

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 29.10.2009
KOM(2009)611 lõplik

2009/0170 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta

SEK(2009)1478
SEK(2009)1477

SELETUSKIRI

1. TAUST

Õnnetuste sõltumatu uurimine on transpordiohutuse parandamiseks hädavajalik. Õnnetuste asjaolude analüüsimise tulemusena koostatakse soovitusel, et ennetada nende dramaatiliste sündmuste kordumist.

Olgugi, et tsiviillennundus on eksisteerinud suhteliselt lühikest aega, on selles sektoris tugevalt juurdunud õnnetuste uurimise traditsioon. Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise kohustus on sätestatud rahvusvahelises tsiviillennunduse konventsioonis, mille osalised on ka kõik liikmesriigid. Chicago konventsiooni 13. lisas ja sellega seotud juhendmaterjalides on määratletud uurimise üksikasjalikud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad.

Õnnetuste uurimise olulisust mõistes võttis Euroopa Ühendus juba 1980. aastal vastu direktiivi 80/1266/EMÜ liikmesriikide vahelise koostöö ja vastastikuse abistamise kohta lennuõnnetuste uurimise valdkonnas¹. 1980. aasta direktiiv asendati hiljem direktiiviga 94/56/EÜ². Lisaks sellele võeti 2003. aastal vastu direktiiv 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses³.

Vastavalt direktiivile 94/56/EÜ on liikmesriigid kohustatud tagama, et igat tsiviillennunduses toimunud õnnetust või tõsist intsidenti uuriks sõltumatu organ ning et sellise uurimise ainsaks eesmärgiks oleks ennetada õnnetusi tulevikus, mitte osutada süüle või vastutusele. Uurijatele anti täiendavaid õigusi, mis võimaldavad neil oma ülesandeid tõhusamalt täita, samuti kehtestati uurimisaruannete avaldamise ja lennuohutusalaste soovitude levitamise peamised põhimõtted.

Direktiiviga 2003/42/EÜ aidati märkimisväärselt kaasa erapooletu teavitamise kultuuri edendamisele Euroopa tsiviillennunduses, toetades ohutusega seotud vahejuhtumitest teatamise süsteemide loomist. Nüüd on lennundustöötajad kohustatud teatama vahejuhtumitest oma igapäevases töös ning loodud on edastatud teabe vahetamist ja levitamist võimaldavad tingimused, mis tagab, et sellise teabe põhjal on võimalik teha ohutusalaseid järeldusi. Kõnealuse direktiiviga toetatakse ja soodustatakse vabatahtlike teavitamissüsteemide loomist.

2. VAJADUS MUUTUSTE JÄRELE

Praegusel kujul ei toimi ühenduse tsiviillennuõnnetuste uurimise ja vahejuhtumitest teatamise süsteem optimaalselt. Selle peamine põhjus on see, et praegu kehtiv õnnetuste uurimist reguleeriv õigusraamistik ehk direktiiv 94/56/EÜ on nüüdseks juba 15 aastat vana ning ei vasta enam ei ühenduse ega liikmesriikide nõudmistele. Elkkõige:

¹ Nõukogu direktiiv 80/1266/EMÜ, 16. detsember 1980, liikmesriikide vahelise tulevase koostöö ja vastastikuse abistamise kohta lennuõnnetuste uurimise valdkonnas (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 32).

² Nõukogu direktiiv 94/56/EÜ, 21. november 1994, millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 14).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ, 13. juuni 2003, vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 167, 4.7.2003, lk 23).

- võrreldes 1994. aastaga on liikmesriikide uurimisvõimekuses tekkinud palju suuremad erinevused. Eriti pärast hiljutist ELi laienemist 2004. ja 2007. aastal on uurimisvõimekus koondunud vaid üksikutesse liikmesriikidesse;
- õhusõidukid ja nende süsteemid muutuva üha keerulisemaks, mis tähendab ka seda, et lennuõnnetuste uurimine nõuab olulisemalt mitmekesisemaid teadmisi ja vahendeid kui kümme aastat tagasi;
- viimase kümne aasta jooksul on ELi ühtne lennundusturg kasvanud oluliselt nii oma mõõtmetelt (hõlmates nüüd 27 liikmesriiki) kui ka keerukuselt (mitmes riigis asuvate lennuettevõtjate tekkimine, üha kasvav tehnilise hoolduse allhanke kasutamine, erinevates riikides toimuv projekteerimine ja tootmine), tekitades uusi probleeme ohutusalase järelevalve teostamisel;
- ühtlasi nõudis lennunduse siseturu mõõtmete ja keerukuse kasv ka ühenduse lennuohutusalase vastutuse suurendamist. ELi institutsiooniline ja õiguslik raamistik on pärast direktiivi 94/56/EÜ vastuvõtmist oluliselt muutunud. Praegu määratletakse peaaegu eranditult kõik ohutusstandardid ELi tasandil ning 2002. aastal loodi Euroopa Lennundusohutusamet, mille ülesandeks on liikmesriikide nimel õhusõidukite sertifitseerimine ühenduses⁴;
- direktiivi 94/56/EÜ kohaldamine andis ELile ja tema liikmesriikidele märkimisväärsed praktilisi kogemusi. Neid õppetunde tuleks kasutada kehtiva õigusliku raamistiku tõhusamaks muutmisel.

3. PROBLEEMI ÜSIKASJALIK MÄÄRATLEMINE

Enne käesoleva ettepaneku esitamist viis komisjon läbi põhjaliku analüüsi tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise ja vahejuhtumitest teatamise hetkeolukorra kohta ELis, korraldades eelkõige avalikke konsultatsioone huvitatud sidusrühmade ja liikmesriikide asutustega. Kõik vastanud nõustusi kas täielikult või osaliselt, et praegu esineb Euroopas tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise ja vahejuhtumitest teatamisega seoses vajakajäämisi. Samal ajal leidis suurem osa vastanutest siiski, et liiga vara on kaaluda direktiivi 2003/42/EÜ põhjalikku muutmist ning et pigem tuleks keskenduda õnnetuste uurimist reguleeriva õigusliku raamistiku tõhusamaks muutmisele.

Lisaks sellele toetus komisjon 2007. aastal välisekspertide koostatud mõjuhindangule, milles võeti arvesse avalike konsultatsioonide tulemusi ning andmeid, mis saadi:

- (1) üksikasjalikust küsimustikust, mille väliskonsultant jagas otse paljudele huvitatud sidusrühmadele;
- (2) paljudest intervjuudest, mida väliskonsultant viis läbi piiratud hulga huvitatud sidusrühmadega, mis moodustasid esindusliku valimi.

⁴ Direktiivide 94/56/EÜ ja 2003/42/EÜ muutmise mõjude hindamine (raamleping eelhindamiste läbiviimiseks, TREN/A1/46-2005), lõpparuanne, Rotterdam, 20. juuli 2007.

Sellest lähtudes koostas komisjon oma mõjuhinna, milles määrati kindlaks järgmised probleemid valdkonnad:

- (1) ühtse uurimisvõimekuse puudumine ELis;
- (2) pinged ohutusalaste uurimiste ja muude menetluste vahel;
- (3) ühenduse ebaselge roll ohutusalastes uurimistes;
- (4) puudujäägid lennuohutusalaste soovitude rakendamises;
- (5) ühtsete standardite puudumine lennule registreeritud reisijate nimekirjade haldamiseks ja lennuõnnetuste ohvrite ja nende perekondade toetamiseks.

4. VÕIMALIKUD POLIITIKAVARIANDID

Olemasolevate puudujääkidega tegelemiseks analüüsis komisjon mitmeid võimalikke poliitikavariante:

- (1) vabatahtliku koostöö edendamine;
- (2) tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik;
- (3) Euroopa Tsiviillennunduse Ohutuse Nõukogu.

Kõiki variante võrreldi omavahel ja võimalusega mitte midagi teha, et analüüsida nende variantide ohutusalast, majanduslikku, keskkonnalast, sotsiaalset ja muud mõju. Nimetatud analüüs näitas selgelt, et vabatahtlik koostöö koos mitmete juriidiliselt siduvate oluliste põhimõtetega, mida kirjeldati poliitikavariandi „tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik” all, võimaldaks ühenduse eesmärgi saavutada kõige kulutasuvamal viisil ning ei läheks kaugemale sellest, mis on proportsionaalsuse seisukohalt rangelt vajalik.

5. ETTEPANEKU SISU

5.1. Vabatahtliku koostöö edendamine

Esitatud ettepanekus nähakse ette vabatahtliku koostöö edendamist, mille eesmärgid on talletatud juriidiliselt siduvas õiguslikus raamistikus. See rajaneb liikmesriikides juba kasutusel olevatele vahenditele ja tugineb olemasolevatele mitteametlikele koostöökogemustele lennuõnnetuste riiklike uurimisorganite vahel. Kavandatava määruse kohaselt muudetakse selline mitteametlik koostöö tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustikuks (edaspidi „võrgustik”).

Võrgustik aitab kaasa suuremale ühtlustamisele ning ühenduse tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimist käsitlevate õigusaktide paremale rakendamisele ja jõustamisele. Ühtlasi tugevdab see ELi uurimisalast võimekust ning õnnetuste uurimise ennetavat toimet, edendades korrapärasemat koostööd lennuõnnetuste riiklike uurimisorganite, komisjoni ja Euroopa Lennundusohutusameti vahel, tagades samas täieliku sõltumatuse.

Selleks, et vältida ühenduse uue asutuse loomist, ei saa võrgustik juriidilise isiku staatust ja tema volitused, mida on kavandatud määruses täpselt kirjeldatud, piirduvad nõuandva ja koordineeriva tegevusega. Võrgustik kujutab endast organit, mis tegutseb Euroopa üldiste huvide saavutamise nimel nõukogu 25. juuni 2002. aasta määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 (finantsmäärus)⁵ artikli 108 lõike 1 punktis b määratletud tähenduses, mis võimaldab ühendusel tema tegevust toetada igal aastal kokkulepitud tööprogrammi alusel antava aastatoetusega.

5.2. Tuginedes seadustes sätestatud kohustustele

Üksnes vabatahtlikul koostööl põhineva poliitikavariandi peamine nõrk koht on see, et puudub õiguslikult siduv kohustus tegutseda selgelt määratletud volituste piires. Vabatahtlikult koostöölt ei oodata ka selliste õiguskindlust nõudvate küsimuste asjakohast lahendamist nagu tundliku ohutuslase teabe kaitsmine, lennuõnnetuste riiklike uurimisorganite ja Euroopa Lennundusohutusameti vaheliste õiguste ja kohustuste määratlemine ohutuslasel uurimisel või ühtlustatud nõuete kehtestamine lennuohutuslaste soovitude töötlemisele.

Selleks, et lahendada kõnealuseid probleeme, mis on kehtiva õigusliku raamistiku puudujääkide kõrvaldamisel kesksel kohal, täiendatakse kavandatava määrusega vabatahtlikku koostööd mitmete seaduses sätestatud kohustustega, mis:

- ajakohastavad ja tänapäevastavad endise direktiivi 94/56/EÜ olulisemaid sätteid;
- suurendavad ohutuslaste uurimiste tõhusust, tuues ühenduse õigusesse rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis on seotud tõendite ja tundliku ohutuslase teabe kaitsmisega vastavalt Chicago konventsiooni 13. lisale;
- kehtestavad ühtsed nõuded lennuõnnetuste riiklike uurimisorganite struktuurile ning suurendavad ohutuslaste uurimiste sõltumatust;
- tagavad parema koordineerituse erinevate uurimiste vahel, mis tegelevad õnnetuste ja intsidentide põhjuste väljaselgitamisega, eelkõige volitades riiklikke lennuõnnetuste uurimisorganeid sõlmima asjakohaseid eellepinguid muude asutustega (õigus-, otsimis- ja päästeasutustega), kes osalevad tõenäoliselt õnnetuste uurimises;
- muudavad selgemaks Euroopa Lennundusohutusameti ja lennuõnnetuste riiklike uurimisorganite vastastikused õigused ja kohustused, seadmata ohtu ohutuslaste uurimiste sõltumatust ning tuginedes sealjuures Chicago konventsiooni 13. lisale;
- täpsustavad kriteeriume, mille alusel lennuõnnetuste uurimisorganid nimetaksid projekteerimisriigi akrediteeritud esindajad;
- kehtestavad ühenduse lennuettevõtjatele ühtsed nõuded reisijate nimekirjade ja neis sisalduvate andemete kaitsmise kohta;
- suurendavad lennuõnnetuste ohvrite ja nende perekondade õigusi;

⁵ EÜT L 248, 16.9.2002, lk 1.

- kaitsevad paremini õnnetuses osalenud isikute anonüümsust;
- parandavad lennuohutuslaste soovitude rakendamist:
- luues lennuohutuslaste soovitude keskse andmekogu;
- kehtestades õigusliku nõude, et iga lennuohutuslaste soovitusi andev või saav juriidiline isik ELis kehtestaks korra lennuohutuslastele soovitudele saadud vastuste registreerimiseks ja nende põhjal võetud meetmete jälgimiseks.

6. SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

Olgugi et ELi ühtse lennundusturu integreeritust arvesse võttes ei tohiks pikemas perspektiivis välistada tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimiseks Euroopa tasemel asutuse loomist, oleks see praeguses etapis veel enneaegne. Seetõttu ei muudeta käesoleva ettepanekuga kehtivat ülesannete jaotust tsiviillennunduse õnnetuste ja intsidentide uurimisel, mis jääb endiselt liikmesriikide pädevate asutuste ülesandeks.

Võrreldes muude alternatiivsete poliitikavariantidega, mida analüüsiti käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangus, omab kavandatav määrus ühenduse seisukohalt suurimat lisandväärtust. See on kõige proportsionaalsem poliitikavariant, mis järgib täielikult ohutuslaste uurimiste sõltumatuse põhimõtet ja samal ajal võimaldab vabatahtliku koostöö toetamise teel ja ilma ühenduse tasandil uusi struktuure loomata märkimisväärselt parandada tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste uurimist ja ennetamist reguleeriva ELi õigusliku raamistiku üldist tõhusust.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut⁶,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁷,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluse kohaselt⁹

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa tsiviillennunduses tuleks tagada üldine kõrge ohutustase ning suurendada jõupingutusi lennuõnnetuste ja -intsidentide arvu vähendamiseks, et tagada tarbijate usaldus lennutranspordi vastu.
- (2) Tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide viivitamatu ohutusalane uurimine parandab lennuohutust ja aitab ära hoida õnnetuste ja intsidentide toimumist tulevikus.
- (3) Ohutusalase uurimise ainus eesmärk peaks olema lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamine tulevikus, mitte süüle või vastutusele osutamine.
- (4) Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/56/EÜ, millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted,¹⁰ tuleb asendada, et tõhustada tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise ja ennetamise süsteeme, mille loomisele ühenduses nimetud direktiiv kaasa aitas.
- (5) Arvesse tuleks võtta muutusi, mis on toimunud pärast direktiivi 94/56/EÜ vastuvõtmist ühenduse tsiviillennundust hõlmavas institutsioonilises ja õiguslikus raamistikus, eelkõige Euroopa Lennundusohutusameti asutamist.

⁶ ELT C , , lk .

⁷ ELT C , , lk .

⁸ ELT C , , lk .

⁹ ELT C , , lk .

¹⁰ EÜT L 319, 12.12.1994, lk 14.

- (6) Arvesse tuleks võtta 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni, millega on ette nähtud õhusõidukite ohutu käitamise tagamiseks vajalike meetmete rakendamine; eelkõige tuleks arvesse võtta kõnealuse konventsiooni 13. lisa ja selle hilisemaid muudatusi, milles sätestatakse rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad õhusõidukitega toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimiseks.
- (7) Euroopa Lennundusohutusamet teostab liikmesriikide nimel projekteerijariigi, tootjariigi ja registreerimisriigi toiminguid ja ülesandeid, kui need on seotud Chicago konventsioonis ja selle lisades määratletud kinnitatud projektidega, ja seetõttu peaks ameti esindaja olema ohutuslaste uurimiste juures, mis suurendaks tõhusust ning aitaks tagada õhusõidukite konstruktsiooni ohutust, ilma et see mõjutaks uurimise sõltumatust.
- (8) Võttes arvesse Euroopa Lennundusohutusameti üha kasvavaid ülesandeid seoses lennuohutuse tagamisega, peaks nimetatud asutus osalema ka vahejuhtumitest teatamise süsteemide raames toimivas andmevahetuses; sellised andmed peaksid olema piisavalt kaitstud loata kasutamise või avalikustamise eest.
- (9) Ohutuslaste uurimiste ulatus peaks sõltuma järeldustest, mida need võimaldavad lennuohutuse parandamiseks teha, eriti võttes arvesse uurimisressursside kulutasuva kasutamise vajadust ühenduses.
- (10) Lennuõnnetuste ja -intsidentide ohutuslaste uurimise peaks läbi viima sõltumatu lennuõnnetuste uurimisorgan või see tuleks korraldada sõltumatu organi kontrolli all, et vältida mis tahes huvide konflikti või mis tahes võimalikku välist sekkumist uuritavate vahejuhtumite põhjuste väljaselgitamisse.
- (11) Liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganite võimekust tuleks suurendada ning tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise tõhustamiseks ühenduses on vajalik, et uurimisorganid teeksid koostööd.
- (12) Lennuõnnetuste uurimisorganite koordineerivat rolli tuleks Euroopa tasemel tunnustada, võttes arvesse juba praegu nende vahel toimivat koostööd ja liikmesriikides kasutusel olevaid uurimisvahendeid, mida tuleks kasutada võimalikult kulutasuval viisil; seda oleks võimalik kõige paremini saavutada tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku loomise teel (edaspidi „võrgustik”).
- (13) Võrgustiku koordineeriv tegevus peaks olema läbipaistev ja sõltumatu ning ühendus peaks võrgustikku aktiivselt toetama.
- (14) Käesoleva määruse eesmärgi võib tõhusalt saavutada koostöös Euroopa kolmandate riikidega, kellele tuleks lubada osaleda võrgustiku töös.
- (15) Liikmesriigid peaksid tagama kooskõlas kohtuliku juurdluse eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate kehtivate õigusaktidega ja vajaduse korral tihedas koostöös nende asutustega, et tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimise eest vastutavatel organitel võimaldatakse oma kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes; samas ei tohiks ohtu seada ka kohtuliku uurimise eesmärgi.

- (16) Tõhus lennuõnnetuste uurimine on võimalik üksnes siis, kui olulisi tõendeid säilitatakse nõuetekohaselt.
- (17) Tsiviillennunduse ohutussüsteem põhineb õnnetuste ja intsidentidega seotud tagasisidel ja järeldustel, mis nõuab range konfidentsiaalsuse säilitamist, et tagada väärtuslike teabeallikate säilimine ka tulevikus; sellest lähtudes ei tohiks tundlikku ohutusala teavet kasutada mitte mingil muul otstarbel kui lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamiseks, välja arvatud juhul, kui sellise teabe avalikustamiseks on ülekaalukas avalik huvi.
- (18) Lennuõnnetuste ennetamiseks on oluline, et lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise tulemused avalikustatakse võimalikult lühikese aja jooksul.
- (19) Lennuõnnetuste asjakohase ennetamise tagamiseks tuleks lennuõnnetuse või -intsidenti uurimise põhjal antud lennuohutusala soovitusi alati nõuetekohaselt arvesse võtta ja vajaduse korral tegutseda neile vastavalt; arvesse tuleks võtta ka lennuohutusala soovitude ühenduse mõõdet, sest üha enam reguleeritakse lennuohutust Euroopa tasandil.
- (20) Kogemused on näidanud, et õhusõiduki pardal viibivate isikute usaldusväärsete nimekirjade kiire hankimine võib mõnikord keeruline olla ning et sellistes nimekirjades sisalduvad andmed peaksid olema kaitstud loata kasutamise või avalikustamise eest.
- (21) Lennuõnnetuste ohvrite ja nende perekondade õigusi tuleks asjakohaselt kaitsta.
- (22) Isikuandmete töötlemisel vastavalt käesolevale määrusele tuleks kohaldada direktiivi 95/46/EÜ.
- (23) Kuna liikmesriigid ei suuda täielikult saavutada käesoleva määruse eesmärgi, nimelt ühtsete eeskirjade kehtestamist tsiviillennunduses toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimiseks, on käesoleva määruse üleeuroopalise kohaldamisala tõttu neid parem saavutada ühenduse tasandil, ning seetõttu võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Vastavalt nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele ei lähe käesolev määrus kaugemale, kui on vajalik nende eesmärkide saavutamiseks.
- (24) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹¹. Komisjonile tuleks anda volitus teha otsuseid käesoleva määrusega asutatud võrgustiku töökorra ja tööprogrammi kohta.
- (25) Direktiiv 94/56/EÜ tuleks seega kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk

¹¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

Käesoleva määruse eesmärk on parandada lennuohutust, tagades Euroopa tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimiste tõhususe ja kõrge kvaliteedi, mille ainus eesmärk on lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(1) „lennuõnnetus” – õhusõiduki lennuotstarbelise 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, kusjuures:

(a) inimene saab 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 inimeste tekitatud, või kui vigastada on saanud piletita reisijad, kes varjasid ennast väljaspool reisijatele ja meeskonnaliikmetele ettenähtud alasid; või

(b) õhusõiduk või selle konstruktsioon saab kahjustusi, mille tagajärjel kahjustatakse õhusõiduki konstruktsiooni tugevust või halvenevad õhusõiduki tehnilised- ja lennuomadused ning õhusõiduk vajab tavalisest suuremat remonti või vigastatud osa asendamist,

välja arvatud mootoririke või -vigastus, kui vigastatud on ainult üks mootor, selle kapotid ja agregaadid, või kui vigastatud on ainult propellerid, tiiva otsad, antennid, andurid, rehvid, pidurid, rattad, pindmised vigastused telikul, voolundid, luugid, teliku luugid, vigastused esiklaasidel või kui lennuki pealispinnale on tekkinud kerged mõlgid või torkeaugud või väikesed rahe või lindude tekitatud vigastused (kaasa arvatud augud radari antenni kattes); või

(c) õhusõiduk on kadunud või täiesti ligipääsmatu;

(2) „akrediteeritud esindaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes osalema uurimises, mille viib läbi mõni teine riik; tavaliselt töötab selliselt ametisse määratud akrediteeritud esindaja lennuõnnetuste uurimisorganisis;

(3) „nõustaja” – isik, kelle riik määrab tema kvalifikatsioonist lähtudes abistama riigi akrediteeritud esindajat uurimises;

- (4) „põhjused” – tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid lennuõnnetuse või -intsidendi; põhjuste kindlakstegemine ei tähenda süüle osutamist ega haldus-, tsiviil- või kriminaalvastutuse määramist;
- (5) „tsiviillennunduses toimunud õnnetus või intsident” – mis tahes õnnetus või intsident, mis hõlmab õhusõidukit, mis ei tegutse sõjaväe-, tolli-, politsei- või muus sarnases teenistuses;
- (6) „surmav vigastus” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 30 päeva jooksul;
- (7) „pardaregistraator” – salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada lennuõnnetuse/lennuintsidendi ohutusalast uurimist;
- (8) „lennuintsident” – juhtum, mis ei ole lennuõnnetus, kuid on seotud õhusõiduki käitamisega ning mõjutab või võib mõjutada lennuohutust;
- (9) „vastutav uurija” - vajaliku kvalifikatsiooniga isik, kes on määratud vastutama ohutusalase uurimise korraldamise, läbiviimise ja juhtimise eest;
- (10) „käitaja” – juriidiline või füüsiline isik, kes käitab või kavatseb käitada ühte või mitut õhusõidukit;
- (11) „asjaomane isik” – õnnetuses või intsidendis osalenud õhusõiduki omanik, meeskonnaliige või käitaja või mis tahes muu isik, kes osutab lennujuhtimisteenust, annab lennuinformatsiooni või pakub lennuväljateenuseid ning omab teavet õnnetuse või intsidendi toimumise kohta;
- (12) „ohutusalane uurimine” – lennuõnnetuste või -intsidentide ennetamiseks läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (sealhulgas põhjus(t)e ja mõjutavate tegurite kindlakstegemist) ja vajaduse korral lennuohutusalaste soovitude väljatöötamist;
- (13) „lennuohutusalane soovitus” – uurimise jooksul kogutud teabel või muudel allikatel, näiteks ohutusalasel uurimisel, põhinev lennuõnnetuste uurimisorgani tehtud ettepanek, mille eesmärk on ennetada lennuõnnetusi ja -intsidente;
- (14) „tõsine lennuintsident” – lennuintsident, millega kaasnevad asjaolud viitavad sellele, et lennuotstarbelisel õhusõiduki käitamisel oleks võinud suure tõenäosusega toimuda lennuõnnetus (tõsiste lennuintsidentide näited on loetletud lisas);
- (15) „raske vigastus” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis toob kaasa ühe järgmistest tagajärgedest:
- (a) pikema kui 48-tunnise haiglaravi 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 nakkusohutlike ainete või kahjuliku kiirgusega;
- (16) „ettevõtja” – tulunduslik või mittetulunduslik füüsiline või juriidiline isik või muu ametlik organ, olenemata sellest, kas ta on iseseisev juriidiline isik või mitte.

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide ohutusalaste uurimiste suhtes:
 - (a) mis on toimunud ühenduse territooriumil, võttes arvesse liikmesriikide rahvusvahelisi kohustusi;
 - (b) mis on toimunud väljaspool ühenduse territooriumit, kui selles osaleb liikmesriigis registreeritud või liikmesriigis tegutseva lennuettevõtja kasutatav õhusõiduk, kui sellist uurimist ei vii läbi teine riik;
 - (c) mille puhul liikmesriigil on vastavalt rahvusvahelistele lennuohutusstandarditele õigus määrata akrediteeritud esindaja, kes osaleb registreerimisriigi, käitajariigi, projekteerimisriigi, tootjariigi või teavet andva riigi esindajana ja kes aitab uurimisele kaasa või nõustab uurimist läbi viivat riiki selle palvel;
 - (d) mille puhul uurimist teostav riik on lubanud liikmesriigil määrata eksperdi, kuna liikmesriigil on selleks erihuvi seoses tema kodanike surma või raskete vigastustega.

Artikkel 4

Uurimiskohustus

1. Iga sellise lennuõnnetuse või tõsise lennuintsidendi puhul, mis on toimunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008e II lisas¹² loetlemata õhusõidukiga, tuleb korraldada ohutusalane uurimine.
2. Lõikes 1 osundatud ohutusalaste uurimiste ulatuse ja nende läbiviimisel järgitava korra määrab lennuõnnetuste uurimisorgan, võttes arvesse järeldusi, mida loodetakse selliste uurimiste põhjal ohutuse parandamise eesmärgil teha.
3. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib otsustada uurida ka lõikes 1 nimetatamata lennuintsidente, samuti muud tüüpi õhusõidukitega toimunud lennuõnnetusi või

¹² ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

tõsiseid lennuintsidente, tehes seda vastavalt liikmesriigi õigusaktidele, kui uurimisorgan loodab sellest teha lennuohutuslaseid järeldusi.

4. Lõigetes 1 ja 3 nimetatud ohutuslase uurimise eesmärk ei ole mingil juhul süüle või vastutusele osutamine. Sellised uurimised ei mõjuta ega piira mingil määral süüd või vastutust omistavat kohtu- või haldusmenetlust.

Artikkel 5

Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorgan

1. Kõik liikmesriigid tagavad, et ohutuslased uurimised viib läbi või neid kontrollib tsiviillennunduses toimunud õnnetuste alaline uurimisorgan (edaspidi „lennuõnnetuste uurimisorgan”), ilma välise sekkumiseta sellesse tegevusse.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan on oma tegevuses sõltumatu eelkõige riiklikest lennundusasutustest, kes vastutavad lennukõlblikkuse, sertifitseerimise, lennutegevuse, hoolduse, litsentsimise, lennuliikluse juhtimise või lennujaamade käitamise eest, ja üldisemalt kõikidest isikutest, kelle huvid võiksid olla vastuolus lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesandega või mõjutada tema objektiivsust.
3. Oma ülesannete täitmisel ei küsi lennuõnnetuste uurimisorgan kelleltki juhiseid ega võta neid ka vastu ning tal on piiramatud volitused ohutuslase uurimiste läbiviimisel.
4. Lennuõnnetuste uurimisorganile usaldatud ülesanded võivad hõlmata ka lennuohutusega seotud andmete kogumist ja analüüsimist, eriti lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamiseks, kui see tegevus ei mõjuta tema sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või normatiivsetes küsimustes.
5. Lennuõnnetuste uurimisorganile tuleb tagada tingimused oma kohustuste sõltumatuks täitmiseks ja selleks peab ta saama piisavalt vahendeid. Eelkõige:
 - (a) lennuõnnetuste uurimisorgani juht peab omama kogemusi ja pädevust tsiviillennunduse ohutuse ja võimaluse korral ka ohutuslase uurimise valdkonnas;
 - (b) uurijatele omistatakse staatus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse;
 - (c) lennuõnnetuste uurimisorganisse peab kuuluma vähemalt üks uurija, kes oleks suurema lennuõnnetuse korral võimeline täitma vastutava uurija kohustusi;
 - (d) lennuõnnetuste uurimisorganile tuleb eraldada tegevuseelarve, mis võimaldab maksta tehniliste uuringute ja reisikulude eest;
 - (e) lennuõnnetuste uurimisorgani käsutusse tuleb kas otseselt või artiklis 6 ette nähtud võimaluste kaudu anda kvalifitseeritud personal ja sobivad ruumid, sealhulgas kontorid ja angaarid, kus on võimalik säilitada ja uurida õhusõidukit, selles sisalduvat ja selle rüüsi.

Artikkel 6

Lennuõnnetuste uurimisorganite vaheline koostöö

1. Ühe liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan võib paluda abi teise liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorganilt. Kui sellist abi on võimalik anda, peaks see olema võimaluse korral tasuta.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib delegeerida ülesande uurida lennuõnnetust või -intsidenti teisele lennuõnnetuste uurimisorganile ning sel juhul abistab ta teist uurimisorganit.
3. Lõigete 1 ja 2 kohaldamisel abistab lennuõnnetuste uurimisorganeid artiklis 7 osundatud võrgustik.

Artikkel 7

Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik

1. Käesolevaga luuakse tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (edaspidi „võrgustik”). Võrgustikku kuuluvad kõikide liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganite juhid või nende esindajad.
2. Võrgustik koordineerib ja tugevdab koostööd ja teabevahetust liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganite vahel ning aitab kaasa nimetatud uurimisorganite, komisjoni ja Euroopa Lennundusohutusameti vahelisele koostööle, määrares muuhulgas kindlaks mitmeid keskse tähtsusega toiminguid.
3. Võrgustik nõustab riiklikke ja ühenduse institutsioone ning ta võib anda soovitusi tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise poliitika ja õigusaktide väljatöötamise ja rakendamise kõikide aspektide kohta.
4. Võrgustik kasutab oma volitusi läbipaistval ja sõltumatul viisil. Selle liikmed ei küsi ega võta üheltki avalik-õiguslikult ega eraõiguslikult isikult vastu juhiseid, mis võiksid mõjutada ohutusalaste uurimiste sõltumatust.
5. Võrgustik esitab oma tegevuse kohta aastaaruande Euroopa Parlamendile, nõukogule ja komisjonile. Aastaaruanne avalikustatakse.

Artikkel 8

Võrgustiku töökorraldus

1. Võrgustiku töö on korraldatud vastavalt töökorrale. Võrgustik valib oma liikmete hulgast esimehe kuni viieks aastaks. Esimehe ametiaega võib pikendada.
2. Komisjoni ja Euroopa Lennundusohutusametit kutsutakse võrgustiku ja selle ekspertide tööühikutele kõikidele koosolekutele ning nad võivad olla seal esindatud, välja arvatud juhul, kui võrgustiku esimees otsustab töökorras sätestatud kriteeriumitest lähtudes, et selline osalemine tekitaks huvide konflikti seoses lennuõnnetuste uurimisorganite ülesannetega.

3. Võrgustik kujutab endast organit, mis tegutseb nõukogu määruse (EÜ, Euratom) nr 1605/2002¹³ artikli 108 lõike 1 punktis b määratletud tähenduses Euroopa üldiste huvide saavutamise nimel ja tal on õigus ühenduse eelarvest eraldatavale toetusele.
4. Lõike 3 alusel võrgustikule antavad toetused sõltuvad igaaastasest tööprogrammist, mis avalikustatakse.
5. Euroopa kolmandate riikide tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganitel, kes kohaldavad käesolevas määruses sätestatud põhimõtteid, on õigus osaleda võrgustiku töös. Võrgustik võib oma koosolekutele kutsuda ka vaatlejaid kolmandate riikide tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganitest ja muid eksperte.
6. Võrgustiku töös osalevad lennuõnnetuste uurimisorganid vahetavad omavahel mis tahes neile kättesaadavat teavet, mis on asjakohane käesoleva määruse kohaldamisel, ning võtavad vajalikke meetmeid sellise teabe konfidentsiaalsuse nõuetekohaseks tagamiseks vastavalt kehtivatele riiklikele või ühenduse õigusaktidele.
7. Ilma et see piiraks asutamislepingu artikli 287 kohaldamist, on võrgustiku liikmetel, vaatlejatel ja kõikidel muudel asjaomastel isikutel kohustus mitte avaldada neile võrgustiku töö või mis tahes muude võrgustiku poolt vastavalt selle töökorrale korraldatud kohtumiste kaudu teatavaks saanud teavet, kui komisjon teavitab neid sellest, et taotletud nõuanne või tõstatatud küsimus on konfidentsiaalse iseloomuga. Sellisel juhul võib komisjon otsustada, et üksnes võrgustiku liikmed võivad sellist teavet saada.
8. Käesoleva määruse sätteid kohaldatakse ilma, et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1049/2001¹⁴ kohaldamist.
9. Võrgustiku töökord ja tööprogramm võetakse vastu vastavalt artiklis 24 sätestatud menetlusele. Võrgustiku esimees esitab töökorra ja tööprogrammi kavandid komisjonile.

Artikkel 9

Euroopa Lennundusohutusameti osalemine ohutuslastes uurimistes

1. Liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganid kutsuvad Euroopa Lennundusohutusametit saatma oma esindajat ja osalema oma pädevuse piires:
 - (a) mis tahes ohutuslastes uurimises, mis toimub mõne liikmesriigi territooriumil; uurimise eest vastutav lennuõnnetuste uurimisorgan avaldab Euroopa Lennundusohutusametile talle teada oleva teabe vastavalt lõikele 2;
 - (b) eksperdina mis tahes ohutuslastes uurimises, mis toimub mõnes kolmandas riigis, kuhu liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorganil on palutud määrata oma akrediteeritud esindaja; akrediteeritud esindaja

¹³ EÜT L 248, 16.9.2002, lk 1.

¹⁴ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

avaldata Euroopa Lennundusohutusametile talle teada oleva teabe vastavalt lõikele 2.

2. Euroopa Lennundusohutusametile antud õigused, millele on viidatud lõikes 1, hõlmavad volitust osaleda vastutava uurija kontrolli all kõikides uurimisvaldkondades, eriti:
 - (a) külastada õnnetuskohta ja uurida õhusõidukit, selles sisalduvat ja selle rususid;
 - (b) soovitada küsitlusvaldkondi ja saada teavet tunnistajatelt, nagu on ette nähtud artikli 15 lõike 1 punktis a, tingimusel et tunnistaja annab nõusoleku oma tunnistuste avalikustamiseks;
 - (c) omada täielikku juurdepääsu kõikidele asjakohastele tõenditele ja saada kõikide asjakohaste dokumentide koopiad nii kiiresti kui võimalik, sealhulgas pardaregistraatori andmed, välja arvatud konfidentsiaalne teave, millele on osundatud artikli 15 lõike 1 punktides b ja c;
 - (d) osaleda pardaregistraatori salvestiste dekodeerimisel, välja arvatud kabiini heli- ja pildisalvestiste andmed;
 - (e) osaleda sellistes väljaspool õnnetuskohta toimuvates uurimistegevustes nagu õhusõiduki osade uurimine, testimine ja stimulatsioonid, tehnilised nõupidamised ja uurimise seisu tutvustavad koosolekud, välja arvatud, kui need on seotud põhjuste kindlaksmääramise või lennuohutusosalaste soovitude koostamisega;
 - (f) teha märkusi ohutusslase uurimise lõpparuande kavandi kohta ning soovi korral lasta lisada oma märkused lõpparuandele.
3. Euroopa Lennundusohutusamet toetab uurimist, milles osalemiseks on talle õigus antud, varustades lõike 1 punktis a osundatud uurimist juhtivat lennuõnnetuste uurimisorganit teabe, ekspertide ja seadmetega või saates osalema lõike 1 punktis b osundatud akrediteeritud esindaja.

Artikkel 10

Projekteerimisriigi osalemine ohutusalasest uurimistest

Selle liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorgan, mille territooriumil asub õhusõiduki või selle jõuseadme tüübisertifikaadi omaniku peamine tegevuskoht, nimetab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa kohaldamisalasse jääva projekteerimisriigi akrediteeritud esindajad.

Artikkel 11

Lennuõnnetustest ja tõsistest lennuintsidentidest teatamise kohustus

1. Iga asjaomane isik peab viivitamata teavitama pädevat lennuõnnetuste uurimisorganit käesoleva määruse kohaldamisalasse jääva lennuõnnetuse või raske lennuintsidendi toimumisest.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan peab viivitamata teavitama komisjoni, Euroopa Lennundusohutusametit ja asjaomaseid liikmesriike kõikidest talle teatatud lennuõnnetustest või rasketest lennuintsidentidest.

Artikkel 12

Lennuõnnetuste uurijate staatus

1. Kui lennuõnnetuste uurimisorgan on vastutava uurija ametisse määranud, vastutab ta kogu tõendusmaterjali ohutu käitlemise ja õhusõiduki, selles sisalduva ja selle rusude turvalise säilitamise eest, olenemata mis tahes kohtulikust uurimisest. Tal on volitus võtta õnnetuskohal juhtimine enda kätte ja rakendada ohutusalase uurimise nõuete täitmiseks vajalikke meetmeid.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgani määratud uurijatel on eelkõige õigus:
 - (a) piiramatule ja takistamatule juurdepääsule õnnetuse või intsidendi toimumiskohale, samuti õhusõidukile, selles sisalduvale või selle rusudele;
 - (b) tagada viivitamatult tõendusmaterjali nimekirja koostamine ja rusude või osade kontrollitud eemaldamine uurimise või analüüsi jaoks;
 - (c) koheseks juurdepääsuks pardaregistraatori andmetele ja teistele salvestistele ning nende enda kontrolli alla võtmiseks;
 - (d) koheseks juurdepääsuks ohvrite surnukehade uurimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
 - (e) koheseks juurdepääsuks õhusõiduki käitamisega seotud inimeste küsitlusandmetele või sellistelt inimestelt võetud proovide analüüsi tulemustele;
 - (f) kutsuda välja ja küsitleda tunnistajaid ja nõuda neilt ohutusalaseks uurimiseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist;
 - (g) koheseks juurdepääsuks õhusõiduki omaniku, käitaja või valmistaja ja teiste tsiviillennunduse, lennuliiklusteenuste või lennujaamade käitamise eest vastutavate asutuste asjakohasele teabele või dokumentidele.
3. Vastutava uurija lõikes 2 loetletud õigused laienevad tema ekspertidele ja nõunikele, samuti akrediteeritud esindajate ekspertidele ja nõunikele ulatuses, mis on vajalik selleks, et võimaldada nende tõhusat osalemist ohutusalases uurimises. Eelnev ei piira mingil viisil neid õigusi, mida on uurijatele ja ekspertidele andnud kohtulikku uurimist juhtiv asutus.

Artikkel 13

Uurimise koordineerimine

1. Kui on alatatud õnnetuse kohtulik uurimine, siis peab vastutav uurija tagama pardaregistraatorite ja mis tahes muu tõendusmaterjali järelevalve, nõudes, et õigusasutuse ametnik viiks isiklikult pardaregistraatorid ja tõendusmaterjalid kohta, kus nende näitusi loetakse või neid käideldakse. Kui kõnealuse materjali uurimine või analüüsimine võib tõendusmaterjali muuta, teisendada või selle hävitada, peab selleks uurimiseks olema õigusasutuste eelnev nõusolek.
2. Kui lennuõnnetuste uurimisorganil tekib ohutusalase uurimise käigus kahtlus, et lennuõnnetuse või -intsidendiga oli seotud ebaseaduslik sekkumine, teavitab vastutav uurija sellest viivitamata õigusasutusi, kelle nõudmisel läheb kontroll õnnetuskohas üle neile asutustele. Kooskõlas artiklitega 15 ja 16 antakse ohutusalase uurimise käigus kogutud asjakohane teave samuti üle nimetatud asutustele, kui viimased seda soovivad. See ei piira lennuõnnetuste uurimisorgani õigust jätkata ohutusalast uurimist kooskõlastatult asutusega, kes võttis õnnetusekoha oma kontrolli alla.
3. Lennuõnnetuste ja -intsidentide põhjuste uurimise nõuetekohase koordineerimise tagamiseks teeb lennuõnnetuste uurimisorgan koostööd teiste asutustega, eelkõige eellepingute kaudu õigus-, tsiviillennundus-, otsimis- ja päästeasutustega, samuti muude asutustega, kes tõenäoliselt osalevad uurimises.

Artikkel 14

Tõendite säilitamine

1. Lennuõnnetuste uurijate saabumiseni ei tohi ükski isik muuta lennuõnnetuse sündmuskoha olustikku ega 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 selline tegevus on vajalik ohutuse eesmärgil või selleks, et abistada vigastatud inimesi.
2. Kõik asjaomased isikud võttavad kõik vajalikud meetmed sündmusega seotud dokumentide, materjalide ja salvestiste säilitamiseks, eelkõige selleks, et takistada vestluste ja häiresignaali salvestiste kustutamist pärast lendu.

Artikkel 15

Tundliku lennuohutusalase teabe kaitse

1. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 95/46/EÜ¹⁵ kohaldamist, ei tehta järgmisi andmeid kättesaadavaks ega kasutada neid mingil muul kui ohutusalase uurimise eesmärgil:
 - (a) kõik tunnistajate ütlused ja muud seletused, aruanded ja märkused, mille lennuõnnetuste uurimisorgan on salvestanud või saanud

¹⁵ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

ohutusalase uurimise käigus, välja arvatud, kui tunnistaja on andnud nõusoleku oma ütluste avalikustamiseks;

- (b) ohutusalase uurimise käigus tunnistusi andnud isikute isikuandmed;
- (c) lennuõnnetuste uurimisorgani kogutud tundlikku või isiklikku laadi teave lennuõnnetuse või -intsidendiga seotud isikute kohta, sealhulgas teave nende tervisliku seisundi kohta;
- (d) uurimise käigus koostatud materjalid, näiteks märkmed, kavandid, uurijate koostatud arvamused, teabe analüüsimise käigus väljendatud arvamused, sealhulgas pardaregistraatoritest saadud teave;
- (e) vastavalt lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikule tavale välisriikide uurijatelt saadud teave ja tõendid, kui välisriigi lennuõnnetuste uurimisorgan seda nõuab;
- (f) lõpparuannete kavandid.

2. Ilma et see piiraks direktiivi 95/46/EÜ kohaldamist, ei tehta järgmisi andmeid kättesaadavaks ega kasutata neid mingil muul eesmärgil kui ohutusalane uurimine või muul lennuohutuse suurendamisega seotud põhjusel:

- (a) kogu teabevahetus, mis on toimunud õhusõiduki käitamisega seotud isikute vahel;
- (b) lennujuhtimisüksuste salvestised ja nende transkriptsioonid;
- (c) lennuõnnetuste uurimisorgani koostatud kaaskirjad lennuohutusalaste soovitude edastamiseks adressaadile, kui soovitude andnud lennuõnnetuste uurimisorgan seda nõuab;
- (d) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/42/EÜ¹⁶ esitatud vahejuhtumite ettekanded.

Õigusemõistmise eest vastutava liikmesriigi pädev asutus võib siiski otsustada, et kasu, mis tuleneb lõigetes 1 ja 2 osundatud 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 uurimisele ja tsiviillennunduse ohutuse tagamisele ning et selliste andmete avalikustamiseks on ülekaalukas avalik huvi.

3. Euroopa Lennundusohutusamet osaleb direktiiviga 2003/42/EÜ hõlmatud teabe vahetamises ja analüüsimises ning tal on võrgujuurdepääs komisjoni määrusega (EÜ) nr 1321/2007¹⁷ loodud keskses andmekogus sisalduvale teabele. Selline juurdepääs hõlmab teavet, millega selgesõnaliselt viidatakse vahejuhtumi aruandes osutatud lennuettevõtjale või õhusõidukile. Euroopa Lennundusohutusamet tagab nimetatud

¹⁶ ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

¹⁷ ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.

teabe konfidentsiaalsuse ning kasutab seda üksnes selleks, et täita oma ohutusalaseid kohustusi.

Artikkel 16

Salvestiste kasutamine

1. Kabiini heli- ja pildisalvestisi ning nende transkriptsioone ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mitte mingil muul eesmärgil kui ohutusalane uurimine, välja arvatud, kui kõik asjaomased meeskonnaliikmed annavad nõusoleku nende kasutamiseks muul eesmärgil.
2. Pardaregistraatori salvestisi ei tehta kättesaadavaks ega kasutata mingil muul eesmärgil kui ohutusalane uurimine, välja arvatud, kui selliseid salvestisi:
 - (a) kasutatakse vaid lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärgil; või
 - (b) on muudetud mitte identifitseeritavaks; või
 - (c) kui need avalikustatakse turvalisust tagaval viisil.

Artikkel 17

Teabe avaldamine

Artiklitega 15 ja 16 hõlmatud teave lisatakse ohutusalase uurimise lõpparuandesse üksnes juhul, kui see on vajalik lennuõnnetuse või -intsidendi analüüsimiseks. Analüüsiks mittevajalikku teavet või teabe osi ei avalikustata.

Artikkel 18

Teabevahetus

1. Lennuõnnetuste uurimisorgani töötajad või ohutusalases uurimises osalema või sellele kaasa aitama kutsutud mis tahes eksperdid või nõustajad peavad hoidma ametisaladust vastavalt asjakohastele õigusaktidele.
2. Ohutusalast uurimist juhtiva lennuõnnetuste uurimisorgani juht edastab tsiviillennunduse ohutuse eest vastutavatele asutustele, õhusõidukite või õhusõidukite seadmete tootmise või hoolduse eest vastutavatele isikutele ning õhusõidukite käitamise või töötajate koolitamise eest vastutavatele isikutele või juriidilistele isikutele teavet, mis on vajalik lennuõnnetuste või raskete lennuintsidentide ennetamiseks.
3. Lennuõnnetuste uurimisorgani juhil on õigus teavitada ohvrid ja nende perekondi või nende ühendusi ohutusalase uurimise faktilistest tähelepanekutest ja toimingutest ning võimalikest esialgsetest järeldustest ja/või soovitustest, või avalikustada selline teave, tingimusel et see ei sea ohtu uurimise eesmärke.

Artikkel 19

Uurimisaruanne

1. Kõikide ohutusalaste uurimiste kohta koostatakse aruanne õnnetuse või intsidendi liigile ja raskusele vastavas vormis. Aruandes märgitakse ära, et ohutusalase uurimise ainus eesmärk on lennuõnnetuse või -intsidentide ennetamine tulevikus, mitte süüle või vastutusele osutamine. Vajaduse korral sisaldab aruanne lennuohutusalaseid soovitusi.
2. Aruandes peab lennuõnnetuse või -intsidendiga seotud isikute anonüümsus olema kaitstud.
3. Enne aruande avaldamist peab lennuõnnetuste uurimisorgan küsima asjaomaste ettevõtjate arvamust, kusjuures selliste konsultatsioonide sisu suhtes kehtivad ametisaladuse hoidmise eeskirjad. Selliste arvamuste küsimisel järgib lennuõnnetuste uurimisorgan lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikku tava.
4. Ilma asjaomase lennuõnnetuste uurimisorgani juhi eelneva kirjaliku nõusolekuta ei avalikusta keegi ega luba kellelgi avalikustada aruandes sisalduvat teavet enne, kui lennuõnnetuste uurimisorgan selle avaldab.
5. Lennuõnnetuste uurimisorgan avalikustab lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul, võimaluse korral hiljemalt 12 kuu jooksul alates õnnetuse toimumise kuupäevast.
6. Kui aruannet ei ole võimalik 12 kuu jooksul avaldada, siis avaldab lennuõnnetuste uurimisorgan vahearuande vähemalt kord aastas õnnetuse toimumise kuupäeval, kirjeldades uurimise seisu ning tõstatatud ohutusealaseid küsimusi.
7. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab aruannete koopiad ja lennuohutusalased soovitusel võimalikult kiiresti komisjonile ja Euroopa Lennundusohutusametile, välja arvatud juhul, kui need on avalikkusele elektroonilisel teel kättesaadavad, millisel juhul annab lennuõnnetuste uurimisorgan teada nende kättesaadavusest.

Artikkel 20

Lennuohutusalased soovitusel

1. Lennuõnnetuste uurimisorgan edastab ohutusalase uurimise mis tahes etapis asjaomastele ettevõtjatele, sealhulgas neile, kes asuvad muudes liikmesriikides või kolmandates riikides, kuupäevaga varustatud kaaskirjas soovitusi mis tahes ennetavate meetmete kohta, mille kohest võtmist ta peab vajalikuks.
2. Lennuõnnetuste uurimisorgan võib anda lennuohutusalaseid soovitusi ka mitmete uurimiste raames tehtud uuringute või analüüside või mis tahes muu tegevuse põhjal, mis on viidud läbi vastavalt artikli 5 lõikele 4.
3. Lennuohutusalane soovitus ei loo mingil juhul eeldust õnnetuse või intsidendiga seotud süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

Artikkel 21

Lennuohutuslaste soovitude järelmeetmed ja lennuohutuslaste soovitude andmebaas

1. Lennuohutuslaste soovitude adressaat kinnitab selle kättesaamist ja teavitab soovitude andud lennuõnnetuste uurimisorganit 90 päeva jooksul pärast kaaskirja kättesaamist meetmetest, mida ta kavatseb võtta, ja vajaduse korral nende teostamiseks vaja minevast ajast.
2. 60 päeva jooksul pärast vastuse kättesaamist teavitab lennuõnnetuste uurimisorgan adressaati sellest, kas ta peab vastust rahuldavaks, ja põhjendab seda.
3. Iga lennuõnnetuste uurimisorgan kehtestab enda antud lennuohutuslastele soovitudele saadud vastuste registreerimise korra.
4. Iga üksus, kes saab lennuohutuslaste soovitude, sealhulgas tsiviillennunduse ohutuse eest vastutavad asutused liikmesriikide ja ühenduse tasandil, kehtestavad korra lennuohutuslaste soovitude täitmiseks võetud meetmete jälgimiseks.
5. Lennuõnnetuste uurimisorganid registreerivad määrusega (EÜ) nr 1321/2007 loodud keskses andmekogus kõik lennuohutuslaste soovitud, mis on antud vastavalt artikli 20 lõigetele 1 ja 2, ning neile antud vastused. Samal viisil registreerivad lennuõnnetuste uurimisorganid keskses andmekogus kõik kolmandatelt riikidelt saadud lennuohutuslaste soovitud.

Artikkel 22

Reisijate nimekirja kättesaadavus

1. Ühenduse lennuettevõtjad ja liikmesriigi, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut, territooriumil asuvaid lennuvälju kasutavad lennuettevõtjad, kehtestavad korra, mis võimaldab koostada nimekirja kõikidest õhusõiduki pardal viibivatest isikutest ühe tunni jooksul pärast selle õhusõidukiga toimunud õnnetusest teatamisest.
2. Nimekiri on kättesaadav uurimist juhtivale lennuõnnetuste uurimisorganile, iga liikmesriigi poolt reisijate perekondadega suhtlema määratud asutusele ja vajaduse korral meditsiiniüksustele, kes võivad seda teavet vajada ohvrite ravimisel.
3. Nimekirja ei tehta avalikkusele kättesaadavaks enne, kui asjaomased asutused on kõikide reisijate perekondi juhtunust teavitanud. Liikmesriigid võivad otsustada nimekirju mitte avalikustada.
4. Nimekirjades sisalduva teabe töötlemine ei piira mingil viisil direktiivi 95/46/EÜ kohaldamist.

Artikkel 23

Lennuõnnetuste ohvrite ja nende perekondade abistamine

1. Liikmesriigid tagavad, et riiklikul tasandil koostatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ohvrite ja nende perekondade abistamise kava.
2. Liikmesriigil või kolmandal riigil, kellel on ühenduse territooriumil 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.
3. Lõike 2 alusel ametisse määratud ekspert võib vastavalt kehtivatele õigusaktidele aidata ohvreid identifitseerida ja abistada kohtumistel oma riigist pärit ellujäänutega.

Artikkel 24

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Artikkel 25

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning eelkõige võimaldama karistada igat 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, materjale, teavet ja dokumente neid peites, muutes või hävitades;
- omades teadmisi lennuõnnetuse või -intsidendi toimumise kohta, ei teavita sellest asjaomaseid organeid.

Artikkel 26

Kehtetuks tunnistamine

Nõukogu direktiiv nr 94/56/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 27

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, [...]

Euroopa Parlamendi nimel
President

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

TÕSISTE LENNUINTSIDENTIDE NÄIDETE LOETELU

Järgnevalt on esitatud tüüpilised näited intsidentidest, mis tõenäoliselt loetakse tõsisteks intsidentideks. Loetelu ei ole täielik 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 lennurajal;
- start suletud või hõivatud lennurajalt, möödudes takistus(t)est ohtlikult lähedalt;
- maandumine või maandumiskatse suletud või hõivatud 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 lennuõnnetusteks;
- õhusõiduki käitamist tõsiselt mõjutava ühe või mitme süsteemi korduvad rikked;
- õhusõiduki meeskonna tegutsemisvõime kaotus lennu ajal;
- kütuse hulk, mis nõuab, et piloot kuulutaks välja avariiolukorra;
- 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 vajalik õhusõiduki juhtimiseks ja navigeerimiseks.

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU NIMETUS

Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist.

2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE/EELARVESTAMISE RAAMISTIK

06: Energeetika ja transport

06 02: Maismaa-, õhu- ja meretransport

3. EELARVEREAD

3.1. Eelarveread (tegevusassigneeringute read ja nendega seonduvad tehnilise ja haldusabi read (endised B.A read)), sh järgmised nimetused:

06 02 03 — Euroopa transpordipoliitika toetusmeetmed ja reisijate õigused

3.2. Meetme ja finantsmõju kestus:

Algus: 2010 lõpp: ei ole kindlaks määratud

3.3. Eelarve tunnused:

Eelarverid a	Kulu liik		Uus	EFTA osamakse	Taotlejariikide osamaksed	Finantspersp ektiiv rubriik
06 02 03	Mitteko hustusli k	Liigend atud	EI	EI	EI	Nr [1a]

4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

4.1. Rahalised vahendid

4.1.1. Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jao nr		aast a n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 jj	Kokku
-----------	--------	--	-------------	-------	-------	-------	-------	-------------	-------

Tegevuskulud¹⁸

Kulukohustuste assigneeringud	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Maksete assigneeringud		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Võrdlussummas sisalduvad halduskulud¹⁹

Tehniline ja haldusabi (liigendamata assigneeringud)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

VÕRDLUSSUMMA KOKKU

Kulukohustuste assigneeringud		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Maksete assigneeringud		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Võrdlussummast välja jäävad halduskulud²⁰

Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5.	d							
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6.	e							

Meetmete soovituslik finantskulu kokku

Kulukohutuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
--	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹⁸ Kulud, mis ei kuulu asjaomase jaotise xx peatüki xx 01 alla.

¹⁹ Kulud, mis kuuluvad jaotise xx artikli xx 01 04 alla.

²⁰ Kulud, mis kuuluvad peatükki xx 01 alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05.

Maksete (sh KOKKU	assigneeringud personalikulud)		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
----------------------------------	---	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Kaasrahastamise andmed

Kui ettepanek hõlmab liikmesriikide või muude asutuste (palun täpsustada) poolset kaasrahastamist, peaks allpool esitatud tabelis näitama, milline on selle kaasrahastamise hinnanguline tase (kui kaasrahastajaid on mitu, võib lisada täiendavaid ridu):

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kaasrahastav asutus		aast a n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 jj	Kokku
Kõik liikmesriigid (kokku)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasrahastamine) KOKKU	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Kooskõla finantsplaneeringuga

- ☒ Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule
- ☐ Ettepanekuga kaasneb finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine
- ☐ Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe²¹ sätete kohaldamine (st paindlikkusinstrumendi või finantsperspektiivi läbivaatamine).

4.1.3. Finantsmõju tuludele

- ☒ Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele
- ☐ Ettepanekul on finantsmõju; mõju tuludele on järgmine:

miljonites eurodes (üks koht pärast koma)

		Enne meetme rakenda mist [n-1 aasta]	Olukord pärast meetme rakendamist					
Eelarverida	Tulud		[aast a n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²

²¹ Vt institutsioonidevahelise lepingu punktid 19 ja 24.

²² Kui meede kestab üle kuue aasta, lisage vajadusel täiendavaid veerge.

	a) Tulud absoluutväärtuses						
	b) Tulude muutus	Δ					

4.2. Täistööajale taandatud personal (sh ametnikud, ajutine personal ja koosseisuväline personal), vt täpsemalt punktist 8.2.1.

Aastane vajadus	aasta n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 jj
Personali arv kokku						

5. TUNNUSJOONED JA EESMÄRGID

5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

Kavandatava määrusega loodav tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik aitab kaasa liikmesriikide vahelise, samuti liikmesriikide, komisjoni ja Euroopa Lennundusohutusameti vahelise praktilise koostöö soodustamisele, koordineerimisele ja tugevdamisele tsiviillennunduses toimuvate õnnetuse ja intsidentide ennetamisel ja uurimisel.

5.2. Ühenduse meetme lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ja võimalik koostoime

Käesoleva ettepanekuga reageeritakse transpordisektoris toimuvate õnnetustega tegelemise strateegia väljatöötamisel komisjoni nõustanud ekspertide töörühma soovitudele ning see ühtib ühenduse transpordipoliitikaga, mis on sätestatud komisjoni teatises „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril. (Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte)“.

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnaangus analüüsitud uute alternatiivsete poliitikavariantidega võrreldes annab kavandatud määrus ühenduse seisukohalt kõige rohkem lisandväärtust. See on kõige proportsionaalsem poliitikavariant, mis ohutusalase uurimise sõltumatuse põhimõtet täielikult järgides võimaldaks vabatahtliku koostöö toetamise kaudu ning ilma ühenduse tasemel uusi struktuure loomata muuta tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise kehtiv õiguslik raamistik ELis palju tõhusamaks.

5.3. Ettepaneku eesmärgid, oodatavad tulemused ja nendega seotud näitajad tegevuspõhise juhtimise raames

Käesoleva ettepaneku eesmärk on tugevdada ühenduse raamistikku, mis hõlmab tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist. Selleks asendatakse ja ajakohastatakse kehtivaid õigusakte ning toetatakse liikmesriikidevahelist vabatahtlikku koostööd kõnealuses valdkonnas.

Viimati nimetatud eesmärk, mille mõju eelarvele on kõige rohkem tuntav, hõlmab ühendusepoolset toetust liikmesriikide tsiviillennunduses toimuvate õnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise eest vastutavate riiklike organite võrgustikule. Selleks eraldatakse võrgustikule iga-aastane toetus, mida kasutatakse iga-aastases tööprogrammis komisjoniga kokkulepitud mitmete meetmete rakendamiseks.

Käesoleva ettepaneku alusel toetatavad võrgustiku tegevused hõlmavad eelkõige riiklike uurijate jaoks kavandatavate koolituste koordineerimist ning liikmesriikidevahelise uurimisvahendite jagamise mehhanismi arendamist.

5.4. Rakendusmeetod (soovituslik)

☐ ***Tsentraliseeritud haldamine***

☐ otse, haldajaks on komisjon

☐ kaudselt, haldamine on delegeeritud:

☐ täitevasutustele

☐ ühenduste asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185

☐ riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele

☒ ***Haldamine detsentraliseeritult või koostöös***

☒ liikmesriikidega

☐ kolmandate riikidega

☐ ***Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)***

Asjakohased märkused:

6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

6.1. Järelevalvekord

Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik esitab komisjonile aastaaruande kokkulepitud tööprogrammi täitmise kohta.

6.2. Hindamine

6.2.1. Eelhindamine

Eelhindamine viidi läbi mõjuhinnangu osana.

6.2.2. Vahe-/järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid)

6.2.3. Edasise hindamise tingimused ja sagedus

Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik esitab komisjonile aastaaruande kokkulepitud tööprogrammi täitmise kohta.

7. PETTUSEVASTASED MEETMED

Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustikuga sõlmitud toetuslepingutes peab olema selgesõnalist sätestatud, et Euroopa Kontrollikoda ja Euroopa Pettustevastane Amet võivad vajaduse korral läbi viia toetuse saajate ja selle jagamise eest vastutavate vahendajate kohapealseid kontrolle.

8. ANDMED VAHENDITE KOHTA

8.1. Ettepaneku eesmärgid nende finantskulu järgi

Kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

(Esitada eesmärkide, meetmete ja väljundite nimetused)	Väljundi liik	Keskmine kulu	aasta n		aasta n+1		aasta n+2		aasta n+3		aasta n+4		aasta n+5 jj		KOKKU	
			Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku
TEGEVUSEESMÄRK NR 1 23Toetada liikmesriikide tsiviillennunduse õnnetuste uurimisorganeid																
Meede 1: Riiklike tsiviillennunduse õnnetuste uurimisorganite tegevust koordineeriva sekretariaadi kaasrahastamine																
- 1. väljund 1	Toetusleping		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
KULUD KOKKU			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Vastavalt punktis 5.3 kirjeldatule.

8.2. Halduskulud

8.2.1. Ametikohtade arv ja liigid

Ametikoha liik		Meetme haldamiseks vajalik olemasolev ja/või täiendav personal (täistööajale taandatud ametikohtade arv)					
		aasta n	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aasta n+5
Ametnikud või ajutine personal ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal ²⁵							
Art XX 01 04/05 kohaselt rahastatav muu personal ²⁶							
KOKKU							

8.2.2. Meetmest tulenevate ülesannete kirjeldus

8.2.3. Ametikohtade jaotus (koosseisuline personal)

- ☐ Ametikohad, mis on asendatava või pikendatava programmi haldamiseks praegu ette nähtud
- ☐ Ametikohad, mis on poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames eelnevalt n aastaks ette nähtud
- ☐ Ametikohad, mida tuleb taotleda järgneva poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti menetlemise käigus
- ☐ Ametikohad, mis tuleb olemasolevaid vahendeid kasutades asjaomases haldustalituses ümber paigutada (talitusesisesed ümberpaigutused)
- ☐ Ametikohad, mis on aastal n nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

²⁴ Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

²⁵ Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

²⁶ Mille kulud sisalduvad võrdlussummas.

8.2.4. Võrdlussummas sisalduvad muud halduskulud (XX 01 04/05 – Halduskorralduskulud)

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida (number ja nimetus)	aasta n	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aasta n+5 jj	KOKK U
1 Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)							
Täitevastutused ²⁷							
Muu tehniline ja haldusabi							
- sise							
- välis							
Tehniline ja haldusabi kokku							

8.2.5. Võrdlussummast välja jäävad personalikulud ja nendega seonduvad kulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Ametikoha liik	aasta n	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aasta n+5 jj
Ametnikud ja ajutine personal (XX 01 01)						
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepingulised töötajad jne) (täpsustada eelarverida)						
(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku						

Arvestus – *ametnikud ja ajutine personal*

²⁷ Viidata tuleb konkreetsele asjaomas(t)e täitevasutus(t)e finantsselgitusele.

--

Arvestus – *Artikli XX 01 02 kohaselt rahastatav personal*

8.2.6. Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	aasta n	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aasta n+5 jj	KOKK U
XX 01 02 11 01 – Lähetused							
XX 01 02 11 02 – Koosolekud ja konverentsid							
XX 01 02 11 03 – Komiteed ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Uuringud ja konsultatsioonid							
XX 01 02 11 05 – Infosüsteemid							
2 Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)							
3 Muud haldusliku iseloomuga kulud (täpsustage, lisades viite eelarvereale)							
Halduskulud kokku, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (jäävad võrdlussummast VÄLJA)							

Arvestus – *Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud*

²⁸ Täpsustage komitee tüüp ja rühm, millesse see kuulub.