

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 996/2010**

z dnia 20 października 2010 r.

w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r.	L 122	18	24.4.2014
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.	L 212	1	22.8.2018

sprostowane przez:

- **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 276 z 17.10.2013, s. 34 (996/2010)



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (UE) NR 996/2010**

z dnia 20 października 2010 r.

**w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym
oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń lotniczych, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności, w tym poprzez ustanowienie Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych w Lotnictwie Cywilnym. Rozporządzenie zawiera także przepisy odnoszące się do terminowej dostępności informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku. Ma ono także na celu wzmocnienie pomocy udzielanej ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom ich rodzin.

2. Uznaje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sporze dotyczącym zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „wypadek” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, który w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:
 - a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:
 - przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
 - bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
 - bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

▼B

z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

- b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń silnika, w przypadku kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, kłap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgniecień lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora); lub
 - c) statek powietrzny zaginał lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;
- 2) „pełnomocny przedstawiciel” oznacza osobę wyznaczoną przez państwo na podstawie jej kwalifikacji do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego przeprowadzanym przez inne państwo. Pełnomocny przedstawiciel wyznaczony przez państwo członkowskie jest przedstawicielem organu ds. badania zdarzeń lotniczych;
 - 3) „doradca” oznacza osobę wyznaczoną przez państwo na podstawie jej kwalifikacji do pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi biorącemu udział w badaniu zdarzenia lotniczego;
 - 4) „przyczyny” oznaczają działania, niedopatrzienia, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu; określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej;
 - 5) „uraz śmiertelny” oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, jeśli jego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 30 dni od dnia wypadku;
 - 6) „rejestrator parametrów lotu” oznacza każdego rodzaju urządzenie rejestrujące zainstalowane w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków/incydentów;
 - 7) „incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;
 - 8) „międzynarodowe normy i zalecane praktyki” oznaczają międzynarodowe normy i zalecane praktyki dotyczące badań wypadków i incydentów lotniczych przyjęte zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej;

▼B

- 9) „osoba nadzorująca badanie” oznacza osobę, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację i przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego oraz nadzór nad nim;
- 10) „operator” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną eksploatującą lub oferującą eksploatację co najmniej jednego statku powietrznego;
- 11) „zaangażowana osoba” oznacza właściciela, członka załogi, operatora statku powietrznego biorącego udział w wypadku lub poważnym incydencie; jakąkolwiek osobę zaangażowaną w obsługę techniczną, projekt, produkcję tego statku powietrznego lub w szkolenie jego załogi; jakąkolwiek osobę zaangażowaną w prowadzenie kontroli ruchu lotniczego, dostarczanie informacji dotyczących lotu lub dostarczanie usług lotniskowych, która świadczyła usługi dla danego statku powietrznego, pracowników krajowego organu lotnictwa cywilnego lub pracowników EASA;
- 12) „raport wstępny” oznacza komunikat wykorzystywany w celu niezwłocznego rozpowszechniania informacji uzyskanych w początkowym stadium badania;
- 13) „członkowie rodzin” oznaczają najbliższą rodzinę lub najbliższych członków otoczenia lub inne osoby związane blisko z ofiarą wypadku, zgodnie z prawem krajowym mającym zastosowanie do ofiary;
- 14) „badanie zdarzenia lotniczego” oznacza proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 15) „zalecenie dotyczące bezpieczeństwa” oznacza propozycję organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w oparciu o informacje wynikające z badania zdarzenia lotniczego lub innych źródeł, takich jak analizy bezpieczeństwa, mającą na celu zapobieganie wypadkom i incydentom;
- 16) „poważny incydent” oznacza incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego. Wykaz przykładów poważnych incydentów zawiera załącznik;
- 17) „poważny uraz” oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, w wyniku którego:

▼B

- a) nastąpiła konieczność hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia urazu;
- b) nastąpiło złamanie jakiejkolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa);
- c) powstały rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien;
- d) wystąpiły uszkodzenia jakiegokolwiek organu wewnętrznego;
- e) powstały oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub jakiejkolwiek oparzenia obejmujące ponad 5 % powierzchni ciała;
- f) stwierdzono narażenie na działanie szkodliwych substancji lub szkodliwego promieniowania.

*Artykuł 3***Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów:

- a) zaistniałych na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami państw członkowskich;
- b) w których udział biorą statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim lub eksploatowane przez przedsiębiorstwo z siedzibą w jednym z państw członkowskich i które zaistniały poza terytoriami państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, w przypadku gdy badanie takie nie jest przeprowadzane przez inne państwo;
- c) w odniesieniu do których państwo członkowskie jest uprawnione zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela do udziału w badaniu jako przedstawiciel państwa rejestracji, państwa użytkownika, państwa konstruktora, państwa producenta lub państwa zapewniającego informacje, zaplecze lub ekspertów na wniosek państwa przeprowadzającego badanie;
- d) w odniesieniu do których państwo członkowskie, mające szczególny interes z racji ofiar wśród swoich obywateli lub poważnych obrażeń, którym obywatele ci ulegli, uzyskuje zgodę państwa przeprowadzającego badanie na mianowanie eksperta.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się także do kwestii związanych z terminową dostępnością informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku oraz z pomocą ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom rodzin tych osób.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów z udziałem statku powietrznego biorącego udział w akcjach wojskowych, celnych, policyjnych lub podobnych, z wyjątkiem przypadku, gdy dane państwo członkowskie postanowi inaczej zgodnie z art. 5 ust. 4 i ustawodawstwem krajowym.

*Artykuł 4***Organ ds. badania zdarzeń lotniczych**

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie lub nadzorowanie badania zdarzeń lotniczych, bez ingerencji z zewnątrz,

▼B

przez stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych („organ ds. badania zdarzeń lotniczych”), który jest w stanie niezależnie przeprowadzić pełne badanie zdarzenia lotniczego, albo samodzielnie, albo w ramach porozumień z innymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych jest niezależny pod względem funkcyjnym w szczególności od władz lotniczych odpowiedzialnych za zdadność do lotu, certyfikację, operacje lotnicze, obsługę techniczną, licencjonowanie, kontrolę ruchu lotniczego lub działalność lotnisk oraz, ogólnie, od jakiegokolwiek innej strony lub podmiotu, których interesy lub zakresy działania mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi ds. badania zdarzeń lotniczych lub mieć wpływ na jego obiektywność.

3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych, prowadząc badanie zdarzenia lotniczego, nie występuje do nikogo o instrukcje ani takich nie przyjmuje oraz ma nieograniczone uprawnienia do prowadzenia badania zdarzenia lotniczego.

4. Działania powierzone organowi ds. badania zdarzeń lotniczych można rozszerzyć na zbieranie i analizę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów zapobiegania wypadkom, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych ze standaryzacją.

5. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotniczego corocznie na szczeblu krajowym publikuje się sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji poufnych.

6. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje od odpowiedniego państwa członkowskiego środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do realizacji tego celu. W szczególności:

- a) szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych lub – w przypadku organu pełniącego różne funkcje – szef jego działu lotniczego ma doświadczenie i kompetencje w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, które pozwalają mu wykonywać zadania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i prawem krajowym;
- b) inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności;
- c) organ ds. badania zdarzeń lotniczych dysponuje co najmniej jedną osobą dyspozycyjną i upoważnioną do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie poważnych wypadków lotniczych;
- d) organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje budżet, który umożliwia mu wykonywanie swoich zadań;

▼ B

- e) organ ds. badania zdarzeń lotniczych ma do swojej dyspozycji bezpośrednio albo na zasadzie współpracy, o której mowa w art. 6, lub na podstawie porozumień z innymi krajowymi organami lub podmiotami, wykwalifikowanych pracowników i odpowiednie zaplecze, w tym biura i hangary pozwalające na przechowywanie i analizę badanych statków powietrznych, znajdujących się w nich przedmiotów oraz szczątków statków powietrznych.

▼ M2*Artykuł 5***Obowiązek przeprowadzenia badania**

1. Każdy wypadek lub poważny incydent z udziałem statku powietrznego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 ⁽¹⁾, podlega badaniu zdarzenia lotniczego w państwie członkowskim, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent.

2. W przypadku gdy statek powietrzny, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2018/1139, i który jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, uczestniczy w wypadku lub poważnym incydencie, którego miejsce nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek państwa, badanie zdarzenia lotniczego przeprowadzane jest przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego rejestracji.

3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania zdarzenia lotniczego, o którym mowa w ust. 1, 2 i 4, oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem konsekwencji danego wypadku lub poważnego incydentu oraz spodziewanych wniosków z tego badania mogących mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

4. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą postanowić o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w ust. 1 i 2, a także wypadków lub poważnych incydentów innych typów statków powietrznych, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich, jeśli spodziewają się, że mogą wyciągnąć z tego badania wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 2 niniejszego artykułu właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych może postanowić, biorąc pod uwagę spodziewane wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego, o niewszczynianiu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzałogowego statku powietrznego, w odniesieniu do którego nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, lub dotyczy załogowego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg, i w którym nikt nie odniósł poważnych ani śmiertelnych obrażeń.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

▼ M2

6. Badania zdarzeń lotniczych, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, w żadnym razie nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Muszą być niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności oraz pozostawać bez uszczerbku dla nich.

▼ B*Artykuł 6***Współpraca pomiędzy organami ds. badania zdarzeń lotniczych**

1. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych z jednego państwa członkowskiego może poprosić o pomoc organ ds. badania zdarzeń lotniczych z innego państwa członkowskiego. Jeżeli w następstwie takiego wniosku organ ds. badania zdarzeń lotniczych zgodzi się udzielić pomocy, pomoc taka powinna być w miarę możliwości świadczona nieodpłatnie.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może – za obopólną zgodą – przekazać zadanie przeprowadzenia badania wypadku lub poważnego incydentu innemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych i ułatwia temu organowi proces badania zdarzenia.

*Artykuł 7***Europejska Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych stworzyły pomiędzy sobą Europejską Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń w Lotnictwie Cywilnym („Sieć”), złożoną z szefów organów ds. badania zdarzeń lotniczych w poszczególnych państwach członkowskich lub – w przypadku organu pełniącego różne funkcje – szefa jego działu lotniczego, lub ich przedstawicieli, w tym przewodniczącego wybranego spośród tych osób na okres trzech lat.

W ramach ścisłych konsultacji z członkami Sieci, przewodniczący sporządza roczny program prac Sieci, który jest zgodny z celami i sposobami ich osiągnięcia określonymi odpowiednio w ust. 2 i 3. Komisja przekazuje program prac Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Przewodniczący sporządza również harmonogram spotkań Sieci.

2. Sieć ma na celu dalszą poprawę jakości badań prowadzonych przez właściwe organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wzmocnienie ich niezależności. W szczególności wspiera ona wysokie standardy metod badawczych oraz szkolenia inspektorów.

3. Aby osiągnąć cele określone w ust. 2, Sieć odpowiada w szczególności za:

a) przygotowywanie propozycji i doradzanie instytucjom Unii we wszystkich kwestiach związanych z rozwojem i wdrażaniem unijnych strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom i incydentom;

▼B

- b) wspieranie wymiany informacji użytecznych pod kątem poprawy bezpieczeństwa lotniczego i aktywne promowanie zorganizowanej współpracy między właściwymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych a Komisją, EASA oraz krajowymi organami lotnictwa cywilnego;
 - c) koordynowanie i organizowanie, w stosownych przypadkach, wzajemnych ocen, odnośnych działań szkoleniowych oraz programów szkoleń i podnoszenia kwalifikacji inspektorów;
 - d) promowanie najlepszych praktyk w zakresie badania zdarzeń lotniczych, mając na celu opracowanie wspólnej metodologii Unii w tym zakresie oraz sporządzenie wykazu takich praktyk;
 - e) wzmocnienie możliwości badawczych organów ds. badania zdarzeń lotniczych, szczególnie poprzez rozwijanie i zarządzanie Siecią wspólnego korzystania z zasobów;
 - f) udzielenie, na wniosek organów ds. badania zdarzeń lotniczych do celów stosowania art. 6, odpowiedniej pomocy, w tym przedstawienie wykazu inspektorów, wyposażenia i zasobów dostępnych w innych państwach członkowskich, mogących ewentualnie pomóc organom ds. badania zdarzeń lotniczych, które prowadzą badanie;
 - g) posiadanie dostępu do informacji zawartych w bazie danych, o której mowa w art. 18, i analizowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w tej bazie, mając na celu określenie istotnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa o znaczeniu dla całej Unii.
4. Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o działalności Sieci. Parlament Europejski informowany jest także każdorazowo, gdy Rada lub Komisja złoży wnioski do Sieci.
5. Członkowie Sieci nie występują do żadnych podmiotów o instrukcje ani nie przyjmują instrukcji, które mogłyby mieć wpływ na niezależność badania zdarzeń lotniczych.
6. EASA w stosownych przypadkach jest zapraszana do udziału w roli obserwatora w spotkaniach Sieci. Sieć może także zapraszać do udziału w swoich spotkaniach obserwatorów z organów ds. badania zdarzeń lotniczych z państw trzecich lub innych odpowiednich ekspertów.
7. Komisja aktywnie uczestniczy w pracach Sieci i otrzymuje od Sieci konieczne wsparcie w kwestiach związanych z wypracowywaniem polityki i uregulowań Unii dotyczących badania wypadków w lotnictwie cywilnym i zapobiegania im. Komisja udziela Sieci koniecznego wsparcia, w tym pomocy w przygotowywaniu i organizowaniu spotkań, a także w publikacji corocznego sprawozdania dotyczącego działalności Sieci. Komisja przekazuje sprawozdanie roczne Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

*Artykuł 8***Udział EASA i krajowych władz lotnictwa cywilnego w badaniu zdarzeń lotniczych****▼C1**

1. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych, pod warunkiem że spełnione jest wymaganie braku istnienia konfliktu interesów, zwracają się

▼ C1

do EASA i krajowych władz lotnictwa cywilnego zainteresowanych państw członkowskich, w zakresie ich kompetencji, do wyznaczenia przedstawiciela, który będzie brał udział:

▼ B

a) jako doradca osoby nadzorującej badanie zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 5 ust. 1 i 2, prowadzonym na terytorium jednego z państw członkowskich lub miejscu, o którym mowa w art. 5 ust. 2, pod kontrolą osoby nadzorującej badanie i według jej uznania;

b) jako doradca wyznaczony na mocy niniejszego rozporządzenia do wspierania pełnomocnego przedstawiciela lub pełnomocnych przedstawicieli z państw członkowskich w jakimkolwiek badaniu zdarzeń lotniczych przeprowadzanym w państwie trzecim, jeżeli zwrócono się do organu ds. badania zdarzeń lotniczych o oddelegowanie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami pełnomocnego przedstawiciela w celu przeprowadzania badania wypadku oraz incydentu lotniczego z udziałem statku powietrznego pod nadzorem pełnomocnego przedstawiciela.

2. Uczestnicy, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni w szczególności do:

a) udania się na miejsce wypadku i zbadania szczątków;

b) zaproponowania zakresu przesłuchania oraz uzyskiwania informacji od świadka;

c) uzyskania kopii wszystkich stosownych dokumentów i odpowiednich informacji merytorycznych;

d) udziału w odczytywaniu urządzeń rejestrujących, z wyjątkiem nagrań głosu lub obrazu z kabiny pilotów;

e) udziału w czynnościach badawczych poza miejscem wypadku, takich jak analiza części, testy i symulacje, prezentacje techniczne oraz spotkanie dotyczące postępów badania, z wyjątkiem spotkań mających na celu ustalenie przyczyn lub sformułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

3. EASA i krajowe władze lotnictwa cywilnego ułatwiają prowadzenie badania, w którym uczestniczą, poprzez dostarczanie wymaganych informacji, doradców i sprzętu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie.

*Artykuł 9***Obowiązek powiadamiania o wypadkach i poważnych incydentach**

1. Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego miejsca zdarzenia.

▼B

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych niezwłocznie powiadamia Komisję, EASA, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), państwa członkowskie i zainteresowane państwa trzecie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony.

*Artykuł 10***Udział państw członkowskich w badaniu zdarzeń lotniczych**

1. Po otrzymaniu od innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego powiadomienia o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu państwa członkowskie będące państwami rejestracji, operatora, konstruktora i producenta jak najszybciej informują państwo członkowskie lub państwo trzecie, na których terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, czy zamierzają wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami. Jeżeli wyznaczono pełnomocnego przedstawiciela, podaje się jego nazwisko i dane kontaktowe, a także oczekiwaną datę jego przybycia, w przypadku gdy zamierza on udać się do państwa, które wysłało powiadomienie.

2. Pełnomocni przedstawiciele państwa konstruktora są wyznaczani przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych działający w państwie członkowskim, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności posiadacza certyfikatu typu statku powietrznego lub zespołu napędowego.

*Artykuł 11***Status inspektorów ds. badania zdarzenia lotniczego**

1. Osoba nadzorująca badanie, po tym jak została wyznaczona przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych i niezależnie od jakiegokolwiek postępowania karnego, jest uprawniona do podjęcia środków niezbędnych do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego.

2. Niezależnie od wszelkich obowiązków związanych z poufnością przewidzianych w aktach prawnych Unii lub w prawie krajowym, osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do:

- a) posiadania natychmiastowego, nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;
- b) zagwarantowania natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy;
- c) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi;
- d) zwrócenia się o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;

▼B

- e) zwrócenia się o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań;
- f) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego;
- g) uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, operatora lub producenta statku powietrznego, władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne, EASA oraz podmiotów odpowiedzialnych za służby żeglugi powietrznej lub działalność portów lotniczych.

3. Osoba nadzorująca badanie przekazuje swoim ekspertom i doradcom, a także pełnomocnym przedstawicielom, jak również ich ekspertom i doradcom, uprawnienia wymienione w ust. 2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu zdarzenia lotniczego. Uprawnienia te nie naruszają praw osób prowadzących badanie i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za prowadzenie postępowania karnego.

4. Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje o instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie lub pełnomocnym przedstawicielem.

*Artykuł 12***Koordinacja badań**

1. W przypadku wszczęcia także postępowania karnego osoba nadzorująca badanie zostaje o tym powiadomiona. W takiej sytuacji osoba nadzorująca badanie zapewnia identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych i zachowuje nadzór nad nimi. Organ prowadzący postępowanie karne może wyznaczyć urzędnika pochodzącego z tego organu, aby asystował przy transporcie rejestratorów parametrów lotu lub materiałów dowodowych do miejsca ich odczytu lub badania. Jeżeli badanie lub analiza mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie takich materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie karne, bez uszczerbku dla prawa krajowego. Nieuzyskanie takiej zgody na warunkach zgodnych z uprzednimi ustaleniami, o których mowa w ust. 3, w rozsądnym terminie i nie później niż po upływie dwóch tygodni od otrzymania wniosku, nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie przeprowadzenia badania lub analizy. Jeżeli organ prowadzący postępowanie karne ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów, osoba nadzorująca badanie ma natychmiastowy i nieograniczony dostęp do tego rodzaju dowodów i korzysta z nich.

2. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo

▼B

krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Z zastrzeżeniem art. 14 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych, z jednej strony, i pozostałe organy, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takie jak organy prowadzące postępowanie karne, organy lotnictwa cywilnego i jednostki poszukiwawcze i ratunkowe, z drugiej strony, współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom.

Porozumienia te są zawierane w poszanowaniu niezależności organów ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiają rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych. Wcześniejsze ustalenia obejmują następujące kwestie:

- a) dostęp do miejsca wypadku;
- b) zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych;
- c) raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania;
- d) wymianę informacji;
- e) właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa;
- f) rozwiązywanie konfliktów.

Państwa członkowskie informują o tych porozumieniach Komisję, która przekazuje te informacje do wiadomości przewodniczącemu Sieci, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

*Artykuł 13***Zachowanie dowodów**

1. Państwo członkowskie, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, jest odpowiedzialne za zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie wszelkich rozsądnych działań w celu ochrony takich dowodów i bezpiecznego nadzorowania statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków w okresie, jaki może okazać się konieczny do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie – poprzez sfotografowanie lub innymi metodami – wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Bezpieczne nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

2. W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków,

▼B

pobierać z nich próbek i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.

3. Wszelkie zaangażowane osoby podejmują niezbędne działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności w celu zapobieżenia skasowaniu nagrań rozmów i alarmów po przelocie.

*Artykuł 14***Zabezpieczenie szczególnie chronionych danych**

1. Następujących dokumentów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego:

- a) wszelkich oświadczeń osób złożonych przed organem ds. badania zdarzeń lotniczych w trakcie badania zdarzenia lotniczego;
- b) zapisów ujawniających tożsamość osób, które składały zeznania w ramach badania zdarzenia lotniczego;
- c) informacji zebranych przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, które są szczególnie chronione i mają charakter osobisty, w tym informacji dotyczących zdrowia poszczególnych osób;
- d) materiałów, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie badania, takich jak notatki, szkice, opinie sporządzone przez inspektorów, opinie wyrażone w trakcie analizy informacji, w tym analizy informacji z rejestratora parametrów lotu;
- e) informacji i dowodów dostarczonych przez prowadzące badanie osoby z innych państw członkowskich lub państw trzecich zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami, jeżeli tego wymaga ich organ ds. badania zdarzeń lotniczych;
- f) projektów wstępnych lub końcowych raportów lub oświadczeń tymczasowych;
- g) nagrań głosu i obrazu w kokpicie i ich zapisów pisemnych oraz nagrań głosu z jednostek kontroli ruchu lotniczego, gwarantując również, że informacje niemające znaczenia dla badania zdarzenia, a w szczególności informacje dotyczące życia prywatnego, są odpowiednio chronione, bez uszczerbku dla ust. 3.

2. Następujących zapisów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego lub innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa:

- a) wszelkiej korespondencji pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
- b) pisemnych lub elektronicznych nagrań i zapisów pisemnych nagrań z jednostek kontroli ruchu lotniczego, w tym sprawozdań i wyników opracowanych do celów wewnętrznych;

▼B

- c) pism przewodnich w sprawie przekazania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa adresatowi przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, jeśli tego wymaga organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydający zalecenie;
- d) zgłoszeń o zdarzeniach sporządzonych na mocy dyrektywy 2003/42/WE.

Zapisy z rejestratora parametrów lotu nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego, cele zdatości do lotu lub obsługi technicznej, z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lub są ujawniane zgodnie z procedurami zabezpieczającymi.

3. Niezależnie od ust. 1 i 2, wymiar sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w sprawie ujawnienia zapisów zgodnie z prawem krajowym może jednak zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, do innych celów zgodnych z prawem przewyższają negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wyrzucić na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Państwa członkowskie mogą zdecydować o ograniczeniu zakresu przypadków, w których można podjąć taką decyzję o ujawnieniu, przy poszanowaniu aktów prawnych Unii.

Pozwolenie na przekazywanie zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, innemu państwu członkowskiemu do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego oraz, dodatkowo w odniesieniu do ust. 2, do celów innych niż związane z poprawą bezpieczeństwa lotniczego, może być udzielone, jeżeli prawo krajowe państwa przekazującego dopuszcza taką możliwość. Przetwarzanie lub ujawnianie zapisów otrzymanych w wyniku takiego przekazania przez organy państwa członkowskiego otrzymującego jest dopuszczalne jedynie po uprzednim zasięgnięciu opinii państwa przekazującego i z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego państwa członkowskiego otrzymującego.

4. Można ujawniać wyłącznie dane zdecydowanie konieczne do celów, o których mowa w ust. 3.

*Artykuł 15***Przekazywanie informacji**

1. Pracowników organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie lub wszelkie inne osoby wezwane do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego obowiązuje tajemnica zawodowa, w tym w odniesieniu do anonimowości osób uczestniczących w wypadku lub incydencie, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w art. 16 i 17 organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje informacje, które w jego opinii mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom lub poważnym incydentom, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub obsługę techniczną oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.

3. Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w art. 16 i 17, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie i pełnomocny przedstawiciel lub pełnomocni przedstawiciele, o których mowa w art.

▼B

8, przekazują EASA i krajowym organom lotnictwa cywilnego odpowiednie informacje merytoryczne uzyskane podczas badania zdarzenia lotniczego, z wyjątkiem informacji, o których mowa w art. 14 ust. 1, lub informacji powodujących konflikt interesów. Informacje, które otrzymuje EASA i krajowe organy lotnictwa cywilnego, są chronione zgodnie art. 14 oraz obowiązującymi unijnymi i krajowymi aktami prawnymi.

4. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie jest upoważniony do poinformowania ofiar i członków ich rodzin lub ich stowarzyszeń lub do podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych, informacji o procedurze badania zdarzenia lotniczego, w miarę możliwości wstępnych sprawozdań lub wniosków lub zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie będzie to miało niekorzystnego wpływu na realizację celu badania i jest w pełni zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

5. Przed podaniem do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w ust. 4, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje je ofiarom i ich rodzinom lub ich stowarzyszeniom w sposób, który nie ma niekorzystnego wpływu na realizację celu badania.

*Artykuł 16***Raport z badania**

1. Każde badanie zdarzenia lotniczego kończy się sporządzeniem raportu w formie stosownej do rodzaju i powagi wypadku lub poważnego incydentu. Raport stwierdza, że jedynym celem badania zdarzeń lotniczych jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. W stosownych przypadkach raport zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

2. W raporcie chroni się anonimowość wszelkich osób uczestniczących w wypadku lub poważnym incydencie.

3. W przypadku gdy raporty zostają sporządzone przed zakończeniem badania zdarzenia lotniczego, przed ich opublikowaniem organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów, w tym do EASA, a za ich pośrednictwem do posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora. Obowiązuje ich tajemnica zawodowa w odniesieniu do zakresu konsultacji.

4. Przed publikacją końcowego raportu organ ds. badania zdarzeń lotniczych zwraca się z prośbą o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów, w tym do EASA, a za ich pośrednictwem do zainteresowanego posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora, których obowiązuje tajemnica zawodowa na podstawie obowiązujących zasad w odniesieniu do zakresu konsultacji. Występując o takie uwagi, organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.

5. Informacje objęte art. 14 włącza się do raportu tylko wówczas, gdy mają one znaczenie dla analizy wypadku lub poważnego incydentu. Informacje lub częściowe informacje nieistotne ze względu na analizę nie są ujawniane.

▼B

6. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych podaje do publicznej wiadomości raport końcowy w możliwie najkrótszym terminie i, w miarę możliwości, w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku lub poważnego incydentu.

7. Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego w ciągu 12 miesięcy, organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku lub poważnego incydentu, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

8. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje jak najszybciej kopię raportu końcowego i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

- a) organom ds. badania zdarzeń lotniczych i organom lotnictwa cywilnego w zainteresowanych państwach oraz ICAO, zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami;
- b) adresatom zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w raporcie;
- c) Komisji i EASA, z wyjątkiem sytuacji, gdy raport jest ogólnodostępny za pośrednictwem mediów elektronicznych – w takim przypadku organ ds. badania zdarzeń lotniczych jedynie powiadamia je o tym dostępie.

*Artykuł 17***Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

1. Na dowolnym etapie badania zdarzenia lotniczego organ ds. badania zdarzeń lotniczych w opatrzonym datą piśmie przekazuje – po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z właściwymi stronami – zainteresowanemu organom, w tym organom w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może także wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy kilku badań, lub wszelkich innych czynności przeprowadzonych zgodnie z art. 4 ust. 4.

3. Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek, poważny incydent lub incydent.

*Artykuł 18***Stosowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i baza zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**

1. W ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat potwierdza otrzymanie pisma i informuje organ ds. badania zdarzeń lotniczych, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach, o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.

▼B

2. W ciągu 60 dni od otrzymania odpowiedzi organ ds. badania zdarzeń lotniczych informuje adresata, czy uważa odpowiedź za właściwą, i przekazuje uzasadnienie, jeżeli nie zgadza się z decyzją o niepodjęciu działań.
3. Każdy organ ds. badania zdarzeń lotniczych stosuje procedury archiwizacji odpowiedzi otrzymanych w związku z wydanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa.
4. Wszystkie podmioty otrzymujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, w tym organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego na poziomie państwa członkowskiego i Unii, stosują procedury monitorowania postępów w działaniach podjętych w związku z otrzymanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa.
5. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych rejestrują w centralnym archiwum – ustanowionym na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE ⁽¹⁾ – wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 17 ust. 1 i 2, a także odpowiedzi otrzymane w związku z tymi zaleceniami. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych rejestrują także w centralnym archiwum wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa otrzymane od państw trzecich.

▼M1**▼B***Artykuł 20***Informacje o osobach i towarach niebezpiecznych na pokładzie**

1. Linie lotnicze z Unii obsługujące połączenia z portów lotniczych lub do portów lotniczych oraz przedsiębiorstwa lotnicze z państw trzecich obsługujące połączenia z portów lotniczych znajdujących na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, stosują procedury umożliwiające przedstawienie:
 - a) najszybciej, jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu dwóch godzin od powiadomienia o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny potwierdzonego i opartego na najpewniejszych dostępnych w tym momencie informacjach wykazu wszystkich osób przebywających na pokładzie tego statku powietrznego; oraz
 - b) niezwłocznie po powiadomieniu o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny, wykazu towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie.
2. Wykazy, o których mowa w ust. 1, udostępniane są organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie, organowi wyznaczonemu przez każde państwo członkowskie do kontaktu z rodzinami osób na pokładzie oraz, w razie konieczności, służbom medycznym, które mogą potrzebować takich informacji w celu udzielenia pomocy ofiarom.
3. Aby umożliwić szybkie informowanie rodzin pasażerów o obecności ich krewnych na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, linie lotnicze sugerują pasażerom podawanie nazwiska

⁽¹⁾ Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

▼B

i danych osoby kontaktowej w razie wypadku. Informacje te mogą być wykorzystywane przez linie lotnicze jedynie w razie wypadku oraz nie mogą być one przekazywane osobom trzecim ani wykorzystywane do celów komercyjnych.

4. Nazwiska osoby na pokładzie nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią rodziny tej osoby. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 lit. a), pozostaje tajny zgodnie z unijnymi i krajowymi aktami prawnymi, a nazwisko każdej osoby widniejące w tym wykazie udostępnia się do wiadomości publicznej tylko wtedy, gdy nie sprzeciwiają się temu rodziny poszczególnych osób na pokładzie.

*Artykuł 21***Pomoc udzielana ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom**

1. W celu zapewnienia bardziej kompleksowej i zharmonizowanej reakcji na wypadki w skali UE każde państwo członkowskie opracowuje na poziomie krajowym plan działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku w lotnictwie cywilnym. Tego rodzaju plan działania w sytuacji nadzwyczajnej obejmuje również pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Plany te obejmują m.in. pomoc psychologiczną dla poszkodowanych i ich rodzin oraz pozwalają liniom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Państwa członkowskie przeprowadzają audyt planów pomocy sporządzonych przez linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium. Państwa członkowskie zachęcają również linie lotnicze z państw trzecich, które działają w Unii, do podobnego przyjęcia planu pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin.

3. Gdy zdarzy się wypadek, państwo członkowskie odpowiedzialne za badanie zdarzenia, państwo, w którym zarejestrowane są linie lotnicze będące właścicielem statku powietrznego, który uległ wypadkowi, lub państwo członkowskie, którego znaczna liczba obywateli znajduje się na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, wskazuje osobę kontaktową odpowiedzialną za udzielanie informacji poszkodowanym i ich rodzinom.

4. Państwo członkowskie lub państwo trzecie szczególnie zainteresowane wypadkiem, który wydarzył się na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, w związku z faktem, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły poważne obrażenia, są obywatele tego państwa, ma prawo wyznaczyć eksperta uprawnionego do:

- a) udania się na miejsce wypadku;
- b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji merytorycznych, które organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie zatwierdził do podania do wiadomości publicznej, a także informacji o postępach badania;
- c) otrzymania kopii raportu końcowego.

▼B

5. Ekspert wyznaczony zgodnie z ust. 4 może pomagać, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów, w identyfikacji ofiar oraz uczestniczyć w spotkaniach z pochodzącymi z jego państwa osobami, które przeżyły wypadek.

6. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych⁽¹⁾ – także przewoźnicy lotniczy z krajów trzecich spełniają obowiązki w zakresie ubezpieczeń określone w tym rozporządzeniu.

*Artykuł 22***Dostęp do dokumentów i ochrona danych osobowych**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽²⁾.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽³⁾ oraz rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽⁴⁾.

*Artykuł 23***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

*Artykuł 24***Zmiana rozporządzenia**

Niniejsze rozporządzenie podlega przeglądowi nie później niż dnia 3 grudnia 2014 r. Jeżeli Komisja uzna, że niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione, zwraca się do Sieci o wydanie wstępnej opinii, którą należy przekazać także Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, państwom członkowskim i EASA.

*Artykuł 25***Uchylenia**

Niniejszym uchyla się dyrektywę 94/56/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

▼B

Artykuł 26

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.



ZAŁĄCZNIK

Wykaz przykładów poważnych incydentów

Wymienione incydenty są typowymi przykładami incydentów, które mogą być poważnymi incydentami. Wykaz nie jest zamknięty i służy jedynie jako wskazówka przy definiowaniu „poważnego incydentu”.

- Sytuacja bliska zderzeniu i wymagająca manewru unikowego, lub sytuacja, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby odpowiednie dla uniknięcia zderzenia lub innej niebezpiecznej sytuacji,
- minimalne uniknięcie zderzenia z naturalnymi przeszkodami,
- przerwane starty na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- starty na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- lądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- poważne niedociągnięcie względem uzyskania właściwych osiągnięć statku powietrznego podczas startu lub początkowego wznoszenia,
- pożar i dym w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożar silnika, nawet jeśli zostały ugaszone z wykorzystaniem środków gaśniczych,
- zdarzenie wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę,
- awaria konstrukcji statku powietrznego lub rozpad silnika, w tym awarie silników turbinowych, których nie można zakwalifikować do wypadków lotniczych,
- wielokrotne niesprawności jednego lub większej liczby układów statku powietrznego, które w znacznym stopniu wpływają na eksploatację statku powietrznego,
- przypadki utraty zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu,
- ilość paliwa wymagająca zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej,
- wtargnięcia na drogę startową sklasyfikowane jako stopień A zgodnie z Podręcznikiem dotyczącym zapobiegania wtargnięciom na drogę startową (The Manual on the Prevention of Runway Incursions) (ICAO dok. 9870), który zawiera informacje na temat klasyfikacji wtargnięć ze względu na stopień stworzonego przez nie zagrożenia,
- incydenty związane ze startem lub lądowaniem. Incydenty w rodzaju lądowania za bliskiego, przekroczenia pasa startowego lub zjechania z pasa startowego,
- awarie systemów, zjawiska atmosferyczne, eksploatacja statku powietrznego poza zatwierdzoną obwiednią obciążeń w locie oraz inne zdarzenia, które mogły sprawić trudności w sterowaniu statkiem powietrznym,
- awaria więcej niż jednego systemu w obrębie systemu nadmiarowego, który jest obowiązujący dla kierowania i nawigacji podczas lotu.