



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

---

*Õigusloomega seotud konsolideeritud dokument*

---

21.9.2010

EP-PE\_TC1-COD(2009)0170

**\*\*\*I**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

vastu võetud esimesel lugemisel 21. septembril 2010. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr .../2010, tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ  
(EP-PE\_TC1-COD(2009)0170)

PE 443.885

**ET**

ÜHINENUD MITMEKESISUSES

**ET**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

**vastu võetud esimesel lugemisel 21. septembril 2010. aastal**

**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr .../2010,  
tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning  
millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>1</sup>,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

võttes arvesse Euroopa andmekaitseinspektori arvamust<sup>2</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> 27. mai 2010. aasta aramus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

<sup>2</sup> ELT C 132, 21.5.2010, lk 1.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi 21. septembri 2010. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa tsiviillennunduses tuleks tagada üldine kõrge ohutustase ning suurendada jõupingutusi õnnetuste ja intsidentide arvu vähendamiseks, et tagada üldsuse usaldus lennutranspordi vastu.
- (2) Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide viivitamatu ohutusalane uurimine parandab lennuohutust ja aitab ära hoida õnnetuste ja intsidentide toimumist.
- (3) Ohutusega seotud intsidentide uurimistulemustest aruandmine, nende analüüs ja levitamine on üliolulised lennuohutuse parandamiseks. Seetõttu peaks komisjon enne 31. detsembrit 2011 esitama ettepaneku vaadata läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiv 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses<sup>1</sup>.
- (4) Ohutusalase uurimise ainus eesmärk peaks olema õnnetuste ja intsidentide ennetamine tulevikus, mitte süüle või vastutusele osutamine.
- (5) Arvesse tuleks võtta 7. detsembril 1944. aastal Chicagos allakirjutatud rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon”), millega on ette nähtud õhusõidukite ohutu käitamise tagamiseks vajalike meetmete rakendamine. Eelkõige tuleks arvesse võtta Chicago konventsiooni 13. lisa ja selle hilisemaid muudatusi, milles sätestatakse rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad õhusõidukitega toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimiseks, ning neis kasutatud terminite – registreerimisriik, käitajariik, projekteerimisriik, tootjariik ja toimumisriik – tähendusi.

---

<sup>1</sup> ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

- (6) Vastavalt Chicago konventsiooni 13. lisas sätestatud rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele tuleks õnnetuste ja tõsiste intsidentide uurimine läbi viia selle riigi vastutusel, kus õnnetus või tõsine intsident toimus, või registreerimisriigi vastutusel, juhul kui ei ole võimalik täpselt määratleda, millise riigi territooriumil õnnetus või tõsine intsident toimus. Riik võib delegeerida uurimise läbiviimise teisele riigile või taotleda teise riigi abi. Ohutusosalased uurimised liidus tuleks läbi viia samamoodi.
- (7) Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiivi 94/56/EÜ (millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted)<sup>1</sup> rakendamise kogemusi tuleks kasutada selleks, et tõhustada liidus tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist.
- (8) Arvesse tuleks võtta muutusi, mis on toimunud pärast direktiivi 94/56/EÜ vastuvõtmist liidu tsiviillennundust hõlmavas institutsioonilises ja õiguslikus raamistikus, eelkõige Euroopa Lennundusohutusameti asutamist. Arvesse tuleks võtta ka lennuohutusosalaste soovitude liidu mõõdet, sest üha enam reguleeritakse lennuohutust liidu tasandil.

---

<sup>1</sup> EÜT L 319, 12.12.1994, lk 14.

- (9) Euroopa Lennundusohutusamet teostab liikmesriikide nimel projekteerijariigi, tootjariigi ja registreerimisriigi projektide kinnitamisega seotud toiminguid ja ülesandeid, nagu on sätestatud Chicago konventsioonis ja selle lisades. Seetõttu tuleks kutsuda Euroopa Lennundusohutusametit kooskõlas Chicago konventsiooni 13. lisaga osalema ohutuslastel uurimistel, et ta aitaks oma pädevuse piires suurendada uurimise tõhusust ning tagada õhusõidukite konstruktsiooni ohutust, ilma et see mõjutaks uurimise sõltumatust. Siseriiklikke tsiviillennundusameteid tuleks samuti kutsuda ohutuslastel uurimistel osalema.
- (10) Võttes arvesse nende ülesandeid seoses lennuohutuse tagamisega, peaks Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite määratud isikutel olema juurdepääs lennuohutusnõuete tõhususe hindamiseks olulisele teabele.
- (11) Eesmärgiga tagada lennuõnnetuste ja -intsidentide paremat ennetamist, peaks ka Euroopa Lennundusohutusamet koostöös liikmesriikide pädevate asutustega osalema vahejuhtumitest teatamise süsteemide raames toimivas teabevahetuses ja teabe analüüsimises vastavalt direktiivile 2003/42/EÜ, vältides seejuures huvide konflikti. Kõnealune teave peaks olema piisavalt kaitstud loata kasutamise või avalikustamise eest.
- (12) Tunnistatud on asjaolu, et Euroopa Lennundusohutusameti ja liikmesriikide pädevate asutuste osalemine direktiiviga 2003/42/EÜ hõlmatud teabevahetuses ja teabe analüüsimises võib ohutuslastele uurimistele kaasa aidata võrgujuurdepääsu kaudu tsiviillennunduse vahejuhtumeid käsitleva teabe keskses andmekogus sisalduvale asjakohasele ohutuslastele teabele.

- (13) Ohutuslaste uurimiste ulatus peaks sõltuma järeldest, mida need võimaldavad lennuohutuse parandamiseks teha, võttes eelkõige arvesse uurimisressursside kulutasuva kasutamise vajadust liidus.
- (14) Õnnetuste ja intsidentide ohutusalase uurimise peaks läbi viima sõltumatu lennuõnnetuste uurimisorgan või see tuleks läbi viia tema kontrolli all, et vältida mis tahes huvide konflikti või mis tahes võimalikku välist sekkumist uuritavate vahejuhtumite põhjuste väljaselgitamisse.
- (15) Lennuõnnetuste uurimisorganid on ohutusalase uurimisprotsessi keskmes. Nende töö on õnnetuse või intsidenti põhjuste väljaselgitamisel otsustava tähtsusega. Seetõttu on vältimatult vajalik, et uurimisorganid saaksid uurimist läbi viia täiesti sõltumatult, lisaks peavad neil tulemusliku ja tõhusa uurimise läbiviimiseks olemas olema vajalikud rahalised ja inimressursid.
- (16) Liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganite võimekust tuleks suurendada ning tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise tõhustamiseks liidus on vajalik, et uurimisorganid teeksid koostööd.

- (17) Lennuõnnetuste uurimisorganite koordineerivat rolli tuleks Euroopa tasemel tunnustada ja tugevdada, et luua lennuohutuses tõelist lisandväärtust, toetudes selliste organite vahel juba praegu toimivale koostööle ja liikmesriikides kasutusel olevatele uurimisvahenditele, mida tuleks kasutada võimalikult kulutasuval viisil. Kõnealust tunnustamist ja tugevdamist oleks võimalik kõige paremini saavutada tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku (edaspidi „võrgustik”) abil, millel oleks selgelt määratletud roll ja ülesanded.
- (18) Võrgustiku koordineeriv tegevus peaks olema läbipaistev ja sõltumatu ning liit peaks võrgustikku aktiivselt toetama.
- (19) Käesoleva määruse eesmärgi võib paremini saavutada koostöös kolmandate riikidega, kellel võiks lubada osaleda võrgustiku töös vaatlejatena.
- (20) Kuna ohutusalaste uurimiste jaoks tuleb tagada selged õigused, peaksid liikmesriigid tagama kooskõlas kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate kehtivate õigusaktidega ja vajaduse korral tihedas koostöös nimetatud asutustega, et lennuõnnetuste uurimisorganitel võimaldatakse lennuohutuse huvides oma kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes. Lennuõnnetuste uurimisorganitele tuleks seetõttu anda kohene ja piiranguteta juurdepääs õnnetuskohale ning teha neile kättesaadavaks kõik ohutusalase uurimise nõuete täitmiseks vajalikud elemendid, seadmata samas ohtu kohtuliku uurimise eesmärgi.

- (21) Õnnetuste tõhus ohutusalane uurimine on võimalik üksnes siis, kui olulisi tõendeid säilitatakse nõuetekohaselt.
- (22) Tsiviillennunduse ohutussüsteem põhineb õnnetuste ja intsidentidega seotud tagasisidel ja järeldustel, mis nõuab konfidentsiaalsuseeskirjade ranget kohaldamist, et tagada väärtuslike teabeallikate säilimine ka tulevikus. Sellest lähtudes tuleks tundlikku ohutusalast teavet asjakohaselt kaitsta.
- (23) Õnnetusega seoses kerkib esile terve rida erinevaid avalikke huve nagu tulevaste õnnetuste ärahoidmine ja kohane õigusemõistmine. Kõnealused huvid on laiemad kui õnnetusega seotud osapoolte isiklikud huvid ja konkreetne sündmus. Üldine avalik huvi nõuab kõikide huvide õiget tasakaalu.
- (24) Tsiviillennundussüsteem peaks ühtlasi soosima karistamisele mittesuunatud õhkkonna loomist, mis hõlbustaks spontaanset vahejuhtumitest teatamist ning aitaks nii edendada nn mõistliku tegutsemise põhimõtte levikut.
- (25) Ohutusalase uurimise käigus isiku poolt antud teavet ei tohiks kasutada selle isiku vastu, piiramata põhiseaduse põhimõtete ja siseriikliku õiguse kohaldamist.
- (26) Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata juhtumeid, mille puhul võidakse vastu võtta otsus ohutusalase uurimise käigus kogutud teabe avalikustamise kohta, ilma et see mõjutaks õigusemõistmise tõrgeteta kulgu.



- (27) Lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamiseks on oluline edastada võimalikult lühikese aja jooksul asjakohane teave, sealhulgas eelkõige ohutusalase uurimise tulemuste aruanded ja neist tulenevad lennuohutusalased soovitusel.
- (28) Tsiviillennunduses õnnetuste ja intsidentide asjakohase ennetamise tagamiseks peaks pädev asutus alati kaaluma lennuõnnetuse või tõsise intsidendi uurimise või muude allikate, näiteks ohutusuuringute põhjal antud lennuohutusalaseid soovitusi ning vajaduse korral neile vastavalt tegutsema.
- (29) Tuleks soodustada teadusuuringuid nii reaalajas õhusõidukite asukoha määramise valdkonnas kui ka pardaregistraatorite salvestatud teabe kättesaamiseks ilma pardaregistraatorite füüsilise kohaloluta – see võimaldaks parandada uurijate käsutuses olevaid lennuõnnetuse põhjuste väljaselgitamise vahendeid ning suurendaks ühtlasi korduvate intsidentide ennetamise suutlikkust. Selline areng oleks oluline edasimineku lennuohutuse valdkonnas.
- (30) Kogemused on näidanud, et õhusõiduki pardal viibivate isikute usaldusväärsete nimekirjade kiire hankimine võib mõnikord keeruline olla, kuid ka seda, et oluline on kehtestada tähtaeg, millest alates võib lennuettevõtjalt nimekirja nõuda. Lisaks peaksid sellistes nimekirjades sisalduvad andmed olema kaitstud loata kasutamise või avalikustamise eest. Ühtlasi on vaja nimekirja õnnetusse sattunud õhusõiduki pardal olevatest ohtlikest kaupadest, et vähendada õnnetuspaigal ohtu õnnetuse uurijatele.

- (31) Lennuõnnetuse korral on keeruline teha kiiresti kindlaks õiget kontaktisikut, kellele pardal viibinud reisijast teatada. Reisijatele tuleks seetõttu pakkuda võimalust kontaktisiku määramiseks.
- (32) Lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamist tuleks asjakohaselt täpsustada.
- (33) See, kuidas liikmesriigid ja lennuettevõtjad õnnetuse ja selle tagajärgedega tegelevad, on otsustava tähtsusega. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema olema hädaolukordade lahendamise kava, milles on eelkõige ette nähtud lennujaama päästeteenistus ning tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamine. Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamiskava peaks olema olema ka lennuettevõtjatel. Eritähelepanu tuleks pöörata ohvrite, nende lähedaste ja nende ühenduste toetamisele ja nendega suhtlemisele.
- (34) Käesoleva määruse kohaldamisel tuleks täiel määral arvestada asjakohastes liidu õigusaktides sätestatud eeskirju andmetele juurdepääsu, andmete töötlemise ja isikuandmete kaitse kohta.

- (35) Karistused peaksid eelkõige võimaldama karistada iga isikut, kes käesoleva määruse vastaselt avalikustab käesoleva määrusega kaitstud teavet, tõkestab lennuõnnetuste uurimisorgani tegevust, eelkõige takistades uurijaid nende ülesannete täitmisel või keeldudes edastamast vajalikke salvestisi, olulist teavet ja dokumente neid peites, muutes või hävitades või kes, omades teadmisi õnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kohta, ei teavita sellest asjaomaseid organeid.
- (36) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt ühtsete eeskirjade kehtestamist tsiviillennunduse ohutusalaseks uurimiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning selle üleeuroopalise kohaldamisala ja mõju tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (37) Direktiiv 94/56/EÜ tuleks seega kehtetuks tunnistada.
- (38) Cordobas 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltarilennujaama käsitlev ministrite deklaratsioon asendab Londonis 2. detsembril 1987. aastal esitatud ühisdeklaratsiooni Gibraltarilennujaama kohta ning selle täiel määral täitmist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni täitmiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## Artikkel 1

### Eesmärk

1. Käesoleva määruse eesmärk on parandada lennuohutust, sealhulgas tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku loomise abil, tagades Euroopa tsiviillennunduse ohutusalaste uurimiste tõhususe, kiiruse ja kõrge kvaliteedi, mille ainus eesmärk on õnnetuste ja intsidentide ennetamine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele. Käesolevas määruses sätestatakse ka eeskirjad õnnetuses osalenud õhusõiduki pardal olevaid isikuid ja ohtlikke kaupu käsitleva teabe õigeaegse kättesaadavuse kohta. Lisaks on käesoleva määruse eesmärk parandada lennuõnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamist.
2. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibralteri lennujaama suhtes ei järeldu, et see mõjutaks Hispaania Kuningriigi ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vastavaid õiguslikke seisukohti nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „lennuõnnetus” – õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, siis juhtum, mis toimub ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jõuseade on seiskunud, mille käigus:

a) saab inimene surmavalt või raskelt vigastada, mille põhjuseks on:

- õhusõidukis viibimine või
- otsene kontakt õhusõiduki mis tahes osaga (kaasa arvatud osad, mis on õhusõiduki küljest eraldunud) või
- otsene kokkupuude reaktiivjoaga,

välja arvatud juhul, kui vigastused on tekkinud loomulikel põhjustel, isiku enda või teiste isikute tekitatud, või kui vigastada on saanud piletitä reisijad, kes varjasid ennast väljaspool reisijatele ja meeskonnaliikmetele ettenähtud alasid, või

- b) saab õhusõiduk või selle konstruktsioon kahjustusi, mille tagajärjel kahjustatakse õhusõiduki konstruktsiooni tugevust või halvenevad õhusõiduki tehnilised ja lennuomadused ning õhusõiduk vajab tavaliselt suuremat remonti või vigastatud osa asendamist,
- välja arvatud mootoririke või -vigastus, kui vigastatud on ainult üks mootor (sh selle kapotid ja agregaadid), või kui vigastatud on ainult propellerid, tiiva otsad, antennid, andurid, rehvid, pidurid, rattad, voolundid, luugid, teliku luugid, esiklaasid, lennuki pealispind (nt kerged mõlgid või torkeaugud) või väikesed peatiiviku labade, sabatiiviku labade või teliku vigastused ning rahe või lindude tekitatud vigastused (kaasa arvatud augud radari antenni kattes), või
- (c) on õhusõiduk kadunud või täiesti ligipääsmatu;
- 2) „volitatud esindaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes osalema ohutusalases uurimises, mille viib läbi mõni teine riik. Liikmesriigi määratud volitatud esindaja on lennuõnnetuste uurimisorganist;
- 3) „nõustaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes abistama riigi volitatud esindajat ohutusalases uurimises;
- 4) „põhjused” – tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid õnnetuse või intsidendini; põhjuste kindlakstegemine ei tähenda süüle osutamist ega haldus-, tsiviil- või kriminaalvastutuse määramist;

- 5) „surmav vigastus” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 30 päeva jooksul;
- 6) „pardaregistraator” – salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada õnnetuse või intsidendi ohutusalast uurimist;
- 7) „intsident” – juhtum, mis ei ole õnnetus, kuid on seotud õhusõiduki käitamisega ning mõjutab või võib mõjutada käitamise ohutust;
- 8) „rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad” – Chicago konventsiooni artikli 37 kohaselt vastu võetud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad õhusõidukitega toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimiseks;
- 9) „juhtivuurija” - vajaliku kvalifikatsiooniga isik, kes on määratud vastutama ohutusalase uurimise korraldamise, läbiviimise ja juhtimise eest;
- 10) „käitaja” – füüsiline või juriidiline isik, kes käitab või kavatseb käitada ühte või mitut õhusõidukit;
- 11) „asjaomane isik” – õnnetuses või tõsisel intsidentis osalenud õhusõiduki omanik, meeskonnaliige või käitaja; mis tahes muu isik, kes on seotud kõnealuse õhusõiduki hooldamise, projekteerimise, tootmise või selle meekonna koolitamisega; mis tahes muu isik, kes on seotud lennujuhtimisteenuse osutamisega, lennuinformatsiooni andmisega või lennuväljateenuste pakkumisega kõnealusele õhusõidukile; siseriikliku tsiviillennundusameti või Euroopa Lennundusohutusameti töötajad;

- 12) „esialgne aruanne” – teatis, mille abil levitatakse kiiresti uurimise esimestes etappides kogutud andmeid;
- 13) „lähedased” – õnnetuse ohvri perekonnaliikmed ja/või lähisugulased ja/või muud talle lähedased isikud ohvri päritoluriigi õiguse tähenduses;
- 14) „ohutusallane uurimine” – õnnetuste või intsidentide ennetamiseks lennuõnnetuste uurimisorgani läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (sealhulgas põhjus(t)e ja/või mõjutavate tegurite kindlakstegemist) ja vajaduse korral lennuohutusallaste soovitude väljatöötamist;
- 15) „lennuohutusallane soovitus” – ohutusallase uurimise jooksul kogutud teabel või muudel allikatel, näiteks ohutusuuringutel põhinev lennuõnnetuste uurimisorgani tehtud ettepanek, mille eesmärk on ennetada õnnetusi ja intsidente;
- 16) „tõsine intsident” – intsident, millega kaasnevad asjaolud viitavad sellele, et suure tõenäosusega oleks võinud toimuda õhusõiduki käitamisega seotud õnnetus, ning mis mehitatud õhusõiduki puhul toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, või kui on tegemist mehitamata õhusõidukiga, ajavahemikus alates hetkest, mil õhusõiduk on valmis lendamise eesmärgil liikuma, kuni hetkeni, mil see pärast lennu sooritamist seisma jääb ning selle peamine jõuseade on seiskunud (tõsiste intsidentide näited on loetletud lisas);
- 17) „raske vigastus” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis toob kaasa ühe järgmistest tagajärgedest:
- a) pikem kui 48-tunnine haiglaravi, mis algab seitsme päeva jooksul vigastuse tekkimise päevast;



- b) luumurd (välja arvatud sõrmede, varvaste või nina lihtmurrud);
- c) vigastused, mis põhjustavad suurt verejooksu, närvide, lihaste või kõõluste kahjustusi;
- d) mis tahes siseelundi vigastus;
- e) teise või kolmanda astme põletus või mis tahes põletus, mis kahjustab rohkem kui 5 % kehapinnast;
- f) kinnitust leidnud kokkupuude nakkusohtlike ainete või kahjuliku kiirgusega.

### Artikkel 3

#### Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste õnnetuste ja tõsiste intsidentide ohutusalase uurimise suhtes:
  - a) mis on toimunud liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kooskõlas liikmesriikide rahvusvaheliste kohustustega;

- b) mis on toimunud väljaspool liikmesriikide territooriumi, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kui selles osales liikmesriigis registreeritud õhusõiduk või liikmesriigis registreeritud lennuettevõtja käitav õhusõiduk, kui sellist uurimist ei vii läbi muu riik;
  - c) mille puhul liikmesriigil on vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele õigus määrata volitatud esindaja, kes osaleb uurimist läbiviiva riigi palvel registreerimisriigi, käitajariigi, projekteerimisriigi, tootjariigi või teavet andva, rajatise pakkuva või eksperte lähetava riigi esindajana;
  - d) mille puhul uurimist läbiviiv riik on lubanud liikmesriigil määrata eksperdi, kuna liikmesriigil on selleks erihuvi seoses tema kodanike surma või raskete vigastustega.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse ka õnnetuses osalenud õhusõiduki pardal olevaid isikuid ja ohtlikke kaupu käsitleva teabe õigeaegse kättesaadavusega ning lennuõnnetuse ohvrite ja nende lähedaste abistamisega seotud küsimuste suhtes.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata selliste õnnetuste ja tõsiste intsidentide ohutuslaste uurimiste suhtes, mis toimuvad õhusõidukiga, mis tegutseb sõjaväe-, tolli-, politsei- või muus sarnases teenistuses, välja arvatud juhul, kui asjaomane liikmesriik vastavalt artikli 5 lõikele 4 ja siseriiklikele õigusaktidele nii määrab.

## Artikkel 4

### Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorgan

1. Kõik liikmesriigid tagavad, et ohutusalased uurimised viib ilma välise sekkumiseta läbi või neid kontrollib tsiviillennunduses toimunud õnnetuste alaline siseriiklik uurimisorgan (edaspidi „lennuõnnetuste uurimisorgan”), mis on võimeline sõltumatult läbi viima täieliku ohutusalase uurimise kas iseseisvalt või kokkulepete alusel koos teiste lennuõnnetuste uurimisorganitega.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan on oma tegevuses sõltumatu eelkõige lennundusasutustest, kes vastutavad lennukõlblikkuse, sertifitseerimise, lennutegevuse, hoolduse, litsentsimise, lennuliikluse juhtimise või lennuvälja käitamise eest, ja üldisemalt kõigist isikutest või üksustest, kelle huvid või missioon võiks olla vastuolus lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesandega või mõjutada tema objektiivsust.
3. Ohutusalase uurimise läbiviimisel ei küsi lennuõnnetuste uurimisorgan kelleltki juhiseid ega võta neid ka vastu ning tal on piiramatud volitused ohutusalaste uurimiste läbiviimisel.
4. Lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesanded võivad hõlmata ka lennuohutusega seotud teabe kogumist ja analüüsimist, eriti õnnetuste ja intsidentide ennetamiseks, kui see tegevus ei mõjuta tema sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või normatiivsetes küsimustes.

5. Üldsuse teavitamiseks üldisest lennuohutustasemest avaldatakse igal aastal siseriiklikul tasandil ohutusaruanne. Analüüsis ei avaldata konfidentsiaalse teabe allikaid.
6. Lennuõnnetuste uurimisorganile tagatakse asjaomase liikmesriigi poolt tingimused oma kohustuste sõltumatuks täitmiseks ja selleks saab ta piisavalt vahendeid. Eelkõige:
  - a) käesoleva määruse ja siseriikliku õiguse kohaselt oma ülesannete täitmiseks on lennuõnnetuste uurimisorgani juht ja/või mitme transpordiliigiga tegeleva organi korral selle lennundusharu juht kogenud ja pädev tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas;
  - b) uurijatele omistatakse staatus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse;
  - c) lennuõnnetuste uurimisorganisse kuulub vähemalt üks kättesaadav uurija, kes oleks suurema lennuõnnetuse korral võimeline täitma juhtivuuri kohustusi;
  - d) lennuõnnetuste uurimisorganile eraldatakse eelarve, mis võimaldab tal täita oma funktsioone;
  - e) lennuõnnetuste uurimisorgani käsutuses on kas otseselt või artiklis 6 ette nähtud koostöö kaudu või teiste riigiasutuste või organisatsioonidega sõlmitud kokkulepetest tulenevalt kvalifitseeritud personal ja sobivad ruumid, sealhulgas kontorid ja angaarid, kus on võimalik säilitada ja uurida õhusõidukit, selles sisalduvat ja selle rususid.

## Artikkel 5

### Uurimiskohustus

1. Iga õnnetuse või tõsise intsidendi puhul, mis on toimunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet)<sup>1</sup> II lisas loetlemata õhusõidukiga, viiakse ohutusalane uurimine läbi selles liikmesriigis, kelle territooriumil õnnetus või tõsine intsident toimus.
2. Juhul kui liikmesriigis registreeritud ning määruse (EÜ) nr 216/2008 II lisas loetlemata õhusõidukiga juhtunud õnnetuse või tõsise intsidendi puhul ei ole võimalik täpselt määratleda, millise riigi territooriumil see toimus, viib ohutusalase uurimise läbi registreerimisjärgse liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan.
3. Lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud ohutusalaste uurimiste ulatuse ja nende läbiviimisel järgitava korra määrab lennuõnnetuste uurimisorgan, võttes arvesse järeldusi, mida loodetakse selliste uurimiste põhjal lennuohutuse parandamise eesmärgil teha, sealhulgas õhusõidukite puhul, mille maksimaalne stardimass on 2 250 kg või väiksem.

---

<sup>1</sup> ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

4. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib otsustada uurida ka lõigetes 1 ja 2 osutamata intsidente, samuti muud tüüpi õhusõidukitega toimunud õnnetusi või tõsiseid intsidente, tehes seda vastavalt liikmesriigi õigusaktidele, kui uurimisorgan loodab nendest teha lennuohutusalaseid järeldusi.
5. Lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud ohutusalase uurimise eesmärk ei ole mingil juhul süüle või vastutusele osutamine. Sellised uurimised on sõltumatud ning ei mõjuta ega piira mingil määral süüd või vastutust omistavat kohtu- või haldusmenetlust.

## Artikkel 6

### Lennuõnnetuste uurimisorganite vaheline koostöö

1. Ühe liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan võib paluda abi teise liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorganilt. Kui lennuõnnetuste uurimisorgan on pärast taotluse saamist nõus abi andma, antakse sellist abi võimaluse korral tasuta.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib vastastikusel kokkuleppel delegeerida ülesande viia läbi õnnetuse või tõsise intsidendi uurimine teisele lennuõnnetuste uurimisorganile ning sel juhul abistab ta uurimises seda teist uurimisorganit.

## Artikkel 7

### Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik

1. Liikmesriigid tagavad, et nende lennuõnnetuste uurimisorganid asutavad omavahelise tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku (edaspidi „võrgustik”), millesse kuuluvad iga liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgani juht ja/või mitme transpordiliigiga tegeleva organi korral selle lennundusharu juht või nende esindajad, sealhulgas esimees, kes valitakse nende seast kolmeks aastaks.

Esimees koostab tihedas koostöös võrgustiku liikmetega võrgustiku iga-aastase tööprogrammi, mis järgib vastavalt lõigetes 2 ja 3 sätestatud eesmärke ja ülesandeid. Komisjon edastab tööprogrammi Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Esimees koostab ka võrgustiku koosolekute päevakorra.

2. Võrgustiku eesmärk on veelgi parandada lennuõnnetuste uurimisorganite poolt läbi viidavate uurimiste kvaliteeti ja suurendada nende sõltumatust. Eelkõige edendab võrgustik uurimismeetodite ja uurijate väljaõppe kõrgeid standardeid.

3. Lõikes 2 sätestatud eesmärkide saavutamiseks vastutab võrgustik eelkõige järgmiste ülesannete täitmise eest:
- a) valmistada ette soovitusi liidu institutsioonidele ja nõustada neid kõigis aspektides, mis kaasnevad ohutusalaseid uurimisi ning õnnetuste ja intsidentide ennetamist käsitlevate liidu poliitikavaldkondade ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamisega;
  - b) arendada lennuohutuse parandamiseks olulise teabe vahetamist ning edendada aktiivselt struktureeritud koostööd lennuõnnetuste uurimisorganite, komisjoni, Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite vahel;
  - c) koordineerida ja korraldada vastavalt vajadusele vastastikuste eksperthinnangute andmist, asjakohast koolitust ning ametialaste oskuste täiendamise programme uurijatele;
  - d) edendada parimaid ohutusalase uurimise tavasid, eesmärgiga töötada välja liidu ühine ohutusalase uurimise metoodika ning koostada selliste parimate tavade loetelu;
  - e) suurendada lennuõnnetuste uurimisorganite uurimissuutlikkust eelkõige vahendite jagamise võrgustiku väljatöötamise ja haldamise abil;
  - f) anda lennuõnnetuste uurimisorganite taotlusel artikli 6 kohaldamiseks asjakohast abi, sealhulgas (kuid mitte ainult) edastada nimekiri kättesaadavatest uurijatest, vahenditest ja uurimissuutlikkusest teistes liikmesriikides, et uurimist läbiviiv organ saaks neid vajaduse korral kasutada;



- g) omada juurdepääsu artiklis 18 osutatud andmebaasis talletatud teabele ja analüüsida selles sisalduvaid lennuohutuslaseid soovitusi, et määrata kindlaks kogu liidu jaoks olulised lennuohutuslased soovitused.
4. Komisjon teavitab korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu võrgustiku tööst. Euroopa Parlamenti teavitatakse ka siis, kui nõukogu või komisjon esitab võrgustikule taotlusi.
  5. Võrgustiku liikmed ei küsi ega võta üheltki isikult vastu juhiseid, mis võiksid mõjutada ohutuslaste uurimiste sõltumatust.
  6. Euroopa Lennundusohutusamet kutsutakse vastavalt vajadusele võrgustiku koosolekutele vaatlejaks. Võrgustik võib oma koosolekutele kutsuda vaatlejaid ka kolmandate riikide lennuõnnetuste uurimisorganitest ja teisi asjaomaseid eksperte.
  7. Komisjon on võrgustiku tööga tihedalt seotud ning saab võrgustikult vajalikku toetust seoses liidu tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise ja ennetamise poliitika väljatöötamise ning valdkonna reguleerimise asjakohaste aspektidega. Komisjon annab võrgustikule vajalikku abi, muu hulgas (kuid mitte ainult) koosolekute ettevalmistamiseks ja korraldamiseks ning võrgustiku tegevust käsitlevate aastaaruannete avaldamiseks. Komisjon edastab aastaaruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

## Artikkel 8

### Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite osalemine ohutusalastes uurimistes

1. Tingimusel, et huvide konflikt on välistatud, paluvad lennuõnnetuste uurimisorganid Euroopa Lennundusohutusametil ja asjaomaste liikmesriikide siseriiklikel tsiviillennundusametitel määrata esindaja, kes osaleb oma pädevuse piires:
  - a) juhtivuurija nõustajana ohutusalases uurimises, mis viiakse läbi artikli 5 lõigete 1 ja 2 alusel mõne liikmesriigi territooriumil või artikli 5 lõikes 2 osutatud asukohas juhtivuurija äranägemisel ja tema kontrolli all;
  - b) käesoleva määruse alusel määratud nõustajana, kes abistab liikmesriigi volitatud esindajat/esindajaid mis tahes ohutusalases uurimises, mis viiakse volitatud esindaja järelevalve all läbi kolmandas riigis, kuhu lennuõnnetuste uurimisorganil on kooskõlas õhusõidukitega toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimise rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega palutud määrata oma volitatud esindaja.
2. Lõikes 1 nimetatud osalejatel on õigus eelkõige:
  - a) külastada õnnetuskohta ja uurida rususid;
  - b) soovitada küsitlusvaldkondi ja saada teavet tunnistajatelt;

- c) saada kõikide asjakohaste dokumentide koopiad ja asjakohast faktilist teavet;
  - d) osaleda salvestiste dekodeerimisel, välja arvatud kabiini heli- ja pildisalvestiste andmed;
  - e) osaleda sellises väljaspool õnnetuskohta toimivas uurimistegevuses nagu õhusõiduki osade uurimine, testimine ja stimulatsioonid, tehnilised nõupidamised ja uurimise seisuga tutvustavad koosolekud, välja arvatud, kui need on seotud põhjuste kindlaksmääramise või lennuohutusosalaste soovitude koostamisega.
3. Euroopa Lennundusohutusamet ja siseriiklikud tsiviillennundusametid toetavad uurimist, milles nad osalevad, varustades uurimise eest vastutavat lennuõnnetuste uurimisorganit taotletud teabe, nõustajate ja seadmetega.

## Artikkel 9

### Õnnetustest ja tõsistest intsidentidest teatamise kohustus

1. Iga asjaomane isik, kellele on teada õnnetuse või tõsise intsidendi toimumine, teavitab sellest viivitamata toimumisriigi pädevat lennuõnnetuste uurimisorganit.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan teavitab vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele viivitamata komisjoni, Euroopa Lennundusohutusametit, Rahvusvahelist Tsiviillennundusorganisatsiooni, liikmesriike ja asjaomaseid kolmandaid riike kõikidest talle teatatud õnnetustest või tõsistest intsidentidest.

## Artikkel 10

### Liikmesriikide osalemine ohutusalastes uurimistes

1. Pärast teiselt liikmesriigilt või kolmandalt riigilt õnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kohta teabe saamist teatavad liikmesriigid, kes on registreerimisriigiks, käitajariigiks, projekteerimisriigiks ja tootjariigiks, niipea kui võimalik liikmesriigile või kolmandale riigile, kelle territooriumil õnnetus või tõsine intsident toimus, kas nad kavatsevad vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele määrata volitatud esindaja. Sellise volitatud esindaja määramise korral esitatakse ka tema nimi ja kontaktandmed ning juhul, kui volitatud esindaja kavatseb sõita teate saatnud riiki, tema saabumise eeldatav kuupäev.
2. Selle liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan, kelle territooriumil asub õhusõiduki või selle jõuseadme tüübisertifikaadi omaniku peamine tegevuskoht, nimetab projekteerimisriigi volitatud esindajad.

## Artikkel 11

### Lennuõnnetuste uurijate staatus

1. Kui lennuõnnetuste uurimisorgan on juhtivuuriija ametisse määranud, siis on uurijal olenemata mis tahes kohtulikust uurimisest volitus võtta ohutusalase uurimise nõuete täitmiseks vajalikke meetmeid.

2. Olenemata liidu õigusaktidest või siseriiklikust õigusest tulenevast konfidentsiaalsuskohustusest on juhtivuurijal eelkõige õigus:
- a) kohesele piiramatule ja takistamatule juurdepääsule õnnetuse või intsidendi toimumiskohale, samuti õhusõidukile, selles sisalduvale või selle rusudele;
  - b) tagada viivitamata tõendusmaterjali nimekirja koostamine ja rusude või osade kontrollitud eemaldamine uurimise või analüüsi jaoks;
  - c) koheseks juurdepääsuks pardaregistraatoritele, nende sisule ja teistele asjakohastele salvestistele ning nende enda kontrolli alla võtmiseks;
  - d) taotleda ohvrite surnukehade täielikku lahkamist ja aidata kaasa selle läbiviimisele, ning õigus koheseks juurdepääsuks lahkamise või võetud proovide analüüsi tulemustele;
  - e) taotleda õhusõiduki käitamisega seotud isikute või sellistelt isikutelt võetud proovide meditsiinilist uurimist, ning õigus koheseks juurdepääsuks uurimise tulemustele;
  - f) kutsuda välja ja küsitleda tunnistajaid ning nõuda neilt ohutusalaselt uurimiseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist;
  - g) piiranguteta juurdepääsuks õhusõiduki omaniku, tüübisertifikaadi omaniku, hooldamise eest vastutava organisatsiooni, koolitusorganisatsiooni, õhusõiduki käitaja või tootja ja teiste tsiviillennunduse eest ja Euroopa Lennundusohutusameti ees, lennuliiklusteenuste või lennuväljade käitamise eest vastutavate asutuste valduses olevale asjakohasele teabele või dokumentidele.

3. Juhtivuurija lõikes 2 loetletud õigused laienevad tema ekspertidele ja nõustajatele, samuti volitatud esindajatele, nende ekspertidele ja nõustajatele, ulatuses, mis on vajalik selleks, et võimaldada neil ohutusosalases uurimises tõhusalt osaleda. Need õigused ei piira mingil viisil õigusi, mis on uurijatele ja ekspertidele andnud kohtulikku uurimist juhtiv asutus.
4. Kõik ohutusosalases uurimises osalevad isikud täidavad oma tööülesandeid sõltumatult ning nad ei küsi ega võta vastu juhiseid kelleltki peale juhtivuurija või volitatud esindaja.

## Artikkel 12

### Uurimise koordineerimine

1. Kui on algatatud ka kohtulik uurimine, teavitatakse sellest juhtivuurijat. Sellisel juhul tagab juhtivuurija pardaregistraatorite jälgitavuse ning järelevalve nende ja asitõendite üle. Õigusasutus võib määrata ühe oma ametniku osalema pardaregistraatorite ja asitõendite viimisel kohta, kus nende näitusid loetakse või neid töödeldakse. Kui selliste asitõendite uurimine või analüüsimine võib neid muuta, teisendada või selle hävitada, peab selleks olema õigusasutuste eelnev nõusolek, ilma et piirataks siseriiklikku õigust. Kui sellist nõusolekut kooskõlas lõikes 3 osutatud eelkokkuleppega mõistliku aja jooksul või hiljemalt kahe nädala möödumisel taotluse esitamisest ei saada, siis võib juhtivuurija uurimise või analüüsimise takistusteta läbi viia. Kui õigusasutusel on õigus mis tahes tõendid konfiskeerida, on juhtivuurijal nendele tõenditele kohene ja piiramatu juurdepääs koos nende kasutusvõimalusega.

2. Kui ohutusalase uurimise käigus selgub või tekib kahtlus, et õnnetuse või tõsise intsidendiga oli siseriikliku õiguse – näiteks õnnetuste uurimist käsitleva siseriikliku õiguse – kohaselt seotud ebaseaduslik sekkumine, siis teavitab juhtivuurija sellest viivitamata pädevaid asutusi. Kui artiklist 14 ei tulene teisiti, jagatakse ohutusalase uurimise käigus kogutud asjakohast teavet viivitamata nimetatud asutustega ning asjakohased materjalid võidakse nimetatud asutuste taotlusel samuti neile üle anda. Kõnealuse teabe jagamine ja materjalide üleandmine ei piira lennuõnnetuste uurimisorgani õigust jätkata ohutusalast uurimist kooskõlastatult asutustega, kellele võib olla antud üle kontrolli õnnetuskoha üle.
3. Liikmesriigid tagavad, et ühelt poolt lennuõnnetuste uurimisorganid ja teiselt poolt muud asutused, kes tõenäoliselt osalevad ohutusalase uurimisega seotud tegevuses, nagu õigus-, tsiviillennundus-, otsimis- ja päästeasutused, teevad omavahel koostööd eelkokkulepete alusel.

Kõnealustes eelkokkulepetes austatakse lennuõnnetuste uurimisorgani sõltumatust ja võimaldatakse tõhusat ja kiiret tehnilist uurimist. Eelkokkulepped hõlmavad muu hulgas järgmisi teemasid:

- a) juurdepääs õnnetuskohale;
- b) tõendite säilitamine ja nende juurdepääs;

- c) esialgne ja pidev aruandlus iga protsessi staatuse kohta;
- d) teabevahetus;
- e) ohutusalase teabe nõuetekohane kasutamine;
- f) konfliktide lahendamine.

Liikmesriigid edastavad kõnealused eelkokkulepped komisjonile, kes edastab need teavitamise eesmärgil võrgustiku esimehele, Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

### Artikkel 13

#### Tõendite säilitamine

1. Liikmesriik, kelle territooriumil õnnetus või tõsine intsident toimus, vastutab kõigi tõendite ohutu käitlemise ja selle tagamise eest, et õhusõiduki, selles sisalduvate tõendite ja selle vraki turvaliseks säilitamiseks ohutusalase uurimise läbiviimiseks vajaliku ajavahemiku jooksul võetaks mõistlikke meetmeid. Tõendite kaitse tähendab mis tahes tõendite, mida võidakse kõrvaldada, kustutada, kaotada või hävitada, säilitamist fotograafiliste või muude vahendite abil. Turvaline säilitamine tähendab kaitset täiendavate kahjustuste, volitamata isikute juurdepääsu, varastamise ja seisukorra halvenemise eest.



2. Lennuõnnetuste uurijate saabumiseni ei tohi ükski isik muuta õnnetuskoha olustikku, võtta sealt ühtki proovi ega liigutada või võtta proovi õhusõidukilt, selles sisalduvalt või selle rusudelt, samuti ei tohi midagi liigutada ega ära võtta, välja arvatud juhul, kui selline tegevus on vajalik ohutuse eesmärgil või selleks, et abistada vigastatud inimesi, või kui asutus, kelle kontrolli all õnnetuskoht on, on andnud selleks selgesõnalise loa ning võimalusel pärast lennuõnnetuste uurimisorganiga konsulteerimist.
3. Asjaomased isikud võtavad kõik vajalikud meetmed sündmusega seotud dokumentide, materjalide ja salvestiste säilitamiseks, eelkõige selleks, et takistada vestluste ja ohusignaalide salvestiste kustutamist pärast lendu.

#### Artikkel 14

##### Tundliku lennuohutusalase teabe kaitse

1. Järgmisi andmeid ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul kui ohutusalase uurimise eesmärgil:
  - a) kõik ütlused, mille lennuõnnetuste uurimisorgan on ohutusalase uurimise käigus isikutelt saanud;
  - b) ohutusalase uurimise käigus tunnistusi andnud isikute isikuandmed;

- c) lennuõnnetuste uurimisorgani kogutud eriti tundlikku ja isiklikku laadi teave, sealhulgas teave isikute tervise seisundi kohta;
  - d) uurimise käigus koostatud materjalid, näiteks märkmed, kavandid, uurijate koostatud arvamused, teabe analüüsimise käigus väljendatud arvamused, sealhulgas pardaregistraatoritest saadud teave;
  - e) vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele teiste liikmesriikide või kolmandate riikide uurijatelt saadud teave ja tõendid, kui seda nõuab viidatud uurijate lennuõnnetuste uurimisorgan;
  - f) esialgsete, vahe- või lõpparuannete kavandid;
  - g) kabiini heli- ja pildisalvestised ning nende transkriptsioonid, samuti lennujuhtimisüksuste ruumides tehtud helisalvestised, tagades samas, et ohutusalaseks uurimiseks mittevajalikku teavet, eriti eraelu puudutavat teavet, kaitstakse asjakohaselt, piiramata seejuures lõike 3 kohaldamist.
2. Järgmisi andmeid ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul eesmärgil kui ohutusalase uurimise või muul lennuohutuse suurendamisega seotud põhjusel:
- a) kogu teabevahetus, mis on toimunud õhusõiduki käitamisega seotud isikute vahel;

- b) lennujuhtimisüksuste kirjalikud ja elektroonilised salvestised ja nende transkriptsioonid, sealhulgas siseseks kasutuseks koostatud aruanded ja materjalid;
- c) lennuõnnetuste uurimisorgani koostatud kaaskirjad lennuohutuslaste soovitude edastamiseks adressaadile, kui soovitude andnud lennuõnnetuste uurimisorgan seda taotleb;
- d) vastavalt direktiivile 2003/42/EÜ esitatud vahejuhtumite ettekanded.

Pardaregistraatori salvestisi ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul eesmärgil kui ohutuslane uurimine, lennukõlblikkus või hooldus, välja arvatud juhul, kui sellised salvestised on muudetud mitteidentifitseeritavaks või kui need avalikustatakse turvalisust tagaval viisil.

- 3. Olenemata lõigetest 1 ja 2, võib õigusemõistmise eest vastutav asutus või siseriikliku õiguse alusel salvestiste avalikustamise otsustamise küsimuses pädev asutus otsustada, et kasu, mis tuleneb lõigetes 1 ja 2 osutatud andmete avalikustamisest mis tahes muul seadusega lubatud eesmärgil, kaalub üles negatiivse siseriikliku ja rahvusvahelise mõju, mida selline tegevus võib avaldada asjaomasele või mõnele tulevikus toimuvale ohutuslasele uurimisele. Liikmesriigid võivad otsustada piirata juhtumite liike, mille puhul võib vastu võtta sellise avalikustamise otsuse, kooskõlas liidu õigusaktidega.

Lõigetes 1 ja 2 viidatud salvestisi võib muul kui ohutuslase uurimise eesmärgil ning lisaks lõike 2 osas muul kui lennuohutuse suurendamise eesmärgil edastada teisele liikmesriigile juhul, kui seda lubab edastava liikmesriigi õigus. Vastuvõtva liikmesriigi asutustel on lubatud sellise edastamise tulemusel saadud salvestisi töödelda või avalikustada üksnes pärast eelnevat konsulteerimist edastava liikmesriigiga ning järgides vastuvõtva liikmesriigi õigust.

- 4. Avalikustada võib üksnes selliseid andmeid, mis on lõikes 3 osutatud eesmärkideks tingimata vajalikud.

Artikkel 15  
Teabevahetus

1. Uurimise eest vastutava lennuõnnetuste uurimisorgani töötajad või ohutusalases uurimises osalema või sellele kaasa aitama kutsutud mis tahes isikud täidavad kohaldatavaid ametisaladuse eeskirju, sealhulgas kaitsevad õnnetuses või intsidentis osalenud isikute anonüümsust vastavalt kohaldatavatele õigusaktidele.
2. Ilma et see piiraks artiklites 16 ja 17 sätestatud kohustuste täitmist, edastab uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan õhusõiduki või õhusõiduki seadmete tootmise või hoolduse eest vastutavatele isikutele ning õhusõidukite käitamise või töötajate koolitamise eest vastutavatele füüsilistele või juriidilistele isikutele teabe, mida ta peab vajalikuks õnnetuste või tõsiste intsidentide ennetamiseks.
3. Ilma et see piiraks artiklites 16 ja 17 sätestatud kohustuste täitmist, annavad artiklis 8 osutatud uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan ja volitatud esindaja(d) Euroopa Lennundusohutusameti ja siseriiklike tsiviillennundusametite käsutusse ohutusalase uurimise käigus kogutud asjakohase faktilise teabe, välja arvatud teabe, millele on osutatud artikli 14 lõikes 1 või mis põhjustab huvide konflikti. Euroopa Lennundusohutusamet ja siseriiklikud tsiviillennundusametid tagavad saadud teabe kaitse vastavalt artiklile 14 ning kohaldatavatele liidu õigusaktidele ja siseriiklikule õigusele.

4. Uurimise eest vastutaval lennuõnnetuste uurimisorganil on õigus teavitada ohvrid, nende lähedasi ja nende ühendusi ohutusalase uurimise faktilistest tähelepanekutest, toimingutest, võimalikest esialgsetest aruannetest või järeldustest ja/või lennuohutusalastest soovitustest, või avalikustada sellise teabe, tingimusel et see ei sea ohtu ohutusalase uurimise eesmärgi ning on täielikult kooskõlas isikuandmete kaitset reguleerivate õigusaktidega.
5. Enne lõikes 4 osutatud teabe avalikustamist edastab uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan selle teabe ohvritele ja nende lähedastele või nende ühendustele viisil, mis ei sea ohtu ohutusalase uurimise eesmärgi.

## Artikkel 16

### Uurimisaruanne

1. Iga ohutusalane uurimine lõpetatakse aruandega, mis on koostatud õnnetuse või tõsise intsidendi liigile ja tõsidusele vastavas vormis. Aruandes märgitakse ära, et ohutusalase uurimise ainus eesmärk on õnnetuse või intsidentide ennetamine tulevikus, mitte süüle või vastutusele osutamine. Vajaduse korral sisaldab aruanne lennuohutusalaseid soovitusi.
2. Aruandes kaitstakse kõigi õnnetuse või tõsise intsidendiga seotud isikute anonüümsust.

3. Kui ohutusalaste uurimiste tulemusel koostatakse aruanded enne uurimise lõpuleviimist, võib lennuõnnetuste uurimisorgan enne aruannete avaldamist küsida asjaomastelt asutustelt nende märkusi, sealhulgas Euroopa Lennundusohutusametilt, ning nende vahendusel asjaomaselt tüübisertifikaadi omanikult, tootjalt ja käitajalt. Need isikud täidavad konsultatsioonide sisu suhtes kohaldatavaid ametisaladuse hoidmise eeskirju.
4. Enne lõpparuande avaldamist küsib lennuõnnetuste uurimisorgan asjaomastelt asutustelt nende märkusi, sealhulgas Euroopa Lennundusohutusametilt, ning nende vahendusel asjaomaselt tüübisertifikaadi omanikult, tootjalt ja käitajalt, kes täidavad konsultatsioonide sisu suhtes kohaldatavaid ametisaladuse hoidmise eeskirju. Selliste märkuste küsimisel järgib lennuõnnetuste uurimisorgan rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.
5. Artikliga 14 hõlmatud teave lisatakse aruandesse üksnes juhul, kui see on vajalik õnnetuse või tõsise intsidendi analüüsimiseks. Analüüsiks mittevajalikku teavet või teabe osi ei avalikustata.
6. Lennuõnnetuste uurimisorgan avalikustab lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul ning võimaluse korral hiljemalt 12 kuu jooksul alates õnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kuupäevast.

7. Kui lõpparuannet ei ole võimalik avalikustada 12 kuu jooksul, avaldab lennuõnnetuste uurimisorgan vahearuande vähemalt kord aastas õnnetuse või tõsise intsidendi toimumise kuupäeval, kirjeldades uurimise seisu ning tõstatatud ohutusealaseid küsimusi.
8. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab lõpparuande koopia ja lennuohutuselased soovitud võimalikult kiiresti:
  - a) asjaomaste riikide lennuõnnetuste uurimisorganitele ja tsiviillennundusametitele ning Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile, koostöös rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega;
  - b) aruandes sisalduvate lennuohutuselaste soovitude adressaatidele,
  - c) komisjonile ja Euroopa Lennundusohutusametile, välja arvatud juhul, kui aruanne on avalikkusele kättesaadav elektrooniliselt, millisel juhul annab lennuõnnetuste uurimisorgan üksnes teada nende kättesaadavusest.

## Artikkel 17

### Lennuohutuselased soovitud

1. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab ohutuselase uurimise mis tahes etapis pärast nõuetekohast konsulteerimist asjaomaste isikutega asjaomastele asutustele, sealhulgas neile, kes asuvad muudes liikmesriikides või kolmandates riikides, kuupäevaga varustatud kaaskirjas soovitusi ennetavate meetmete kohta, mille kohest võtmist ta peab lennuohutuse parandamiseks vajalikuks.

2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib anda lennuohutuslaseid soovitusi ka mitmete uurimiste raames tehtud uuringute või analüüside või mis tahes muu tegevuse põhjal, mis on viidud läbi vastavalt artikli 4 lõikele 4.
3. Lennuohutuslane soovitus ei loo mingil juhul eeldust õnnetuse, tõsise intsidendi või intsidendiga seotud süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

#### Artikkel 18

##### Lennuohutuslaste soovitude järelmeetmed ja lennuohutuslaste soovitude andmebaas

1. Lennuohutuslase soovitude adressaat kinnitab kaaskirja kättesaamist ja teavitab soovitude andnud lennuõnnetuste uurimisorganit 90 päeva jooksul pärast kaaskirja kättesaamist võetud või kaalumisel olevatest meetmetest, vajaduse korral nende teostamiseks vaja minevast ajast ning juhul, kui meetmeid ei võeta, selle põhjustest.
2. 60 päeva jooksul pärast vastuse kättesaamist teavitab lennuõnnetuste uurimisorgan adressaati sellest, kas ta peab vastust piisavaks, ja põhjendab seda, kui nad on eriarvamusel meetmete võtmatajätmise suhtes.
3. Iga lennuõnnetuste uurimisorgan kehtestab enda antud lennuohutuslastele soovitudele saadud vastuste registreerimise korra.



4. Lennuohutuslase soovitusel adresseeritud, sealhulgas tsiviillennunduse ohutuse eest vastutavad asutused liikmesriikide ja liidu tasandil, kehtestavad korra lennuohutuslaste soovitusel täitmiseks võetud meetmete jälgimiseks.
5. Lennuõnnetuste uurimisorganid registreerivad komisjoni 12. novembri 2007. aasta määrusega (EÜ) nr 1321/2007 (milles sätestatakse rakenduseeskirjad tsiviillennunduse vahejuhtumite käsitleva sellise teabe koondamise kohta kesksesse andmekogusse, mida vahetatakse direktiivi 2003/42/EÜ kohaselt)<sup>1</sup> loodud keskses andmekogus kõik lennuohutuslased soovitusel, mis on antud vastavalt artikli 17 lõigetele 1 ja 2, ning neile antud vastused. Samal viisil registreerivad lennuõnnetuste uurimisorganid keskses andmekogus kõik kolmandatelt riikidelt saadud lennuohutuslased soovitusel.

#### Artikkel 19

##### Vahejuhtumite aruanded

1. Euroopa Lennundusohutusamet osaleb koostöös liikmesriikide pädevate asutustega regulaarselt direktiiviga 2003/42/EÜ hõlmatud teabe vahetamises ja analüüsimises. See hõlmab määratud isikute võrgujuurdepääsu määrusega (EÜ) nr 1321/2007 loodud keskses andmekogus talletatud teabele, sealhulgas teabele, millega selgesõnaliselt viidatakse vahejuhtumi aruandes osutatud õhusõidukile, nagu võimaluse korral selle seerianumber või registritähis. Selline juurdepääs ei hõlma teavet, millega selgesõnaliselt viidatakse vahejuhtumi aruandes osutatud õhusõiduki käitajale.

---

<sup>1</sup> ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.

2. Euroopa Lennundusohutusamet ja lõikes 1 osutatud liikmesriikide asutused tagavad kohaldatavate õigusaktide kohaselt nimetatud teabe konfidentsiaalsuse ning kasutavad seda teavet üksnes rangelt ohutuslaste kohustuste täitmise eesmärgil. Seda teavet kasutatakse üksnes lennuohutuslaste suundumuste analüüsiks, mille alusel saab teha anonüümseid lennuohutuslaste soovitusi või koostada lennukõlblikkuseeskirju, ilma et osutataks süüle või vastutusele.

## Artikkel 20

### Teave pardal olevatest isikutest ja ohtlikest kaupadest

1. Liidu lennuettevõtjad ja kolmandate riikide lennuettevõtjad, kelle lennud kasutavad saabumiseks või väljumiseks lennuvälju, mis asuvad liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, kehtestavad korra, mis võimaldab koostada:
  - a) võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt kahe tunni jooksul pärast õhusõidukiga toimunud õnnetusest teatamist parimal teadaoleval teabel põhineva kinnitatud nimekirja kõikidest õhusõiduki pardal olnud isikutest, ja
  - b) vahetult pärast õhusõidukiga toimunud õnnetusest teatamist nimekirja õhusõiduki pardal olnud ohtlikest kaupadest.

2. Nimekirjad, millele on osutatud lõikes 1, tehakse kättesaadavaks uurimise eest vastutavale lennuõnnetuste uurimisorganile, iga liikmesriigi poolt pardal olnud isikute lähedastega suhtlema määratud asutusele ja vajaduse korral meditsiiniüksustele, kes võivad seda teavet vajada ohvrite ravimisel.
3. Õnnetusse sattunud lennuki pardal viibinud reisijate lähedastega kiiresti ühenduse võtmiseks pakuvad lennuettevõtjad reisijatele võimalust teatada kontaktisik, kellega õnnetuse korral ühendust võtta. Neid andmeid võib lennuettevõtja kasutada ainult õnnetuse korral ja neid ei tohi edastada kolmandatele isikutele või kasutada kaubanduslikel eesmärkidel.

4. Pardal olnud isiku nime ei tehta avalikkusele kättesaadavaks enne, kui asjaomased asutused on isiku lähedasi juhtunust teavitanud. Lõike 1 punktis a osutatud nimekiri on konfidentsiaalne kooskõlas liidu õigusaktidega ja siseriikliku õigusega ning sellest tulenevalt tehakse kõnealuses nimekirjas oleva isiku nimi avalikkusele kättesaadavaks ainult juhul, kui pardal viibinud isiku lähedased ei ole selle vastu.

## Artikkel 21

### Õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamine

1. Et kindlustada õnnetuse korral ELi tasandil laiaulatuslikum ja ühtsem tegutsemine, koostab iga liikmesriik siseriiklikul tasandil tsiviillennunduses toimunud õnnetustega seotud hädaolukordade lahendamise kava. Hädaolukordade lahendamise kava hõlmab ka tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamist.
2. Liikmesriigid tagavad, et kõigil nende territooriumil registreeritud lennuettevõtjatel on olemas tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamise kava. Nimetatud kava peab eelkõige arvesse võtma psühholoogilist abi tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvritele ja nende lähedastele ning võimaldama lennuettevõtjal toime tulla suure õnnetusega. Liikmesriigid auditeerivad nende territooriumil registreeritud lennuettevõtjate abistamiskavasid. Liikmesriigid ergutavad ka liidus tegutsevaid kolmandate riikide lennuettevõtjaid vastu võtma tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ohvrite ja nende lähedaste abistamise kavasid.

3. Kui on juhtunud õnnetus, määrab uurimist juhtiv liikmesriik, liikmesriik, kus on registreeritud õnnetusse sattunud õhusõidukit omav lennuettevõtja, või liikmesriik, kelle kodanikke viibis arvukalt õnnetusse sattunud õhusõiduki pardal, kontaktisiku ohvritele ja nende lähedastele.
4. Liikmesriigil või kolmandal riigil, kellel on liikmesriikide territooriumil, mille suhtes kohaldatakse aluslepinguid, toimunud õnnetuse vastu erihuvi seoses tema kodanike surma või raskete vigastustega, lubatakse määrata ekspert, kellel on õigus:
  - a) külastada õnnetuskohta;
  - b) pääseda juurde asjakohasele faktilisele teabele, mida uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan on lubanud üldsusele avaldada, ning uurimise seisu kajastavale teabele;
  - c) saada lõpparuande koopia.
5. Lõike 4 alusel ametisse määratud ekspert võib vastavalt kohaldatavatele kehtivatele õigusaktidele aidata ohvreid identifitseerida ja osaleda kohtumistel oma riigist pärit ellujäänutega.

6. Kolmandate riikide lennuettevõtjad täidavad samuti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 785/2004 (kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele)<sup>1</sup> artikli 2 lõike 1 kohaselt kõnealuses määruuses sätestatud kindlustuskohustusi.

## Artikkel 22

### Juurdepääs dokumentidele ja isikuandmete kaitse

1. Käesolevat määrust kohaldatakse, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruse (EÜ) nr 1049/2001 (üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele)<sup>2</sup> kohaldamist.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiviga 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)<sup>3</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta)<sup>4</sup>.

## Artikkel 23

### Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva määruse rikkumise eest kohaldatavate karistuste kohta. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

---

<sup>1</sup> ELT L 138, 30.4.2004, lk 1.

<sup>2</sup> EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

<sup>3</sup> EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

<sup>4</sup> EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

## Artikkel 24

### Määruse muutmine

Käesolev määrus vaadatakse läbi hiljemalt ...<sup>\*</sup>. Kui komisjoni arvates tuleks käesolevat määrust muuta, palub ta võrgustikul esitada esialgse arvamuse, mis edastatakse ka Euroopa Parlamendile, nõukogule, liikmesriikidele ja Euroopa Lennundusohutusametile.

## Artikkel 25

### Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 94/56/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

---

<sup>\*</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev: neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumist.

## Artikkel 26

### Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel  
president

Nõukogu nimel  
eesistuja

---



## LISA

### TÕSISTE INTSIDENTIDE NÄIDETE LOETELU

Järgnevalt on esitatud tüüpilised näited intsidentidest, mis tõenäoliselt loetakse tõsisteks intsidentideks. Loetelu ei ole ammendav ja on üksnes juhiseks tõsiste intsidentide määratlemisel:

- kokkupõrkeoht, mis nõudis eemaldumismanöövri sooritamist või mille puhul eemaldumismanööver oleks olnud otstarbekas kokkupõrke või ohuolukorra vältimiseks;
- olukord, kus juhitava lennul õnnestus vaevu vältida kokkupõrget maaga;
- katkestatud start suletud või hõivatud lennurajalt, ruleerimisrajalt (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajalt;
- start suletud või hõivatud lennurajalt, ruleerimisrajalt (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajalt;
- maandumine või maandumisüritus suletud või hõivatud lennurajale, ruleerimisrajale (välja arvatud helikopterite lubatud operatsioonid) või antud õhusõidukile mitte määratud lennurajale;
- stardil või tõusu algfaasis ettenähtud lennuparameetrite mittesaavutamine;
- tulekahjud või suits reisijatesalongis või lastiruumis või mootoripõleng, isegi kui põleng likvideeritakse tulekustutusainetega;
- juhtumid, mille puhul meeskonnaliikmed on sunnitud kasutama tagavarahapnikku;

- õhusõiduki konstruktsiooni või mootori purunemise juhtumid, sealhulgas mootori täielikud purunemised, mida ei klassifitseerita õnnetusteks;
  - õhusõiduki käitamist tõsiselt mõjutava ühe või mitme süsteemi korduvad rikked;
  - õhusõiduki meeskonna tegutsemisvõime kaotus lennu ajal;
  - kütuse hulk, mis nõuab, et piloot kuulutaks välja avariilukorra;
  - lennuraja hõivamine, mis liigitatakse lennuradade hõivamise ärahoidmise käsiraamatu kohaselt (ICAO dokument 9870), mis sisaldab teavet tõsidusastmetesse liigitamise kohta, tõsidusastmesse A;
  - intsidendid startimisel või maandumisel; sellised intsidendid nagu vajakmaandumine ja rajalt väljajooks;
  - süsteemirikked, ilmastikunähtused, ettenähtud lennupiirangute ületamine või muud juhtumid, mis võivad raskendada õhusõiduki juhtimist;
  - enam kui ühe süsteemi rike paralleelsüsteemis, mis on nõutav õhusõiduki juhtimiseks ja navigeerimiseks.
-