

536.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 30/12), uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, donijela je

**PRAVILNIK
O UNAPRJEĐENJU SIGURNOSTI, ISTRAŽIVANJU I SPREČAVANJU NESREĆA I
NEZGODA U CIVILNOM VAZDUHOPLOVSTVU**

Član 1

Ovim pravilnikom se utvrđuju mjere za unaprjeđenje sigurnosti u vazдушnom saobraćaju obezbjeđivanjem visokog nivoa efikasnosti, ažurnosti i kvaliteta istraživanja koje se odnose na sigurnost civilnog vazduhoplovstva, čiji je jedini cilj da se spriječe nesreće i nezgode u budućnosti, ne utvrđujući krivicu ili odgovornost, osnivanje evropske mreže organa za istraživanje koje se odnose na sigurnost civilnog vazduhoplovstva, pravila o blagovremenom obezbjeđivanju informacija o svim licima ili opasnom teretu u vazduhoplovu koji je doživio nesreću i unaprjeđenje pomoći žrtvama vazduhoplovnih nesreća i njihovim bližnjima.

Član 2

Ovim pravilnikom se, uz prilagođavanje pravu Crne Gore, preuzima Uredba (EZ) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. novembra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Uputstva 94/56/EZ, koja je data je u Prilogu 1, koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Član 3

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) Zajednica, pravo Zajednice, propisi Zajednice, Ugovor o osnivanju Evropske zajednice, Ugovori, Službeni list Evropske unije, vazdušni previznik Zajednice i država članica,** tumače se u skladu sa tačkama 2 i 3 Aneksa II ECAA Sporazuma;
- 2) ECAA Sporazum** je Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244 od 10. juna 1999. godine) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja, koji je ratifikovan Zakonom o ratifikaciji („Službeni list CG“, -međunarodni ugovori, br. 62/07 i 01/11);
- 3) nacionalni organ za civilno vazduhoplovstvo ili organ nadležan za civilno vazduhoplovstvo** je Agencija za civilno vazduhoplovstvo;
- 4) organ za sigurnosne istrage** je Nacionalna Komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova;
- 5) EASA** je Evropska agencija za sigurnost vazdušnog saobraćaja.

Za potrebe ovog pravilnika koriste se pojmovi sadržani u Uredbi (EZ) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. novembra 2010. godine iz Priloga 1 ovog pravilnika.

Član 4

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja ugrožavanja sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova („Službeni list CG“, broj 80/10)

Član 5

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 01/2-793/3-13

Podgorica, 23.05.2013. godine

Direktor,
Dragan Đurović, s.r.

UREDBA (EU) br. 996/2010 EVROPSKOGA PARLAMENTA I SAVJETA

od 20. novembra 2010. godine

o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Uputstva 94/56/EZ

Sadržaj

Član 1

1. Cilj ove uredbe je poboljšanje sigurnosti u vazdušnom saobraćaju obezbjeđivanjem visokog nivoa efikasnosti, ažurnosti i kvaliteta istraga koje se odnose na sigurnost civilnog vazduhoplovstva u Evropi, čiji je jedini cilj da se spriječe nesreće i nezgode u budućnosti, ne utvrđujući krivicu ili odgovornost, uključujući osnivanje evropske mreže organa za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog vazduhoplovstva. Ovom se Uredbom takođe propisuju pravila o blagovremenom obezbjeđivanju informacija o svim licima ili opasnom teretu u vazduhoplovu koji je doživio nesreću. Ona takođe ima za cilj da poboljša pomoć žrtvama vazduhoplovnih nesreća i njihovim bližnjima.

2. Primjena ove Uredbe na aerodrom Gibraltar ne dovodi u pitanje pravni položaj Kraljevine Španije i Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske u pogledu spora o suverenosti nad teritorijom na kojoj se nalazi aerodrom.

Definicije

Član 2

U smislu ove Uredbe:

(1) „Nesreća“ je događaj u vezi sa operacijom vazduhoplova koji se u slučaju vazduhoplova sa posadom događa od trenutka ukrcavanja bilo kojeg lica u vazduhoplov radi letenja do iskrcavanja svih lica koja su se ukrcala sa tom namjerom ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, od trenutka kada je vazduhoplov spreman za voženje radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov osnovni pogonski sistem se isključi, pri čemu je:

(a) Lice smrtno ili teško povrijeđeno:

- jer je bilo u vazduhoplovu ili

- uslijed neposrednog kontakta sa bilo kojim dijelom vazduhoplova, uključujući djelove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili

- uslijed direktnog izlaganja udaru mlaza vazduha iz mlaznog motora, osim ako su povrede posljedica prirodnih uzroka, samoranjanja ili su ih nanijela druga lica, ili ako su povrijeđeni slijepi putnici koji se skrivaju izvan prostora koje je obično namijenjen putnicima i posadi; ili

(b) Vazduhoplov pretrpio oštećenja ili konstrukcioni kvar koji nepovoljno utiče na čvrstinu konstrukcije, performanse ili letne karakteristike vazduhoplova i obično zahtijeva značajnije popravke ili zamjenu oštećenih sastavnih dijelova, osim u slučaju kvara ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor, (uključujući njegovu oplatu ili dodatnu opremu), propelere, vrhove krila, antene, sonde, lopatice, gume, kočnice, točkove, obloge, ploče, vrata stajnog trapa, vjetrobarska stakla, oplatu vazduhoplova (kao što su manja udubljenja ili rupe) ili manja oštećenja glavnih krakova rotora, repnih krakova rotora, stajnog trapa, i oštećenja uzrokovana gradom ili sudarom sa pticama (uključujući rupe u radarskom nosu); ili

(c) Vazduhoplov nestao ili je potpuno nedostupan;

(2) „Ovlašćeni predstavnik“ je lice koje je država imenovala na osnovu njegovih kvalifikacija radi učestvovanja u istrazi koja se odnosi na sigurnost, a koju sprovodi druga država. Ovlašćeni predstavnik kojeg imenuje država članica dolazi iz organa nadležnog za istrage koje se odnose na sigurnost;

(3) „Savjetnik“ je lice koje je država imenovala na osnovu njegovih kvalifikacija da njegovom ovlašćenom predstavniku pomogne u istrazi koja se odnosi na sigurnost;

(4) „Uzroci“ su radnje, propusti, događaji, uslovi ili kombinaciju svih tih elemenata koji su doveli do nesreće ili nezgode, prepoznavanje uzroka ne podrazumijeva utvrđivanje krivice ili upravno-pravne, građansko-pravne ili krivično-pravne odgovornosti;

(5) „Smrtna povreda“ je povreda koju je lice pretrpjelo u nesreći i čija je posljedica smrt tog lica u roku 30 dana od dana kada se nesreća dogodila;

(6) „Uređaj za snimanje podataka o letu - registrator“ je svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u vazduhoplov kako bi olakšao istrage o nesreći/ nezgodi;

(7) „Nezgodu“ je događaj povezan sa aktivnostima vazduhoplova a koji utiče ili bi mogao uticati na sigurnost njegovih operacija, a nije nesreća;

(8) „Međunarodni standardi i preporučena praksa“ su međunarodni standardi i preporučena praksa koji se odnose na istrage vazduhoplovnih nesreća i nezgoda, usvojene u skladu sa članom 37 Čikaške konvencije;

(9) „Glavni istražitelj“ je lice koje je na osnovu svojih kvalifikacija odgovorno za organizaciju, sprovođenje i nadzor istrage koja se odnosi na sigurnost;

(10) „Operator“ podrazumijeva svako fizičko ili pravno lice koja upravlja ili namjerava da upravlja jednim ili sa više vazduhoplova;

(11) „Umiješano lice“ je vlasnik, član posade ili operator vazduhoplova koji su doživjeli nesreću ili ozbiljnu nezgodu, svako lice koja učestvuje u održavanju, projektovanju ili proizvodnji tog vazduhoplova ili u osposobljavanju njegove posade, druga lica koja učestvuju u pružanju usluga kontrole leta, informacija o letu ili aerodromskih usluga, a koje su pružile usluge vazduhoplovu; osoblje nacionalnog organa za civilno vazduhoplovstvo ili osoblje EASA-e;

(12) „Preliminarni izvještaj“ je izvještaj namijenjen brzom prosljeđivanju informacija dobijenih tokom ranih faza istrage;

(13) „Bližnji“ su članovi uže porodice i/ili najbliži rod i/ili druga lica koja su blisko povezana sa žrtvom nesreće, u skladu sa nacionalnim pravom žrtve;

(14) „Istraga koja se odnosi na sigurnost“ je postupak koji sprovodi organ nadležan za istrage koje se odnose na sigurnost u svrhu sprečavanja nesreća ili nezgoda, a koji uključuje prikupljanje i analizu informacija, donošenje zaključaka, uključujući određivanje uzroka i/ili odgovarajućih činjenica i, prema potrebi, izradu sigurnosnih preporuka;

(15) „Sigurnosna preporuka“ je predlog koji u cilju sprečavanja nesreća i nezgoda daje organ nadležan za istrage koje se odnose na sigurnost na osnovu informacija dobijenih u istrazi ili iz drugih izvora kao što su studije sigurnosnog stanja;

(16) „Ozbiljna nezgoda“ je nezgoda koja se dogodila u okolnostima koje upućuju na to da je postojala velika vjerovatnoća da se nesreća dogodi i koji je povezan sa operacijama vazduhoplova, a koja se u slučaju vazduhoplova sa posadom događa od trenutka ukrcavanja bilo koje osobe u vazduhoplov radi letenja do iskrcavanja svih osoba koje su se ukrcale sa tom namjerom ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, od trenutka kada je vazduhoplov spreman za vožnju radi letenja do trenutka kada se na kraju leta zaustavi, a njegov osnovni pogonski sistem isključi. Popis primjera ozbiljnih nezgoda nalazi se u Dodatku ove uredbe;

(17) „Ozbiljna povreda“ je povreda koju je lice pretrpjelo u nesreći i koja ima za posljedicu:

(a) hospitalizaciju dužu od 48 sati, a koja je počela u roku sedam dana od dana kada je lice pretrpjelo povredu;

(b) prelom bilo koje kosti (osim jednostavnih preloma prstiju na ruci ili nozi ili nosu);

(c) posjekotine koje uzrokuju teško krvarenje, oštećenje živaca, mišića ili tetiva;

(d) povrede bilo kojeg unutrašnjeg organa;

(e) opekotne drugog ili trećeg stepena ili svaku opekotinu koja zahvata više od 5 % površine tijela;

(f) Provjerenom izlaganje zaraznim materijama ili štetnom zračenju.

Član 3

Područje primjene

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

(a) koje su se dogodile na teritoriji država članica na koje se ugovori primjenjuju, u skladu sa međunarodnim obavezama država članica;

(b) koje su doživjeli vazduhoplovi koji su registrovani u državi članici ili kojima upravlja preduzeće sa sjedištem u državi članici, a koji su se dogodili izvan teritorije država članica na koje se ugovori primjenjuju, ako te istrage ne sprovodi druga država;

(c) u slučaju kada je država članica ovlašćena, na osnovu međunarodnih standarda i preporučene prakse, da imenuje ovlašćenog predstavnika da bi učestvovala kao država registra, država operatora, država projektovanja, država proizvodnje ili država koja na zahtjev države koja sprovodi istragu obezbjeđuje informacije, objekte ili stručnjake;

(d) u slučaju kada država koja sprovodi istragu dozvoli državi članici koja, uslijed smrtnih slučajeva ili ozbiljnih povreda svojih državljana, ima poseban interes da imenuje stručnjaka.

2. Ova se Uredba primjenjuje i na pitanja koja se odnose na blagovremeno davanje informacija o svim licima i opasnom teretu u vazduhoplovu koji je doživio nesreću kao i pomoći žrtvama vazduhoplovnih nesreća i njihovim bližnjima.

3. Ova Uredba ne primjenjuje se na istrage koje se odnose na sigurnost u slučaju nesreća i ozbiljnih nezgoda koje su doživjeli vazduhoplovi koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadatke, osim ako tako ne odluči dotična država članica u skladu sa članom 5 stav 4 ove uredbe i nacionalnim zakonodavstvom.

Član 4

Organ nadležan za istrage u civilnom vazduhoplovstvu

1. Svaka država članica obezbijediće da istrage koje se odnose na sigurnost vodi ili nadzire, bez miješanja bilo koga, stalni nacionalni organ za istrage u civilnom vazduhoplovstvu (u daljem tekstu: organ za sigurnosne istrage) koji je ili samostalno ili u dogovoru sa drugim organima za sigurnosne istrage sposoban da nezavisno sprovede cijelu istragu koja se odnosi na sigurnost.

2. Organ za sigurnosne istrage funkcionalno je nezavisan, posebno od vazduhoplovnih organa koji su nadležni za ploidbenost, registraciju, letenje, održavanje, izdavanje licenci, kontrolu letenja ili poslovanje aerodroma i, uopšte, od svake druge strane ili subjekta čiji bi interesi ili ciljevi mogli biti u suprotnosti sa zadatkom organa za sigurnosne istrage ili bi mogle uticati na njegovu objektivnost.

3. Pri vođenju sigurnosne istrage, organ za sigurnosne istrage, neće ni od koga tražiti niti primati uputstva i imaće neograničena ovlašćenja u vođenju istraga koje se odnose na sigurnost.

4. Aktivnosti organa za sigurnosne istrage mogu se proširiti i na prikupljanje i analizu informacija koje se odnose na sigurnost civilnog vazduhoplovstva, posebno u svrhu sprečavanja nesreća, ukoliko te aktivnosti ne utiču na njegovu nezavisnost i ne podrazumijevaju nikakve obaveze u pogledu regulatornih i upravnih pitanja ili pitanja koja se odnose na standardizaciju.

5. U cilju informisanja javnosti o opštem stepenu sigurnosti u vazduhoplovstvu, svake godine na nacionalnom nivou se objavljuje analiza pregleda sigurnosti. U analizi se ne otkrivaju izvori povjerljivih informacija.

6. Države članice su dužne da organ za sigurnosne istrage opreme na način koji omogućava nezavisno obavljanje zadataka iz njegove nadležnosti, kao i da za potrebe iz svoje nadležnosti na raspolaganju mora imati dovoljno sredstava. Posebno se zahtijeva da:

(a) lice na čelu organa za sigurnosne istrage i/ili, u slučaju višenamjenskog organa, lice na čelu odsjeka za vazduhoplovstvo ima iskustvo i stručno znanje iz područja sigurnosti civilnog vazduhoplovstva što joj omogućava da svoje zadatke obavlja u skladu sa ovom Uredbom i nacionalnim pravom;

(b) istražitelji imaju status koji im garantuje nezavisnost;

(c) organ za sigurnosne istrage ima najmanje jednog raspoloživog istražitelja koji je u slučaju veće vazduhoplovne nesreće sposoban da obavlja funkciju glavnog istražitelja;

(d) se organu za sigurnosne istrage odobri budžet koji mu omogućava ispunjavanje njegovih zadataka;

(e) organ za sigurnosne istrage ima na raspolaganju, direktno ili na osnovu saradnje iz člana 6 ove uredbe ili dogovora sa drugim nacionalnim organima ili subjektima, kvalifikovano osoblje i odgovarajuće objekte, uključujući kancelarije i hangare, u kojima je moguće skladištiti i pregledati vazduhoplove, njihov sadržaj i olupine.

Član 5

Obaveza vođenja istrage

1. Svaka nesreća ili ozbiljna nezgoda u kojoj je učestvovao vazduhoplov mora biti predmet sigurnosne istrage u državi članici na teritoriji na kojoj se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila, osim vazduhoplova iz Aneksa II Uredbe (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. februara 2008. o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Evropske agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja¹.

2. Kada vazduhoplov koji je registrovan u državi članici, doživi nesreću ili ozbiljnu nezgodu u mjestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi na teritoriji koje države se nalazi, istragu koja se odnosi na sigurnost vodiće organ za sigurnosne istrage one države članice u kojoj je vazduhoplov bio registrovan, osim vazduhoplova iz Aneksa II. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

3. Obim istraga koje se odnose na sigurnost iz st. 1, 2 i 4 ovog člana i postupak u skladu sa kojim se takve istrage vode, određuje organ za sigurnosne istrage, vodeći pri tome računa o poukama koje namjerava izvući iz takvih istraga sa ciljem poboljšanja vazduhoplovne sigurnosti, uključujući vazduhoplove najveće poletne mase manje ili jednake 2250 kg.

4. Organi za sigurnosne istrage mogu da odluče da istraže nezgode u skladu sa nacionalnim pravnim propisima država članica, kada očekuju da će pomoću takvih istraga izvući pouke o sigurnosti, osim onih iz st. 1 i 2 ovog člana, kao i nesreće ili ozbiljne nezgode u kojima su učestvovalе druge vrste vazduhoplova.

5. Cilj istraga koje se odnose na sigurnost iz st. 1, 2 i 4 ovog člana ni u kom slučaju nije utvrđivanje krivice ili odgovornosti. Istrage moraju biti nezavisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i ne mogu prejudicirati ishod u pitanjima vezanim za utvrđivanje krivice ili odgovornosti.

Član 6

Saradnja među organima za sigurnosne istrage

1. Organ za sigurnosne istrage iz jedne države članice može zatražiti pomoć od organa za sigurnosne istrage iz drugih država članica. Kada organ za sigurnosne istrage pristane na osnovu zahtjeva da pruži pomoć, takva će pomoć, u mjeri u kojoj je moguće, biti pružena besplatno.

¹ Službeni list 79, 19.3.2008., str. 1

2. Organ za sigurnosne istrage može zadatak vođenja istrage o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi na osnovu međusobnog dogovora da prenese na drugi organ za sigurnosne istrage i na taj način drugom organu olakša istražni postupak.

Član 7

Evropska mreža organa za sigurnosne istrage civilnog vazduhoplovstva

1. Države članice obezbjeđuju da njihovi organi za sigurnosne istrage među sobom uspostave Evropsku mrežu organa za sigurnosne istrage civilnog vazduhoplovstva (u daljem tekstu: Mreža), koja se sastojati od lica na čelu organa za sigurnosne istrage iz svake države članice i/ili, u slučaju višenamjenskog organa, rukovodioca vazduhoplovnog sektora ili njihovih predstavnika, uključujući predsjednika izabranog među njima na period od tri godine.

Predsjednik, u saradnji sa članovima Mreže, izrađuje godišnji program rada Mreže koji se usklađuje sa ciljevima iz stava 2 ovog člana i odgovornostima iz stava 3 ovog člana. Komisija program rada prosljeđuje Evropskom parlamentu i Savjetu. Predsjednik priprema dnevni red za zasjedanja Mreže.

2. Mreža ima za cilj da dodatno unaprijedi kvalitet istraga koje sprovode organi za sigurnosne istrage i ojača njihovu nezavisnost. Mreža posebno podstiče visoke standarde u pogledu istražnih metoda i osposobljavanja istražitelja.

3. radi ostvarivanja ciljeva iz stava 2 ovog člana, Mreža je naročito odgovorna za:

(a) pripremu predloga i savjetovanje institucija Unije o svim aspektima izrade i sprovođenja politika Unije i pravila o istragama koje se odnose na sigurnost, kao i o sprječavanju nesreća i nezgoda;

(b) promovisanje razmjene informacija od značaja za poboljšanje vazduhoplovne sigurnosti i aktivno promovisanje organizovane saradnje između organa za sigurnosne istrage, Komisije, EASA-e i nacionalnih organa za civilno vazduhoplovstvo;

(c) usklađivanje i organizaciju, kada je to potrebno, međusobnih pregleda i relevantnih aktivnosti u području edukacije i osposobljavanja istražitelja;

(d) promovisanje dobre prakse u oblasti istraga koje se odnose na sigurnost sa ciljem razvoja zajedničke metodologije Unije za istrage koje se odnose na sigurnost i izradu popisa takve prakse;

(e) jačanje istražnih mogućnosti organa za sigurnosne istrage, naročito razvijanjem okvira za zajedničku upotrebu sredstava i njihovim upravljanjem;

(f) pružanje odgovarajuće pomoći, na zahtjev organa za sigurnosne istrage u cilju primjene člana 6 ove uredbe, koja, između ostalog, uključuje davanje liste istražitelja, raspoložive opreme i sredstava iz drugih država članica, koje organ koji sprovodi određenu istragu može da koristi;

(g) pristup informacijama u bazi podataka iz člana 18 ove uredbe i analizu preporuka u pogledu sigurnosti iz tih baza radi utvrđivanja važnih preporuka u pogledu sigurnosti koje su relevantne za cijelu Uniju.

4. Komisija o aktivnostima Mreže redovno izvještava Evropski parlament i Savjet. Evropski parlament se takođe mora obavijestiti o svim zahtjevima koje Savjet ili Komisija podnesu Mreži.

5. Članovi Mreže ne smiju ni zahtijevati ni prihvatiti upustva od bilo kojeg organa koja bi mogla uticati na nezavisnost istraga koje se odnose na sigurnost.

6. EASA će, prema potrebi, biti pozvana da na zasjedanjima Mreže učestvuje kao posmatrač. Na svoja zasjedanja Mreža može pozvati i posmatrače iz organa za sigurnosne istrage iz trećih zemalja i druge relevantne stručnjake.

7. Komisija je usko povezana sa radom Mreže i od nje da prima potrebnu podršku o relevantnim aspektima u vezi razvoja istraga o nesrećama u civilnom vazduhoplovstvu Unije, politike prevencije tih nesreća i propisa koji to regulišu. Komisija Mreži obezbeđuje potrebnu podršku koja, između ostalog, uključuje i pomoć u pripremi i organizaciji zasjedanja kao i objavljivanju godišnjeg izvještaja o aktivnostima Mreže. Komisija godišnji izvještaj prosljeđuje Evropskom parlamentu i Savjetu.

Član 8

Učestvovanje EASA-e i nacionalnih organa za civilno vazduhoplovstvo u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Pod uslovom da je zahtjev za nepostojanje sukoba interesa ispunjen, organi za sigurnosne istrage pozvaće EASA-u i nacionalne organe za civilno vazduhoplovstvo zainteresovanih država članica da u okviru svojih nadležnosti imenuju predstavnika koji će učestvovati:

(a) kao savjetnik glavnom istražitelju u svim istragama koje se odnose na sigurnost i koje se vode u skladu sa članom 5 st. 1 i 2 ove uredbe na teritoriji države članice ili na mjestu iz člana 5 stav 2, pod nadzorom i prema procjeni glavnog istražitelja;

(b) kao savjetnik, pod nadzorom ovlašćenog predstavnika, imenovan u skladu sa ovom Uredbom da pomogne ovlašćenom predstavniku-predstavicima država članica u svim sigurnosnim istragama koje se vode u trećoj zemlji u kojoj organ odgovoran za sigurnosne istrage ima pravo da imenuje ovlašćenog predstavnika u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom za istrage o vazduhoplovnim nesrećama i nezgodama.

2. Učesnici iz stava 1 ovog člana naročito imaju pravo da:

(a) običu mjesto nesreće i pregledaju olupinu;

(b) predlože teme ispitivanja i prikupe informacije od svjedoka;

(c) dobiju kopije svih relevantnih dokumenata i činjeničnih informacija;

(d) učestvuju u iščitavanju snimljenog materijala, osim materijala snimljenog uređajem za snimljanje razgovora ili slika u pilotskoj kabini;

(e) učestvuju u istražnim aktivnostima koje se sprovode dalje od mjesta nesreće, kao što su pregledi sastavnih dijelova, ispitivanja i simulacije, na sastancima o tehničkim pitanjima i toku istrage, osim kada se radi o određivanju uzroka ili izradi preporuka u pogledu sigurnosti.

3. EASA i nacionalni organi za civilno vazduhoplovstvo pomagaće istragu u kojoj učestvuju na način što će organu odgovornom za istragu koja se odnosi na sigurnost obezbjediti tražene informacije, savjetnike i opremu.

Član 9

Obaveza obavještanja o nesrećama i ozbiljnim nezgodama

1. Svako umiješano lice koje sazna da se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda dužna je da o tome odmah obavijesti organ za sigurnosne istrage države na čijoj teritoriji se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda.
2. Organ za sigurnosne istrage dužan je da, u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, odmah obavijesti Komisiju, EASA-u, Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva (ICAO), države članice i zainteresovane treće zemlje o svim nesrećama i ozbiljnim nezgodama o kojima je bio obaviješten.

Član 10

Učestvovanje država članica u istragama koje se odnose na sigurnost

1. Nakon dobijanja obavještenja o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi od druge države članice ili treće zemlje, države članice koje su: država registracije, država operatora, država projektovanja i-ili država proizvodnje, obavijestavaju što prije državu članicu ili treću zemlju na čijoj teritoriji se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila o tome da li namjeravaju imenovati ovlašćenog predstavnika u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom. Ako imenuju ovlašćenog predstavnika, navode i njegovo ime i podatke za kontakt, kao i predviđeni datum dolaska ako ovlašćeni predstavnik namjerava oputovati u državu koja je poslala informaciju.
2. Organ za sigurnosne istrage države članice na čijoj teritoriji se nalazi sjedište kompanije vlasnika sertifikata za projekat ili pogonskog sistema tog tipa vazduhoplova, imenovaće Ovlašćenog predstavnika države projektovanja.

Član 11

Status istražitelja za sigurnost

1. Nakon imenovanja glavnog istražitelja od strane organa za sigurnosne istrage, glavni istražitelj ovlašćen je da preduzima mjere potrebne za ispunjenje zahtjeva sigurnosne istrage, bez obzira na bilo kakvu sudsku istragu.
2. Bez obzira na obaveze u pogledu povjerljivosti, predviđene pravnim aktima Unije ili nacionalnim pravnim propisima, glavni istražitelj posebno je ovlašćen da:
 - (a) odmah dobije neograničen i nesmetan pristup mjestu nesreće ili nezgode kao i vazduhoplovu, njegovim dijelovima ili olupini;
 - (b) obezbijedi da se odmah napravi popis dokaza i kontroliše uklanjanje dijelova ili olupine radi pregleda ili analize;
 - (c) odmah dobije pristup uređajima za snimanje podataka o letu, njihovom sadržaju i svim drugim relevantnim zapisima i da ih kontroliše;
 - (d) zatraži potpunu obdukciju tijela usmrćenih osoba i doprinese toj obdukciji, i odmah dobije pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja uzetih uzoraka;

(e) zatraži zdravstveni pregled lica uključenih u aktivnosti vazduhoplova ili zatraži ispitivanja uzoraka uzetih od tih lica i odmah dobije pristup rezultatima takvih pregleda ili ispitivanja;

(f) pozove i ispita svjedoke i zahtijeva od njih da daju informacije ili dokaze koji su relevantni za vođenje sigurnosne istrage;

(g) slobodno pristupi svim relevantnim informacijama ili evidencijama vlasnika, vlasnika sertifikata za projekat tipa vazduhoplova, organizacije nadležne za održavanje, organizacije za obuku, operatora ili proizvođača vazduhoplova, organa nadležnih za civilno vazduhoplovstvo, EASA-e i pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi ili operatora aerodroma.

3. Glavni istražitelj će prenijeti na svoje stručnjake ili savjetnike, kao i na ovlašćene predstavnike, njihove stručnjake i savjetnike, ovlašćenja iz stava 2 ovog člana, u mjeri u kojoj je to potrebno, kako bi mogli efikasno da učestvuju u istrazi koja se odnosi na sigurnost. Ta ovlašćenja ne dovode u pitanje prava istražitelja i stručnjaka koje je imenovao organ nadležan za sudsku istragu.

4. Svako lice koje učestvuje u istragama koje se odnose na sigurnost svoje zadatke izvršava nezavisno i ne traži i ne prima uputstva od drugih, osim od glavnog istražitelja ili ovlašćenog predstavnika.

Član 12

Usklađivanje istraga

1. Kada se pokrene i sudska istraga, glavni istražitelj o tome mora biti obaviješten. U tom slučaju, glavni tužilac obezbjeđuje mogućnost praćenja i zadržava kontrolu nad uređajima za snimanje podataka parametara leta i svim materijalnim dokazima. Sudski organ može imenovati službenika tog organa da prati uređaje za snimanje podataka parametara leta ili materijalne dokaze do mjesta evidentiranja (zapisivanja) ili obrade. Ako postoji opasnost da pregled ili analiza takvih materijalnih dokaza prouzrokuje promjene na njima ili njihovu prepravku ili uništenje, potrebno je dobiti prethodno odobrenje pravosudnih organa, ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo. Ako se u skladu sa prethodnim dogovorima iz stava 3 ovog člana, takvo odobrenje ne dobije u razumnom roku, ali ne dužem od dvije sedmice od dostavljenog zahtjeva, glavni istražitelj može nesmetano da započne pregled ili analizu. Kada sudski organ ima ovlašćenje da zaplijeni sve dokaze, glavni istražitelj i dalje ima neposredan i neograničen pristup takvim dokazima kao i pravo njihovog korišćenja.

2. Ako se tokom sigurnosne istrage sazna ili posumnja da je u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi bilo akata nezakonitih radnji propisanih nacionalnom regulativom, kao što su nacionalni propisi koji se odnose na istrage o nesrećama, glavni istražitelj će o tome odmah obavijestiti nadležne organe. Pod uslovima iz člana 14 ove uredbe, relevantne informacije prikupljene tokom sigurnosne istrage odmah se saopštavaju tim organima, a na njihov zahtjev mogu im se predati i svi relevantni materijali. Prosljeđivanje tih informacija i materijala neće dovesti u pitanje pravo organa za sigurnosne istrage da u dogovoru sa organima kojima bi mogla biti prepuštena kontrola nad mjestom nesreće nastave istragu koja se odnosi na sigurnost.

3. Države članice dužne su da obezbjede da organi za sigurnosne istrage, sa jedne strane, i drugi organi za koje se predviđa da će učestvovati u aktivnostima povezanim sa istragom koja se odnosi na sigurnost, na primjer pravosudni organi, organi civilnog vazduhoplovstva, organi nadležni za traganje i spašavanje, sa druge strane, međusobno saraduju na osnovu prethodnih dogovora.

Ti dogovori moraju poštovati nezavisnost organa za sigurnosne istrage i omogućiti savjesno i efikasno sprovođenje tehničke istrage. Prethodni dogovori, pored ostalog, obuhvataju sljedeća pitanja:

- (a) pristup mjestu nesreće;
- (b) obezbjeđivanje dokaza i pristup dokazima;
- (c) početno i tekuće izvještavanje o toku svakog pojedinačnog postupka;
- (d) razmjenu informacija;
- (e) primjerenu upotrebu informacija u vezi sa sigurnošću;
- (f) rješavanje sporova.

Države članice o tim dogovorima obavještavaju Komisiju koja ih prosleđuje na znanje predsjedniku Mreže, Evropskom parlamentu i Savjetu.

Član 13

Zaštita dokaza

1. Država članica na području na kojem se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda odgovorna je da obezbijedi bezbjedno postupanje sa svim dokazima, za preduzimanje svih razumnih mjera za zaštitu takvih dokaza i za čuvanje vazduhoplova, njegovog sadržaja i olupine onoliko dugo koliko je potrebno za svrhe sigurnosne istrage. Zaštita dokaza uključuje obezbjeđenje fotografisanjem ili na drugi način, svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni. Čuvanje uključuje zaštitu od dodatnog oštećenja, pristupa neovlašćenih lica, krađe i kvarenja.

2. Do dolaska istražitelja za sigurnost, nijedno lice ne smije izmijeniti stanje mjesta nesreće ili uzeti uzorke sa njega, premjestiti vazduhoplov, njegov sadržaj ili olupinu ili uzeti uzorak sa njih, pomaknuti ili ih ukloniti, osim ako su takve mjere potrebne iz bezbjednosnih razloga ili kako bi se pomoglo ranjenim osobama ili ako imaju izričitu dozvolu organa koja nadzire mjesto nesreće i, kada je to moguće, u dogovoru sa organom odgovornim za istrage koje se odnose na sigurnost.

3. Sva umiješana lice će preduzeti sve potrebne mjere da obezbijede dokumenta, građu i snimke koji se odnose na događaj, naročito kako bi se spriječilo brisanje snimaka razgovora i alarma nakon leta.

Član 14

Zaštita osjetljivih informacija koje se odnose na sigurnost

1. Materijal koji ne može biti stavljen na raspolaganje ili korišćenje u bilo koju drugu svrhu, osim sigurnost istrage, je:

- (a) sve izjave lica koje je organ za sigurnosne istrage uzeo tokom sigurnosne istrage;
- (b) evidencije koje otkrivaju identitet lica koji su svjedočili u okviru sigurnosne istrage;
- (c) informacije koje je prikupio organ za sigurnosne istrage, a koje su posebno osjetljive i lične prirode, uključujući informacije o zdravlju pojedinaca;

(d) materijal koji je nastao tokom istrage, kao na primjer bilješke, nacrti, mišljenja istražitelja, mišljenja data pri analizi informacija, uključujući informacije iz uređaja koji snimaju parametre tokom leta;

(e) informacije i dokazi koje su dali istražitelji iz drugih država članica ili trećih zemalja u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, ako to zahtijeva njihov organ za sigurnosne istrage;

(f) nacrti Preliminarnih ili Konačnih izvještaja ili privremene izjave;

(g) tonski zapisi i slike iz pilotske kabine i njihovi transkripti kao i tonski zapisi službe kontrole leta, obezbjeđujući pri tom odgovarajuću zaštitu informacija koje nijesu relevantne za bezbjednosnu istragu, posebno informacije lične prirode, ne dovodeći u pitanje stav 3 ovog člana.

2. Zapisi koji se mogu koristiti isključivo u svrhu sigurnosne istrage ili u cilju unapređenja vazduhoplovne sigurnosti su:

(a) kompletna komunikacija među licima koja su bila uključena u operacije vazduhoplova;

(b) pisani ili elektronski materijali i transkripti snimaka službe kontrole leta, uključujući izvještaje i rezultate za internu upotrebu;

(c) propratna pisma pri prosljeđivanju preporuka u pogledu sigurnosti od organa za sigurnosne istrage do lica kome su navedene preporuke upućene, ako to zahtijeva organ za sigurnosne istrage koji izdaje preporuku;

(d) izvještaji o događajima podneseni na osnovu Uputstva 2003/42/EZ.

Zapisi sa Uređaja za snimanje podataka o letu - registratora mogu se isključivo koristiti u svrhu sigurnosne istrage, plovidbenosti ili svrhu održavanja vazduhoplova, osim kada su takvi zapisi otkriveni ili objavljeni u toku sigurnosnih procedura.

3. Bez obzira na st. 1 i 2 ovog člana, pravosudni organ ili organ nadležan da odluči o objavljivanju materijala u skladu sa nacionalnim pravom može odlučiti da korist od objavljivanja zapisa iz st. 1 i 2 ovog člana u druge, zakonom dozvoljene, svrhe prevazilazi nepovoljne domaće i međunarodne posljedice koje takav čin može imati na tu ili neku buduću istragu koja se odnosi na sigurnost. Države članice mogu, u skladu sa pravnim aktima Unije, odlučiti da ograniče slučajeve u kojima se takva odluka o objavljivanju može donijeti.

Prosljeđivanje materijala iz st. 1 i 2 ovog člana drugoj državi članici radi njihove upotrebe u svrhe koje nijesu povezane sa istragom koja se odnosi na sigurnost kao i, u slučaju stava 2 ovog člana, u svrhe koje nijesu povezane sa poboljšanjem sigurnosti vazdušnog saobraćaja, može se odobriti ukoliko to dozvoljavaju nacionalni pravni propisi države članice koja zapise prosljeđuje. Organi države članice koja je materijale primila smiju obrađivati ili objavljivati na taj način prosljeđene materijale samo ako su se prethodno saglasile sa državom članicom koja im je zapise prosljedila i u skladu sa svojim nacionalnim pravnim propisima.

4. Objaviti se mogu samo podaci koji su neophodni za svrhe iz stava 3 ovog člana.

Član 15

Davanje informacija

1. Osoblje organa za sigurnosne istrage, koje vodi istragu ili bilo koje drugo lice angažovano u istrazi koja se odnosi na sigurnost ili je doprinijelo toj istrazi dužno je, u skladu sa važećim propisima, čuvati profesionalnu tajnu i zaštititi anonimnost učesnika nesreće ili nezgode.
2. Ne dovodeći u pitanje obaveze iz čl. 16 i 17 ove uredbe, organ za sigurnosne istrage koje se odnose na sigurnost saopštiće informacije koje smatra relevantnim za sprječavanje nesreće ili ozbiljne nezgode licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje vazduhoplova ili opreme za vazduhoplove, kao i pojedincima ili pravnim licima odgovornim za upravljanje vazduhoplovom ili odgovornim za osposobljavanje osoblja.
3. Ne dovodeći u pitanje obaveze iz čl. 16 i 17 ove uredbe, organ za sigurnosne istrage i ovlašćeni predstavnik(-nici) iz člana 18 ove uredbe saopštiće EASA-i i nacionalnim organima za civilno vazduhoplovstvo relevantne činjenice prikupljene tokom sigurnosne istrage, osim informacija iz člana 14 stav 1 ove uredbe ili informacija zbog kojih bi moglo doći do sukoba interesa. Informacije koje prime EASA i nacionalni organ za civilno vazduhoplovstvo zaštićene su u skladu sa članom 14 ove uredbe i važećim pravnim aktima Unije kao i nacionalnim zakonodavstvom.
4. Organ za sigurnosne istrage ovlašćen je da obavijesti žrtve i njihovu rodbinu ili udruženja ili da javno objavi sve informacije o otkrivenim činjenicama i toku sigurnosne istrage, o bitnim prethodnim izvještajima ili zaključcima i/ili preporukama u pogledu sigurnosti pod uslovom da to ne ugrozi ciljeve sigurnosne istrage i da se u potpunosti poštuju važeći propisi o zaštiti ličnih podataka.
5. Prije javnog objavljivanja informacija iz stava 4 ovog člana, organ za sigurnosne istrage navedene informacije prosljediće žrtvama i njihovoj rodbini ili udruženjima na način koji ne ugrožava ciljeve sigurnosne istrage.

Član 16

Izvještaj o istrazi

1. Svaka istraga koja se odnosi na sigurnost zaključuje se izvještajem u obliku, koji odgovara vrsti i težini nesreće ili ozbiljne nezgode. U izvještaju se navodi da je jedini cilj sigurnosne istrage spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, a ne utvrđivanje krivice ili odgovornosti. Izvještaji prema potrebi sadrže preporuke u pogledu sigurnosti.
2. U izvještaju je obezbijedena anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi.
3. Ako se u okviru sigurnosne istrage izvještaji izrade i prije završetka istrage, organ za sigurnosne istrage može prije njihovog objavljivanja zatražiti mišljenje zainteresovanih organa, uključujući EASA-u, a preko njih i mišljenje zainteresovanog vlasnika sertifikata za projekat, proizvođača i operatera. U vezi sa sadržajem konsultacija, organi su dužni da čuvaju profesionalnu tajnu.
4. Prije objavljivanja Konačnog izvještaja, organ za sigurnosne istrage zatražiće mišljenje od zainteresovanih organa, uključujući EASA-u, a preko njih i od vlasnika sertifikata za projekat, proizvođača i operatera koji su u vezi sa sadržajem konsultacija dužni da čuvaju profesionalnu

tajnu. Prikupljajući takve komentare, organ za sigurnosne istrage poštovaće međunarodne standarde i preporučenu praksu.

5. Informacije iz člana 14 ove uredbe moraju se uključiti u izvještaj samo ako su relevantne za analizu nesreće ili ozbiljne nezgode. Informacije ili djelovi informacija, koji nisu relevantni za analizu, neće biti objavljeni.

6. Organ za sigurnosne istrage objaviće Konačni izvještaj u najkraćem mogućem roku, ako je to moguće, najkasnije 12 mjeseci od dana nesreće ili ozbiljne nezgode.

7. Ako Konačni izvještaj nije moguće objaviti u roku 12 mjeseci, organ za sigurnosne istrage izdaće privremenu izjavu najmanje na svaku godišnjicu nesreće ili ozbiljne nezgode u kojem će iznijeti napredak ostvaren tokom istrage i sve moguće nedoumice koje se odnose na sigurnost.

8. Organ za sigurnosne istrage prosljediće što prije primjerak Konačnog izvještaja i preporuke u pogledu sigurnosti:

(a) organima za sigurnosne istrage i organima civilnog vazduhoplovstva dotičnih država kao i ICAO-u, u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom;

(b) svima na koje se preporuke u pogledu sigurnosti iz izvještaja odnose;

(c) Komisiji i EASA-i, osim kada je izvještaj javno dostupan elektronskim putem, o čemu će ih organ za sigurnosne istrage na odgovarajući način obavijestiti.

Član 17

Preporuke u pogledu sigurnosti

1. U bilo kojoj fazi sigurnosne istrage, nakon odgovarajućih konsultacija sa relevantnim stranama, organ za sigurnosne istrage preporučiće u datiranom dopisu upućenom navedenim organima, uključujući i one koji se nalaze u drugim državama članicama i trećim zemljama, sve preventivne mjere za koje smatra da se moraju što prije preduzeti kako bi se poboljšala vazduhoplovna sigurnost.

2. Organ za sigurnosne istrage može takođe izdati preporuke u pogledu sigurnosti na osnovu studija ili analiza različitih istraga ili drugih aktivnosti preduzetih u skladu sa članom 14 stav 4 ove uredbe.

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

Član 18

Primjena preporuka i baza podataka preporuka u pogledu sigurnosti

1. Organ kojem je preporuka u pogledu sigurnosti upućena dužan je da, u roku od 90 dana od dana prijema dopisa koji sadrži preporuke u pogledu sigurnosti, potvrdi prijem tog dopisa i obavijesti organ za sigurnosne istrage koji je izdao preporuku o mjerama koje je preduzeo ili koje namjerava preduzeti i, po potrebi, o vremenu potrebnom za njihovo preduzimanje, a ako te mjere nijesu bile preduzete, o razlozima za nepreduzimanja.

2. Organ za sigurnosne istrage dužan je da, u roku 60 dana od dana prijema odgovora, obavijesti organ kojem je preporuka u pogledu sigurnosti upućena da li smatra njegov odgovor odgovarajućim uz obrazloženje kada se ne slaže sa odlukom o nepreduzimanju mjera.
3. Svaki organ za sigurnosne istrage sprovede postupke dokumentovanja odgovora na preporuke u pogledu sigurnosti koje je izdao.
4. Svaki subjekat koji prima preporuke u pogledu sigurnosti, uključujući organe odgovorne za sigurnost civilnog vazduhoplovstva na nivou država članica i Unije, sprovodi postupke koji omogućavaju praćenje napretka u sprovođenju mjera preduzetih kao odgovor na izdate preporuke u pogledu sigurnosti.
5. Organi za sigurnosne istrage u centralnoj bazi podataka, uspostavljenoj na osnovu Uredbe Komisije (EZ) br. 1321/2007² od 12. decembra 2007. godine o utvrđivanju primijenjenih pravila za unos u centralnu bazu podataka informacija o vanrednim događajima u civilnom vazduhoplovstvu, razmijenjenih u skladu sa Uputstvom 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta, dokumentovaće sve preporuke u pogledu sigurnosti izdate u skladu sa članom 17 st. 1 i 2 ove uredbe, kao i odgovore na njih. Organi za sigurnosne istrage na sličan način će u centralnoj bazi dokumentovati sve preporuke u pogledu sigurnosti primljene od trećih zemalja.

Član 19

Izveštavanje o događajima

1. EASA i nadležni organi država članica redovno učestvuju u razmjeni i analizi informacija koje su pokrivena Direktivom 2003/42/EZ. To uključuje mrežni pristup, unaprijed određenih, lica informacijama u centralnoj bazi uspostavljenoj na osnovu Uredbe (EZ) br. 1321/2007, uključujući informacije koje neposredno ukazuju na identitet vazduhoplova koji je predmet izvještaja o događaju, na primjer, njegov serijski ili registarski broj u slučajevima kada su ti brojevi na raspolaganju. Takav pristup ne uključuje informacije koje neposredno upućuju na identitet operatora koji je predmet izvještaja o događaju.
2. EASA i nadležni organi država članica iz stava 1 ovog člana dužni su da obezbijede povjerljivost takvih informacija u skladu sa važećim propisima i ograniče njihovu upotrebu na ono što je neophodno za ispunjavanje njihovih obaveza u pogledu sigurnosti. U tom pogledu, te informacije će se koristiti samo za analizu trendova u području sigurnosti koji mogu poslužiti kao podloga za davanje anonimnih preporuka u pogledu sigurnosti ili smjernica u pogledu plovidbenosti, ne utvrđujući pri tom krivicu ili odgovornost.

² SL L 294, 13.11.2007., str. 3.

Član 20

Informacije o licima i opasnom teretu u vazduhoplovu

1. Vazdušni prevoznici Unije, čiji vazduhoplovi polijeću sa aerodroma na teritoriji država članica na koje se primjenjuju Ugovori ili slijeću na navedene aerodrome i vazdušni prevoznici trećih zemalja čiji vazduhoplovi polijeću sa navedenih aerodroma, sprovode postupke koji omogućavaju izradu:

(a) provjerenog popisa svih lica u vazduhoplovu na osnovu najboljih raspoloživih informacija što je moguće prije, a najkasnije u roku dva sata od prijema informacije da je vazduhoplov doživio nesreću;

(b) popisa opasnog tereta u vazduhoplovu odmah nakon prijema informacije da je vazduhoplov doživio nesreću.

2. Popisi iz stava 1 ovog člana daju se na raspolaganje organu za sigurnosne istrage, organu koji svaka država članica odredi da stupi u vezu sa rodbinom lica u vazduhoplovu i, prema potrebi, zdravstvenim službama kojima bi informacije mogle zatrebati radi pružanja pomoći žrtvama.

3. Kako bi rodbina putnika bila brzo obaviještena o tome nalazi li se njihova rodbina u vazduhoplovu koji je doživio nesreću, vazduhoplovne kompanije omogućiće putnicima da navedu ime, prezime i podatke o kontakt osobama koja će se kontaktirati u slučaju nesreće. Vazduhoplovne kompanije smiju da koriste navedene informacije samo u slučaju nesreće i ne smiju ih prosljeđivati trećim stranama ili koristiti u komercijalne svrhe.

4. Ime i prezime lica u vazduhoplovu ne smiju se javno objaviti prije nego nadležni organi ne obavijeste rodbinu tog lica. Popis iz stava 1 tačke (a) ovog člana povjerljiv je u skladu sa pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom pa se na osnovu tih odredbi imena i prezimena lica na tom popisu mogu javno objaviti samo ako se sa tim složi njihova rodbina.

Član 21

Pomoć žrtvama vazduhoplovnih nesreća i njihovoj rodbini

1. Radi obezbjeđivanja sveobuhvatnijeg i usklađenijeg odgovora na nesreće na nivou EU-a, svaka država članica dužna je da pripremi plan hitnih mjera u slučaju nesreće u civilnom vazduhoplovstvu. Takav plan hitnih mjera mora uključivati i pomoć žrtvama nesreća u civilnom vazduhoplovstvu i njihovoj rodbini.

2. Države članice moraju obezbijediti da sve vazduhoplovne kompanije registrovane na njihovoj teritoriji imaju plan za pomoć žrtvama nesreća u civilnom vazduhoplovstvu i njihovoj rodbini. Ti planovi moraju posebno uzeti u obzir psihološku pomoć žrtvama nesreća u civilnom vazduhoplovstvu i njihovoj rodbini, a vazduhoplovnoj kompaniji omogućiti da reaguje na veću nesreću. Države članice dužne su da revidiraju planove za pomoć vazduhoplovnih kompanija registrovanih na njihovoj teritoriji. Države članice takođe su dužne da podstiču vazduhoplovne kompanije iz trećih zemalja koje posluju u Uniji da na sličan način usvoje planove za pomoć žrtvama nesreća u civilnom vazduhoplovstvu i njihovoj rodbini.

3. Kada se dogodi nesreća, država članica nadležna za istragu, država članica u kojoj je registrovana vazduhoplovna kompanija čiji je vazduhoplov doživio nesreću, ili država članica koja je imala

veliki broj svojih državljana u vazduhoplovu koji je doživio nesreću, dužna je da imenuje lice za kontakt i informisanje žrtava i njihove rodbine.

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

(a) obilaska mjesta nesreće;

(b) pristupa relevantnim činjenicama, čije javno objavljivanje odobrava organ za sigurnosne istrage, i informacijama o toku istrage;

(c) dobiti primjerak Konačnog izvještaja.

5. Stručnjak imenovan na osnovu stava 4 ovog člana može u skladu sa važećim propisima pomoći pri identifikaciji žrtava i učestvovati na sastancima sa preživjelim državljanima svoje države.

6. U skladu sa članom 2 stav 1 Uredbe (EZ) br. 785/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 21. aprila 2004. godine o zahtjevima za osiguranje vazdušnih prevoznika i operatora vazduhoplova³, i vazdušni prevoznici iz trećih zemalja moraju da ispunjavaju obaveze osiguranja utvrđene u navedenoj Uredbi.

Član 22

Pristup dokumentima i zaštita ličnih podataka

1. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje Uredbu (EZ) br. 1049/2001 Evropskog parlamenta i Savjeta od 30. maja 2001. godine o javnom pristupu dokumentima Evropskoga parlamenta, Savjeta i Komisije⁴.

2. Ova Uredba primjenjuje se u skladu sa Uputstvom 95/46/EZ Evropskoga parlamenta i Savjeta od 24. novembra 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka⁵ i Uredbom (EZ) br. 45/2001 Evropskoga parlamenta i Savjeta od 18. decembra 2000. godine o zaštiti lica u vezi sa obradom ličnih podataka u institucijama i organima Zajednice i o slobodnoj razmjeni takvih podataka⁶.

Član 23

Kazne

Države članice propisuju pravila o kaznama koje se primjenjuju na povrede ove Uredbe. Predviđene kazne moraju biti efikasne, srazmjerne i odvraćajuće.

³ SL L 138, 30.4.2004., str. 1.

⁴ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

⁵ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

⁶ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

Član 24

Izmjene i dopune Uredbe

Ova Uredba biće preispitana najkasnije do 3. decembra 2014. godine. Ako Komisija smatra da bi ovu Uredbu trebalo izmijeniti i dopuniti, od Mreže će zatražiti da preda prethodno mišljenje koje će takođe biti proslijeđeno Evropskome parlamentu, Savjetu, državama članicama i EASA-i.

Član 25

Stavljanje van snage

Uputstvo 94/56 EZ stavlja se van snage.

Član 26

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Ova Uredba u cijelosti obavezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strazburgu 20. oktobar 2010.

Za Evropski parlament

Predsjednik

J. BUZEK

Za Savjet

Predsjednik

O. CHASTEL

Popis primjera ozbiljnih nezgoda

Nezgode sadržane u ovom dodatku tipični su primjeri nezgoda koje vrlo vjerovatno mogu predstavljati ozbiljne nezgode. Popis nije potpun i služi samo kao smjernica za definisanje izraza „ozbiljna nezgoda“:

- Bliski susreti u vazduhu koji zahtijevaju manevrisanje kako bi se izbjegao sudar ili nesigurna situacija ili kada bi postupak izbjegavanja bio prikladan
- Kontrolisani let prema terenu (zemlja, voda, planina, prepreka) (CFIT) kada je sudar sa terenom jedva izbjegnuto
- Prekid polijetanja sa zatvorene ili zauzete poletno-sletne staze, sa staze za voženje, osim odobrenih manevara helikoptera ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze
- Polijetanje sa zatvorene ili zauzete poletno-sletne staze, sa staze za voženje, osim odobrenih manevara helikoptera ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze
- Slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu poletno-sletnu stazu, na stazu za voženje, osim odobrenih manevara helikoptera ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze
- Nemogućnost postizanja predviđenih parametara leta tokom polijetanja ili početnog penjanja
- Požari i dim u putničkoj ili teretnoj kabini, ili požari na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni sredstvima za gašenje
- Svi događaji kod kojih je letачka posada morala koristiti kiseonik za slučaj nužde
- Kvar na konstrukciji vazduhoplova ili dezintegracija motora, uključujući otkaz motora bez turbine, a koji nijesu klasifikovani kao nesreća
- Višestruki kvarovi u radu jednog ili više vazduhoplovnih sistema koji ozbiljno utiču na rad vazduhoplova
- Svi slučajevi onesposobljenosti letачkog osoblja tokom leta
- Svako stanje goriva koje bi zahtijevalo proglašenje vanrednog stanja od strane pilota
- Neodobreni ulazi na poletno-sletnu stazu stepena ozbiljnosti A prema Priručniku za sprečavanje neodobrenih ulaza na poletno-sletnu stazu (dokument ICAO br. 9870) koji sadrži informacije o klasifikaciji prema ozbiljnosti
- Nezgode prilikom polijetanja ili slijetanja, kao što su slijetanje prije poletno-sletne staze, slijetanje sa zaustavljanjem van staze, kod polijetanja-duži zalet od uobičajenog, ili izlijetanje sa strane van granica poletno-sletne staze
- Otkaz sistema, vremenske neprilike, upravljanje vazduhoplovom van odobrenih aerodinamičkih granica ili druge pojave koje su mogle uzrokovati poteškoće u upravljanju vazduhoplovom

- Otkaz više od jednog sistema u složenom vazduhoplovnom sistemu koji je neophodan za održavanje leta i navigaciju.