvody, ak neuskutoční žiadne kroky.

2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie do 60 dní od doručenia odpovede informuje adresáta o tom, či považuje odpoveď za primeranú, a uvedie dôvody, ak nesúhlasí s rozhodnutím neuskutočniť žiadne kroky.

3. Každý orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie zavedie postupy na zaznamenávanie odpovedí na nimi vydané bezpečnostné odporúčania.

4. Každý adresát bezpečnostného odporúčania vrátane orgánov zodpovedných za bezpečnosť civilného letectva v členských štátoch a na úrovni Únie zavedie postupy na monitorovanie napredovania v krokoch uskutočňovaných v nadväznosti na doručené bezpečnostné odporúčania.

5. Orgány bezpečnostného vyšetrovania zaznamenajú v centrálnom registri zriadenom podľa nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 z 12. novembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES⁽¹⁾, všetky bezpečnostné odporúčania vydané v súlade s článkom 17 ods. 1 a 2, ako aj odpovede na ne. Orgány bezpečnostného vyšetrovania podobným spôsobom zaznamenávajú v centrálnom registri všetky bezpečnostné odporúčania prijaté od tretích krajín.

Článok 19

Hlásenie udalostí

1. Agentúra EASA a príslušné orgány členských štátov sa pravidelne spoločne zúčastňujú na výmene a analýze informácií, na ktoré sa vzťahuje smernica 2003/42/ES. Zahrnutý je online prístup určených osôb k informáciám nachádzajúcim sa v centrálnom registri zriadenom podľa nariadenia (ES) č. 1321/2007 vrátane informácií, ktoré priamo označujú lietadlo, na ktoré sa vzťahuje hlásenie udalosti, napríklad jeho sériové výrobné číslo a registračné číslo, ak sú k dispozícii. Tento prístup sa nevzťahuje na informácie, ktoré priamo identifikujú prevádzkovateľa, na ktorého sa vzťahuje hlásenie udalosti.

2. EASA a orgány členských štátov uvedené v odseku 1 zabezpečia dôvernosť týchto informácií v súlade s platnými právnymi predpismi a obmedzia ich používanie na mieru nevyhnutnú na plnenie záväzkov v oblasti bezpečnosti. Takéto informácie sa použijú len na analýzu bezpečnostných trendov, ktoré môžu predstavovať základ anonymných bezpečnostných odporúčaní alebo smerníc týkajúcich sa letovej spôsobilosti bez toho, aby sa určovala vina alebo zodpovednosť.

Článok 20

Informácie o osobách a nebezpečnom tovare na palube

1. Letecké spoločnosti Únie, ktoré prevádzkujú lety prilietajúce na letisko na území členských štátov alebo odlietajúce z letiska na území členských štátov, a letecké spoločnosti tretej krajiny, ktoré prevádzkujú lety odlietajúce z letiska na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, zavedú postupy umožňujúce zostaviť:

- a) čo najskôr a najneskôr do dvoch hodín od oznámenia nehody lietadla validovaný zoznam všetkých osôb na palube lietadla založený na najlepších dostupných informáciách a
- b) okamžite po oznámení nehody tohto lietadla zoznam nebezpečného tovaru na palube lietadla.

2. Zoznamy uvedené v odseku 1 sa sprístupnia orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie poverenému vyšetrovaním, orgánu určenému každým členským štátom na styk s príbuznými osôb na palube a v prípade potreby zdravotníckym jednotkám, ktoré môžu potrebovať tieto informácie na účely starostlivosti o obeť.

3. V záujme toho, aby rodinní príslušníci cestujúcich mohli získať informácie o prítomnosti svojich príbuzných na palube lietadla, ktoré malo nehodu, letecké spoločnosti umožnia cestujúcim, aby uviedli meno a kontaktné údaje osoby, ktorú treba kontaktovať v prípade nehody. Letecká spoločnosť môže použiť tieto informácie len v prípade nehody a tieto informácie sa nesmú poskytnúť tretím stranám alebo použiť na obchodné účely.

4. Meno osoby na palube sa nezverejní, kým príslušné orgány neinformujú jej príbuzných. Zoznam uvedený v odseku 1 písm. a) je dôverným údajom v súlade s právnymi aktmi Únie a vnútroštátnym právom a meno každej osoby nachádzajúcej sa na zozname sa ako dôverný údaj zverejní len vtedy, ak príbuzní týchto osôb nachádzajúcich sa na palube voči tomu nevyjadria námietky.

(¹) Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3.

Článok 21

Pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným

1. Každý členský štát vypracuje na vnútroštátnej úrovni núdzový plán pre prípad leteckej nehody, aby sa tým zaručila komplexnejšia a zostúladená reakcia na nehody na úrovni EÚ. Tento núdzový plán zahŕňa aj pomoc obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.

2. Členské štáty zabezpečia, aby letecké spoločnosti zaregistrované na ich území mali k dispozícii plán pomoci obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným. Tieto plány musia zohľadňovať najmä psychologickú podporu obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným a musia umožňovať spoločnosti reagovať na nehodu veľkého rozsahu. Členské štáty uskutočnia audit plánov pomoci leteckých spoločností so sídlom na ich území. Členské štáty pobádajú aj letecké spoločnosti tretích krajín, ktoré uskutočňujú prevádzku v Únii, aby tiež prijali plány pomoci obetiam leteckých nehôd a ich príbuzným.

3. Ak dôjde k nehode, členský štát poverený vyšetrovaním, členský štát, v ktorom je zaregistrovaná spoločnosť, ktorej lietadlo malo nehodu, alebo členský štát, ktorého veľký počet štátnych príslušníkov sa nachádza na palube lietadla, ktoré malo nehodu, určí kontaktnú osobu, ktorá bude v kontakte s obeťami a ich príbuznými a bude ich informovať.

4. Členský štát alebo tretia krajina, ktorá má z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení svojich občanov osobitný záujem na vyšetrovaní nehody, ku ktorej došlo na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, je oprávnená vymenovať odborníka, ktorý má právo:

- a) navštíviť miesto nehody;
- b) prístupu k príslušným faktickým informáciám, ktorých zverejnenie schválil orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie poverený vyšetrovaním, ako aj k informáciám o pokroku vo vyšetrovaní;
- c) dostať kópiu záverečnej správy.

5. Odborník menovaný v súlade s odsekom 4 môže v zmysle príslušných platných právnych predpisov pomáhať pri identifikácii obetí a zúčastňovať sa na stretnutiach s cestujúcimi, ktorí prežili a sú štátnymi príslušníkmi jeho štátu.

6. Leteckí dopravcovia z tretích krajín musia tiež v súlade s článkom 2 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel⁽¹⁾ spĺňať povinnosti týkajúce sa poistenia stanovené v uvedenom nariadení.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 1.

Článok 22

Prístup k dokumentom a ochrana osobných údajov

1. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie⁽²⁾.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽³⁾ a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov⁽⁴⁾.

Článok 23

Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá o sankciách, ktoré sa uplatnia v prípade porušenia tohto nariadenia. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 24

Zmena a doplnenie nariadenia

Toto nariadenie sa preskúma najneskôr do 3. decembra 2014. Ak sa Komisia domnieva, že by sa toto nariadenie malo zmeniť alebo doplniť, požiada sieť, aby vypracovala predbežné stanovisko, ktoré sa pošle aj Európskemu parlamentu, Rade, členským štátom a agentúre EASA.

Článok 25

Zrušenia

Smernica 94/56/ES sa týmto zrušuje.

Článok 26

Nadobudnutie účinnosti

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

⁽²⁾ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

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

V Štrasburgu 20. októbra 2010

Za Európsky parlament
predseda
J. BUZEK

Za Radu
predseda
O. CHASTEL

PRÍLOHA

Zoznam príkladov vážnych incidentov

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

- situácia, pri ktorej takmer došlo ku kolízii a ktorá si vyžaduje vyhýbací manéver, alebo keď by bol býval vyhýbací manéver adekvátny,
 - riadený let do terénu, ktorému sa zabránilo v poslednej chvíli,
 - prerušený vzlet na uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej vzletovej dráhy,
 - vzlet na uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej vzletovej dráhy,
 - pristátie alebo pokus o pristátie na uzavretej alebo obsadenej pristávacej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej pristávacej dráhy,
 - celkové zlyhanie pri dosahovaní určeného výkonu počas štartu alebo počiatočného stúpania,
 - požiar alebo dym v oddelení pre cestujúcich alebo v nákladnom priestore alebo požiar motora, aj keď bol tento požiar uhasený hasiacimi látkami,
 - prípady, v ktorých je letová posádka nútená núdzovo použiť kyslík,
 - konštrukčná porucha lietadla alebo dezintegrácia motora vrátane nevládnutých porúch turbínového motora, ktoré nie sú klasifikované ako nehoda,
 - viacnásobné zlyhanie jedného alebo viacerých systémov lietadla, ktoré vážne ovplyvňujú jeho prevádzku,
 - strata schopnosti letovej posádky viesť lietadlo,
 - množstvo paliva, ktoré si vyžaduje, aby pilot lietadla vyhlásil núdzovú situáciu,
 - narušenia dráhy klasifikované stupňom závažnosti A podľa Príručky o predchádzaní narušenia dráhy (dokument 9870 ICAO), ktorá obsahuje informáciu o klasifikáciách závažnosti,
 - incidenty pri vzlietaní alebo pristávaní; incidenty ako krátke pristátie, prekročenie alebo vybehnutie zo vzletovej a pristávacej dráhy,
 - systémové poruchy, poveternostné javy, let mimo letovej obálky alebo iné udalosti, ktoré mohli spôsobiť ťažkosti pri riadení lietadla,
 - zlyhanie viac ako jedného navigačného systému alebo systému letových údajov v povinnom rezervnom systéme.
-