

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 29.10.2009
COM(2009)611 konč.

2009/0170 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu

SEC(2009)1478
SEC(2009)1477

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE

Neodvisne preiskave nesreč so poglavitni element prizadevanj za večjo varnost prometa. S pojasnitvijo okoliščin nesreč je mogoče izdati priporočila, s katerimi lahko preprečimo ponovitev takšnih nezgod.

Čeprav je zgodovina civilnega letalstva razmeroma kratka, je tradicija preiskav nesreč v tej panogi dolga. Obveznost preiskovanja nesreč v civilnem letalstvu je zapisana tudi v Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, katere podpisnice so vse države članice. Podrobni zadevni mednarodni standardi in priporočene prakse so vsebovani v Prilogi 13 k Čikaški konvenciji in v pripadajočih navodilih.

Ker se Evropska skupnost zaveda pomena preiskav nesreč, je že leta 1980 sprejela Direktivo 80/1266/EGS o prihodnjem sodelovanju in medsebojni pomoči držav članic na področju preiskav letalskih nesreč¹. Direktiva iz leta 1980 je bila nato zamenjana z Direktivo 94/56/ES², leta 2003 pa je bila sprejeta Direktiva 2003/42/ES o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu³.

V skladu z Direktivo 94/56/ES so države članice dolžne zagotoviti, da vsako nesrečo ali resnejši incident v civilnem letalstvu preišče neodvisno telo ter da je edini namen preiskave preprečiti ponovitev nesreč in ne pojasnjevati krivdo ali odgovornost. Preiskovalci imajo obenem večje pravice, na podlagi katerih lahko učinkoviteje izvajajo svoje naloge, določena pa so bila tudi osnovna načela glede izdajanja poročil in varnostnih priporočil.

Direktiva 2003/42/ES je s podporo vzpostavitvi sistemov poročanja o dogodkih v zvezi z varnostjo pomembno prispevala k širjenju „kulture pravičnosti“ v evropskem civilnem letalstvu. Zaposleni v letalstvu so zdaj dolžni prijavljati dogodke v zvezi z varnostjo pri svojem vsakdanjem delu, hkrati pa so bile uvedene določbe, ki urejajo izmenjavo in širjenje informacij, da se omogoči učenje iz izkušenj. Direktiva podpira in spodbuja tudi uvajanje prostovoljnih sistemov poročanja.

2. POTREBA PO SPREMEMBAH

Obstoječi sistem Skupnosti za preiskavo nesreč v civilnem letalstvu in poročanje dogodkov v zvezi z varnostjo ni optimalno učinkovit. Še zlasti trenutni pravni okvir, ki ureja preiskave nesreč, namreč Direktiva 94/56/ES, je star že 15 let in kot tak ne ustreza več zahtevam Skupnosti in držav članic. Natančneje:

- v primerjavi s stanjem iz leta 1994 so sedaj veliko večje razlike v sposobnosti posameznih držav članic za preiskovanje. Še zlasti po zadnjih širitvah EU v letih

¹ Direktiva Sveta 80/1266/EGS z dne 16. decembra 1980 o prihodnjem sodelovanju in medsebojni pomoči držav članic na področju preiskav letalskih nesreč (UL L 375, 31.12.1980, str. 32).

² Direktiva Sveta 94/56/ES z dne 21. novembra 1994 o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu (UL L 319 12.12.1994, str. 14).

³ Direktiva 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu (UL L 167, 4.7.2003, str. 23).

2004 in 2007 je zmožnost preiskovanja osredotočena zgolj na majhno število držav članic;

- zračna plovila in njihovi sistemi postajajo vse kompleksnejši, kar obenem pomeni, da preiskave letalskih nesreč zahtevajo bistveno več strokovnega znanja in izkušenj ter virov kot pred desetletjem;
- skupni letalski trg EU se je v zadnjem desetletju zelo povečal (zdaj obsega 27 držav članic) ter postal kompleksnejši (zaradi pojava prevoznikov, ki delujejo v več državah, večje odvisnosti od zunanjega izvajanja vzdrževanja, večnacionalnega načrtovanja in proizvodnje), kar prinaša nove izzive glede nadzora nad varnostjo;
- večji in kompleksnejši notranji letalski trg zahteva tudi večjo odgovornost Skupnosti glede letalske varnosti. Od sprejetja Direktive 94/56/ES se je institucionalni in pravni okvir EU močno spremenil. Varnostni standardi se zdaj skoraj izključno določajo na ravni EU. Leta 2002 je bila obenem ustanovljena Evropska agencija za varnost v letalstvu, ki je v imenu držav članic pristojna za potrjevanje zrakoplovov v Skupnosti⁴;
- EU in njene države članice so pri uporabi Direktive 94/56/ES pridobile pomembne praktične izkušnje, ki jih velja izkoristiti za krepitev učinkovitosti obstoječega regulativnega sistema.

3. PODROBNA OPREDELITEV PROBLEMA

Preden je Komisija predstavila ta predlog, je izvedla podrobno analizo trenutnega stanja na področju preiskav nesreč in poročanja dogodkov v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu v EU, še zlasti prek javnega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi in organi držav članic. Vsi, ki so se odzvali, so bodisi delno ali v celoti potrdili, da se na področju preiskovanja nesreč in poročanja dogodkov v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu v Evropi trenutno pojavljajo pomanjkljivosti. Obenem je večina dajalcev podatkov menila, da je za obsežno revizijo Direktive 2003/42/ES še prezgodaj in da bi se bilo treba posvetiti večji učinkovitosti regulativnega okvira za preiskave nesreč.

Komisija je hkrati uporabila rezultate zunanje študije o oceni učinka iz leta 2007, v kateri so bili upoštevani zaključki posvetovanj in prispevki iz naslednjih virov:

- (1) podrobnega vprašalnika, ki ga je večjemu številu zainteresiranih strani neposredno razdelil zunanji svetovalec;
- (2) večjega števila intervjujev, ki jih je zunanji svetovalec opravil z omejenim številom zainteresiranih strani, ki tvorijo reprezentativen vzorec;

Na podlagi tega je Komisija izvedla svojo študijo o oceni učinka. V njej je ugotovila naslednja problematična področja:

⁴

Ocena učinka spremembe Direktiv 94/56/ES in 2003/42/ES (Okvirna pogodba za predhodna ocenjevanja in ocene učinkov, TREN/A1/46-2005), zaključno poročilo, Rotterdam, 20. julija 2007.

- (1) v EU ni enotne sposobnosti za preiskovanje;
- (2) med preiskavami v zvezi z varnostjo in drugimi postopki prihaja do trenj;
- (3) vloga Skupnosti pri preiskavah v zvezi z varnostjo je nejasna;
- (4) varnostna priporočila se slabo izvajajo;
- (5) ni skupnih standardov glede vodenja seznamov potnikov in pomoči žrtvami letalskih nesreč in njihovim družinam.

4. RAZPOLOŽLJIVE MOŽNOSTI POLITIKE

Da bi rešila trenutne težave z neučinkovitostjo, je Komisija analizirala več razpoložljivih možnosti politike:

- (1) spodbujanje prostovoljnega sodelovanja;
- (2) ustanovitev evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva;
- (3) ustanovitev evropskega odbora za varnost civilnega letalstva.

Vse te možnosti so bile primerjane med seboj in z možnostjo „brez ukrepanja“ kot merilom za analizo učinkov na varnost, gospodarstvo, okolje, družbo ter drugih učinkov. Analiza je jasno pokazala, da bi podpora prostovoljnemu delu v povezavi s pomembnimi načeli, določenimi v pravno zavezujočem okviru, kot predvideva možnost politike ustanovitve „evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva“, omogočila izpolnitev ciljev Skupnosti na stroškovno najučinkovitejši način, ne da bi presegli mejo tistega, kar je z vidika sorazmernosti nujno potrebno.

5. VSEBINA PREDLOGA

5.1. Spodbujanje prostovoljnega sodelovanja

Pričujoči predlog ureja spodbujanje prostovoljnega sodelovanja, katerega cilji so zapisani v pravno zavezujočem okviru. Temelji na virih, ki so v državah članicah že na voljo, in na izkušnjah iz trenutnega neuradnega sodelovanja med nacionalnimi organi za preiskave v zvezi z varnostjo. Na podlagi predloga uredbe se bo to neuradno sodelovanje preoblikovalo v evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu „omrežje“).

„Omrežje“ bo prispevalo k večji enotnosti, boljšemu izvajanju in uveljavljanju zakonodaje Skupnosti o preiskavah nesreč v civilnem letalstvu. Obenem se bo z njim okrepila sposobnost EU za preiskovanje ter preventivna funkcija preiskav nesreč, saj bo „omrežje“ spodbujalo bolj strukturirano sodelovanje med nacionalnimi organi za preiskave v zvezi z varnostjo, Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, hkrati pa bo ostalo v celoti neodvisno.

Da bi se izognili ustanovitvi novega organa Skupnosti, „omrežje“ ne bo pravna oseba, njegova pooblastila pa bodo omejena na naloge svetovanja in usklajevanja, kot je jasno navedeno v predlogu uredbe. „Omrežje“ bo organ, ki si bo prizadeval za cilje v splošnem evropskem interesu v smislu člena 108 (1)b Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002 z dne 25. junija 2002 (Finančne uredbe)⁵, ki bo dejavnostim Skupnosti omogočila podporo v obliki letne dotacije na podlagi dogovorjenega letnega delovnega programa.

5.2. Podkrepitev s pravno zavezujočimi obveznostmi

Glavna pomanjkljivost možnosti politike, ki vključuje zgolj prostovoljno sodelovanje, je odsotnost pravne obveznosti delovanja v okviru jasno določenih pooblastil. Tudi ni mogoče pričakovati, da bi s prostovoljnim sodelovanjem lahko ustrezno rešili vprašanja, pri katerih je potrebna pravna varnost. V ta sklop sodijo zaščita občutljivih varnostnih informacij, določitev vzajemnih pravic in obveznosti nacionalnih organov za preiskave v zvezi z varnostjo ter Evropske agencije za varnost v letalstvu pri preiskavah v zvezi z varnostjo in določitev enotnih zahtev pri obdelavi varnostnih priporočil.

Da bi se izognili tem pomanjkljivostim, ki so glavne točke potrebne izboljšave obstoječega regulativnega okvira, želi Komisija s predlogom uredbe dopolniti možnost prostovoljnega sodelovanja z različnimi pravno zavezujočimi obveznostmi, s katerimi naj bi:

- posodobili glavne določbe bivše Direktive 94/56/ES;
- okrepili učinkovitost preiskav v zvezi z varnostjo z uvedbo mednarodnih standardov in priporočenih praks pri zaščiti dokazov in občutljivih varnostnih informacij v skladu s Prilogo 13 k Čikaški konvenciji;
- določili skupne zahteve glede organizacije nacionalnih organov za preiskave v zvezi z varnostjo in okrepili neodvisnost preiskav v zvezi z varnostjo;
- bolje uskladili različne preiskave vzrokov nesreč in incidentov, pri čemer naj bi zlasti pooblastili nacionalne organe za preiskave v zvezi z varnostjo, da vnaprej uredijo ustrezne povezave z drugimi organi (za pravosodje, iskanje in reševanje), ki naj bi predvidoma sodelovali pri preiskavah nesreč;
- pojasnili vzajemne pravice in obveznosti Evropske agencije za varnost v letalstvu in nacionalnih organov za preiskave v zvezi z varnostjo, ne da bi pri tem ogrozili neodvisnost preiskav v zvezi z varnostjo, sklicevali pa bi se na Prilogo 13 k Čikaški konvenciji;
- podrobno določili merila, na podlagi katerih bodo organi za preiskave v zvezi z varnostjo imenovali pooblaščen predstavnike za „države projektiranja“;
- določili skupne zahteve za letalske prevoznike Skupnosti glede seznamov potnikov in zaščite v njih vsebovanih podatkov;

⁵ UL L 248, 16.9.2002, str. 1.

- izboljšali pravice žrtev letalskih nesreč in njihovih družin;
- bolje zavarovali anonimnost oseb, vpletenih v nesreče;
- izboljšali izvajanje varnostnih priporočil z:
 - vzpostavitvijo osrednje podatkovne baze varnostnih priporočil;
 - določitvijo pravne obveznosti, naj vsak subjekt v EU, ki izdaja ali prejema varnostna priporočila, uvede postopek, v katerem se dokumentirajo odzivi na varnostna priporočila in spremlja potek ukrepov, sprejetih kot odziv na varnostna priporočila.

6. SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

Čeprav dolgoročno ne gre izključiti ustanovitve Evropske agencije za preiskovanje nesreč v civilnem letalstvu, bi bila glede na integrirano naravo enotnega trga letalstva v EU taka poteza na sedanji stopnji preuranjena. Ta predlog zato ne spreminja trenutne razdelitve odgovornosti pri preiskavah nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, ki ostaja v rokah pristojnih organov držav članic.

V primerjavi z drugimi možnostmi politike, analiziranimi v oceni učinka, ki je priložena k temu predlogu, ima predlog uredbe z vidika Skupnosti največjo dodano vrednost. Je najsorazmernejša možnost, ki v celoti upošteva načelo neodvisnosti preiskav v zvezi z varnostjo, obenem pa s podporo prostovoljnemu sodelovanju in brez vzpostavljanja novih struktur na ravni Skupnosti omogoča krepitev učinkovitosti obstoječega pravnega okvira za preiskovanje in preprečevanje nesreč v civilnem letalstvu v EU.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije⁶,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe⁹,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zagotoviti je treba visoko splošno raven varnosti civilnega letalstva v Evropi in zmanjšuje število nesreč in incidentov, da se okrepi zaupanje potrošnikov v letalski promet.
- (2) S hitrimi varnostnimi preiskavami nesreč in incidentov v civilnem letalstvu se izboljšuje varnost v zračnem prometu, kar prispeva k preprečevanju takih dogodkov.
- (3) Edini cilj preiskav v zvezi z varnostjo mora biti preprečevanje ponovnih nesreč in incidentov in ne pojasnjevanje krivde ali odgovornosti.
- (4) Direktivo Sveta 94/56/ES z dne 21. novembra 1994 o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu¹⁰ je treba zamenjati, da se izboljša učinkovitost sistemov za preiskave in preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, k vzpostavitvi katerih v Skupnosti je Direktiva tudi prispevala.
- (5) Upoštevati je treba spremembe, ki so se v institucionalnem in regulativnem okviru za varnost civilnega letalstva v Skupnosti zgodile po sprejetju Direktive 94/56/ES, še zlasti pa po ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu.
- (6) Upoštevati je treba Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisano v Chicagu 7. decembra 1944, ki predvideva izvajanje ukrepov, potrebnih za zagotovitev

⁶ UL C , , str. .

⁷ UL C , , str. .

⁸ UL C , , str. .

⁹ UL C , , str. .

¹⁰ UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

varnega delovanja zrakoplova. Upoštevati je treba zlasti Prilogo 13 k tej konvenciji in njene kasnejše spremembe, ki določajo mednarodne smernice in priporočila za preiskavo letalskih nesreč in incidentov.

- (7) Evropska agencija za varnost v letalstvu v imenu držav članic opravlja funkcije in naloge države načrtovanja, proizvodnje in registracije, kadar se te nanašajo na odobritve načrtov, kot določa Čikaška konvencija in njene priloge, zato mora biti zastopana pri preiskavah v zvezi z varnostjo, da lahko prispeva k učinkovitosti slednjih in zagotovi varnost projektiranja zrakoplovov, brez poseganja v neodvisnost preiskav.
- (8) Ker se njena odgovornost za varnost povečuje, mora Evropska agencija za varnost v letalstvu sodelovati pri izmenjavi podatkov v okviru sistemov poročanja o dogodkih. Take podatke je treba ustrezno zaščititi pred nepooblaščenim rabo ali razkritjem.
- (9) Obseg preiskav v zvezi z varnostjo mora temeljiti na izkušnjah, ki jih je pri takih preiskavah mogoče nabrati in jih uporabiti za izboljšanje varnosti v letalstvu, še zlasti pa je treba upoštevati stroškovno učinkovito uporabo sredstev za preiskave v Skupnosti.
- (10) Preiskave nesreč in incidentov, ki so se zgodili v civilnem letalstvu, mora bodisi izvajati neodvisen organ za preiskave v zvezi z varnostjo, bodisi mora preiskava potekati pod njegovim nadzorom, da se prepreči morebitno navzkrižje interesov in morebitna zunanja vpletenost v ugotavljanje vzrokov preiskovanih dogodkov.
- (11) Okrepiti je treba sposobnost organov držav članic za preiskave v zvezi z varnostjo, organi pa morajo med seboj vzpostaviti sodelovanje, da se izboljša učinkovitost preiskav in preprečevanja nesreč in incidentov v civilnem letalstvu v Skupnosti.
- (12) Usklajevalno vlogo organov za preiskave v zvezi z varnostjo je v evropskem okviru treba podpreti z upoštevanjem že obstoječega sodelovanja med njimi in preiskovalnimi službami držav članic, ki jih je treba uporabiti na stroškovno najučinkovitejši način. Slednje je mogoče doseči z ustanovitvijo evropskega omrežja organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva („omrežje“).
- (13) Omrežje naj svoje dejavnosti usklajevanja opravlja pregledno in neodvisno ob aktivni podpori Skupnosti.
- (14) Cilje te uredbe je mogoče učinkovito uresničiti prek sodelovanja s tretjimi evropskimi državami, ki jim je treba omogočiti udeležbo v dejavnostih omrežja.
- (15) Države članice naj v skladu z veljavno zakonodajo glede pooblastil organov, pristojnih za sodno preiskavo, in po potrebi v tesnem sodelovanju s temi organi zagotovijo, da lahko organi, odgovorni za preiskave nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, opravljajo svoje naloge pod najboljšimi možnimi pogoji. Tudi ciljev sodnih preiskav se ne sme ogroziti.
- (16) Učinkovita preiskava v zvezi z varnostjo je mogoča samo, če so se ustrezno ohranili pomembni dokazi.
- (17) Sistem varnosti v civilnem letalstvu temelji na povratnih informacijah in izkušnjah iz nesreč in incidentov, pri katerih je treba strogo spoštovati zaupnost, da so lahko

dragoceni viri informacij na voljo tudi v prihodnosti. V tem smislu se občutljivih varnostnih informacij ne sme uporabljati za druge namene kot za preprečevanje nesreč in incidentov, razen če obstoji prevladujoč javni interes za njihovo razkritje.

- (18) Za preprečevanje nesreč je pomembno, da se izsledki preiskav nesreč in incidentov objavijo v čim krajšem času.
- (19) Da se preprečijo nesreče v civilnem letalstvu, je vedno treba ustrezno upoštevati varnostna priporočila, ki nastanejo na podlagi preiskav nesreč in incidentov, in po potrebi ravnati v skladu z njimi. Ker se varnost v letalstvu vse bolj ureja na evropski ravni, je treba upoštevati tudi razsežnost varnostnih priporočil v celotni Skupnosti.
- (20) Izkušnje kažejo, da je zanesljive sezname letalskih potnikov včasih težko pridobiti hitro in da je podatke s takih seznamov treba zaščititi pred nepooblaščen rabo ali razkritjem.
- (21) Primerno je treba zaščititi pravice žrtev letalskih nesreč in njihovih družin.
- (22) Pri obravnavanju osebnih podatkov na podlagi te uredbe je treba uporabljati Direktivo 95/46/ES.
- (23) Ker države članice ne morejo v zadostni meri doseči ciljev predlaganih ukrepov, in sicer oblikovanja skupnih predpisov na področju preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, in ker jih je zaradi vseevropske uporabe te uredbe lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenih ciljev.
- (24) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹¹. Komisija mora biti zlasti pooblaščen za odločanje o poslovniku in delovnem programu omrežja, ustanovljene na podlagi te uredbe.
- (25) Direktivo 94/56/ES je torej treba preklicati –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

Cilj te uredbe je izboljšati varnost letalstva z zagotavljanjem visoke učinkovitosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo civilnega letalstva v Evropi, katerih edini namen je preprečiti ponovitev nesreč in incidentov in ne pojasnjevati krivdo ali odgovornost.

¹¹ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „nesreča“ pomeni dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki namerava leteti, ki se v primeru zrakoplova s posadko zgodi v času od vkrcanja vsake osebe, ki namerava leteti, v zrakoplov, do izkrcanja vseh teh oseb, ali ki se v primeru zrakoplova brez posadke zgodi v času od trenutka, ko je zrakoplov pripravljen za vožnjo in namerava leteti, do trenutka, ko se ob koncu leta ustavi in je njegov primarni pogonski sistem izključen, pri čemer:
 - (a) se oseba smrtno ali hudo poškoduje:
 - ker je bila v zrakoplovu, ali
 - zaradi neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali
 - zaradi neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu,razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če jih povzroči oseba sama ali ji jih povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so sicer namenjeni potnikom in posadki; ali
 - (b) zrakoplov utрпи poškodbe ali konstrukcijsko okvaro, ki škodljivo vpliva na konstrukcijsko trdnost, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova, in ponavadi zahteva večja popravila ali zamenjavo poškodovanih sestavnih delov, razen v primeru okvar ali poškodb motorja, ko je škoda omejena na en sam motor, njegove pokrove ali dodatno opremo, ali poškodbe, omejene na propelerje, konce kril, antene, sonde, lopatice, gume, zavore, kolesa, površinske poškodbe pristajalnega podvozja, obloge, plošče, vrata pristajalnega podvozja, poškodovana vetrobranska stekla, manjše udrtine ali luknje v oplatah zrakoplova, manjše poškodbe zaradi toče ali trka s pticami (vključno z luknjami v radarskem nosu); ali
 - (c) zrakoplov je pogrešan ali popolnoma nedostopen;
- (2) „pooblaščen predstavnik“ pomeni osebo, ki jo država na podlagi njenih kvalifikacij določi za namene sodelovanja v preiskavi, ki jo vodi druga država; imenovani pooblaščen predstavnik je navadno član organa za preiskave v zvezi z varnostjo;
- (3) „svetovalec“ pomeni osebo, ki jo država na podlagi njenih kvalifikacij imenuje z namenom, da pooblaščenemu predstavniku pomaga pri preiskavi;
- (4) „vzroki“ pomenijo dejanja, opustitve, dogodke, okoliščine ali njihovo kombinacijo, ki so povzročili nesrečo ali incident; prepoznavanje vzrokov ne pomeni pripisovanja krivde ali določanja upravne, civilne ali kazenske odgovornosti;
- (5) „nesreča in incident v civilnem letalstvu“ pomeni vsako nesrečo ali incident, v katerega je vključen zrakoplov, ki ne opravlja vojaških, carinskih ali podobnih nalog;

- (6) „smrtna poškodba“ pomeni poškodbo, ki jo oseba dobi v nesreči in katere posledica je njena smrt v 30 dneh od datuma nesreče;
- (7) „registrator parametrov leta“ pomeni vsako vrsto registratorja, ki je v zrakoplovu zaradi lažje preiskave nesreč/incidentov;
- (8) „incident“ pomeni dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki je ali bi lahko oviral njegovo delovanje, in ni nesreča;
- (9) „glavni preiskovalec“ pomeni osebo, ki je na podlagi svojih kvalifikacij odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave v zvezi z varnostjo;
- (10) „upravljavalec“ pomeni vsako pravno ali fizično osebo, ki upravlja ali namerava upravljati enega ali več zrakoplovov;
- (11) „udeležene osebe“ pomenijo lastnika, posadko ali upravljavca zrakoplova, ki so udeleženi v nesreči ali incidentu, ali druge osebe, ki so udeležene pri zagotavljanju varnosti zračnega prometa, informacij o letih ali letaliških storitev, in so seznanjene z nesrečo ali incidentom;
- (12) „preiskava v zvezi z varnostjo“ pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečitve nesreče ali incidenta in vključuje zbiranje in analizo informacij, sestavo sklepov, vključno z določitvijo vzroka(-ov) in/ali prispevajajočih dejavnikov, ter po potrebi izdelavo varnostnih priporočil;
- (13) „varnostno priporočilo“ pomeni predlog, ki ga z namenom preprečevanja nesreč in incidentov pripravi organ za preiskave v zvezi z varnostjo na podlagi informacij, pridobljenih v preiskavi v zvezi z varnostjo, ali iz drugih virov, kot so varnostne študije;
- (14) „resni incident“ pomeni incident, katerega okoliščine kažejo, da se je skoraj zgodila nesreča v povezavi z delovanjem zrakoplova, ki je nameraval leteti (seznam primerov resnih incidentov je v Prilogi);
- (15) „huda poškodba“ pomeni poškodbo, ki jo oseba dobi v nesreči, vključno z naslednjim:
 - (a) terja hospitalizacijo za več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh od poškodbe;
 - (b) ima za posledico zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki, nogi ali nosu);
 - (c) vključuje raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit;
 - (d) vključuje poškodbo katerega koli notranjega organa;
 - (e) vključuje opekline druge ali tretje stopnje ali vsako opekline, ki prizadene več kot 5 % telesne površine;
 - (f) vključuje dokazano izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju;
- (16) „podjetje“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ne glede na to, ali ustvarja dobiček ali ne, ali vsako uradno telo, ne glede na to, ali je pravna oseba ali ne.

Člen 3

Področje uporabe

- (1) Ta uredba velja za preiskave v zvezi z varnostjo nesreč in incidentov v civilnem letalstvu:
- (a) ki so se zgodili na ozemlju Skupnosti, v skladu z mednarodnimi obveznostmi držav članic;
 - (b) v katerih so udeleženi zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici ali jih upravlja podjetje s sedežem v državi članici, in so se zgodili zunaj ozemlja Skupnosti v primeru, da takih preiskav ne vodi druga država;
 - (c) pri katerih država članica po mednarodnih varnostnih standardih sme imenovati pooblaščenega predstavnika, da v njih sodeluje kot država registracije, država upravljavca, država načrtovanja, država proizvodnje ali država, ki na zaprosilo države, ki vodi preiskavo, zagotavlja informacije, objekte ali strokovnjake;
 - (d) pri katerih država članica, ki ima zaradi smrtnih žrtev ali resnih poškodb svojih državljanov poseben interes, sme z dovoljenjem države, ki vodi preiskavo, imenovati strokovnjaka.

Člen 4

Obveznost preiskave

1. Vsaka nesreča ali resen incident v civilnem letalstvu, v katerem so udeleženi zrakoplovi, razen tistih iz Priloge II k Uredbi (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹², je predmet preiskave v zvezi z varnostjo.
2. Obseg preiskav v zvezi z varnostjo iz odstavka 1 in postopek, po katerem je treba voditi take preiskave v zvezi z varnostjo, določi organ za preiskave v zvezi z varnostjo ob upoštevanju izkušenj, ki naj bi jih predvidoma pridobil iz takih preiskav in ki naj bi služile za izboljšanje varnosti.
3. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo se lahko odločijo preiskati incidente, ki niso naštet v odstavku 1, ter nesreče in resne incidente, ki so se zgodili v zvezi z drugimi vrstami zrakoplovov, v skladu z nacionalno zakonodajo držav članic, če predvidevajo, da bodo iz takih preiskav pridobili spoznanja o varnosti v zračnem prometu.
4. Preiskave v zvezi z varnostjo iz odstavkov 1 in 3 v nobenem primeru niso namenjene pojasnjevanju krivde ali odgovornosti. Take preiskave potekajo ločeno in ne posegajo v sodne ali upravne postopke za pojasnjevanje krivde ali odgovornosti.

¹² UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

Člen 5

Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskave v zvezi z varnostjo brez zunanje vpletenosti vodi ali nadzoruje stalen organ za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu organ za preiskave v zvezi z varnostjo).
2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo je funkcijsko neodvisen, zlasti od organov letalstva, ki so pristojni za plovnost, registracijo, letenje, vzdrževanje, izdajo licenc, kontrolo letenja ali obratovanje letališča, in na splošno od vsake druge stranke, katere interesi bi lahko bili v konfliktu z nalogami organa za preiskave v zvezi z varnostjo ali vplivali na njegovo objektivnost.
3. Pri izvajanju svojih nalog organ za preiskave v zvezi z varnostjo pri nikomer ne išče in od nikogar ne prevzema navodil ter je brez omejitev pooblaščen za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo.
4. Dejavnosti organa za preiskave v zvezi z varnostjo se lahko razširijo na zbiranje in analizo podatkov v zvezi z letalsko varnostjo, zlasti za preprečevanje nesreč in nezgod, v kolikor te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost ali ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.
5. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo dobi na voljo sredstva, ki jih potrebuje za neodvisno izvajanje svojih nalog, in mora biti sposoben za to pridobiti ustrezne vire. Še zlasti velja naslednje:
 - (a) vodja organa za preiskave v zvezi z varnostjo mora imeti izkušnje in kompetence s področja varnosti civilnega letalstva in po možnosti iz preiskav v zvezi z varnostjo;
 - (b) preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti;
 - (c) organ za preiskave v zvezi z varnostjo ima vsaj enega preiskovalca, ki je v primeru večje letalske nesreče sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca;
 - (d) organu za preiskave v zvezi z varnostjo se dodeli funkcijski proračun, ki omogoča plačevanje tehničnih preizkusov in potnih stroškov;
 - (e) organ za preiskave v zvezi z varnostjo ima bodisi neposredno ali na podlagi ureditev iz člena 6 na voljo usposobljeno osebje in ustrezne objekte, vključno s pisarnami in hangarji, ki omogočajo hranjenje in preiskovanje zrakoplovov, njihovih vsebin in razbitin;

Člen 6

Sodelovanje med organi za preiskave v zvezi z varnostjo

1. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo iz ene države članice lahko za pomoč zaprosi organe za preiskave v zvezi z varnostjo iz drugih držav članic. Kadar je pomoč na voljo, je, kolikor je mogoče, brezplačna.
2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo lahko nalogo izvajanja preiskave nesreče ali incidenta prenese na drug organ za preiskave v zvezi z varnostjo in temu organu olajša preiskave.
3. Za namene uporabe odstavkov 1 in 2 organom za preiskave v zvezi z varnostjo pomaga omrežje iz člena 7.

Člen 7

Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva

1. Ustanovi se Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu „omrežje“). Omrežje sestavljajo vodje organov za preiskave v zvezi z varnostjo iz vsake države članice ali njihovi predstavniki.
2. Omrežje usklajuje in krepi sodelovanje in izmenjavo informacij med organi za preiskave v zvezi z varnostjo držav članic ter pospešuje sodelovanje med njimi in Komisijo ter Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu EASA), tudi z vzpostavljanjem glavnih dejavnosti.
3. Omrežje svetuje nacionalnim institucijam in institucijam Skupnosti ter lahko izdaja priporočila o vseh vidikih, ki zadevajo razvoj in izvajanje politike in zakonodaje v zvezi s preiskovanjem nesreč v civilnem letalstvu.
4. Omrežje izvaja svoja pooblastila pregledno in neodvisno. Njegovi člani ne smejo niti zahtevati niti sprejemati navodil od kakega javnega ali zasebnega subjekta, ki bi lahko vplivala na neodvisnost preiskav v zvezi z varnostjo.
5. Omrežje Evropskemu parlamentu, Svetu in Komisiji predloži letno poročilo o svojih dejavnostih. Poročila se objavijo.

Člen 8

Organizacija dela omrežja

1. Delo omrežja se organizira v skladu z njegovim poslovnikom. Omrežje med svojimi člani izvoli predsedujočega za obdobje največ petih let. Mandat predsedujočega se lahko podaljša.
2. Komisija in EASA se povabita na vsa zasedanja omrežja in njegovih strokovnih delovnih skupin in sta lahko na njih zastopani, razen če predsedujoči omrežja na podlagi meril iz poslovnika odloči, da bi taka udeležba lahko povzročila navzkrižje interesov z nalogami organov za preiskave v zvezi z varnostjo.

3. Omrežje je organ, ki si prizadeva uresničevati cilje v širšem evropskem interesu v smislu člena 108(1)b Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002¹³, in je upravičen do prejema podpore v obliki dotacije iz proračuna Skupnosti.
4. Pogoji za dodelitev dotacij omrežju na podlagi odstavka 3 je priprava letnega delovnega programa, ki se javno objavi.
5. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva iz tretjih evropskih držav, ki uporabljajo načela iz te uredbe, so upravičeni do sodelovanja pri delu omrežja. Omrežje lahko na svoja zasedanja povabi tudi opazovalce iz organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva iz tretjih držav in druge strokovnjake.
6. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo, ki sodelujejo pri delu omrežja, si izmenjujejo vse informacije, ki so jim na voljo v zvezi z uporabo te uredbe, in sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev zaupnosti takih informacij v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo ali pravom Skupnosti.
7. Brez poseganja v člen 287 Pogodbe se člani omrežja kot tudi opazovalci in katera koli druga zadevna oseba obvežejo, da ne bodo razkrili nobenih informacij, ki jih pridobijo v okviru dela omrežja ali na drugih zasedanjih, ki jih omrežje organizira v skladu s svojim poslovnikom v primeru, ko jih Komisija obvesti, da sta zahtevano mnenje ali postavljeno vprašanje zaupne narave. Komisija lahko v takih primerih odloči, da take informacije prejmejo samo člani omrežja.
8. Določbe te uredbe se uporabljajo brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴.
9. Poslovnik in delovni program omrežja se sprejmeta v skladu s postopkom iz člena 24. Predsedujoči omrežju Komisiji predstavi osnutek poslovnika in delovnega programa.

Člen 9

Sodelovanje EASA pri preiskavah v zvezi z varnostjo

1. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo držav članic povabijo EASA da v okviru svojih pristojnih sodeluje in je zastopana:
 - (a) pri vseh preiskavah v zvezi z varnostjo, ki potekajo na ozemlju države članice; organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo, v skladu z odstavkom 2 sporoči EASA vse informacije, ki jih ima na voljo;
 - (b) kot strokovno telo pri vseh preiskavah v zvezi z varnostjo, ki potekajo v tretjih državah in v katerih je organ za preiskave v zvezi z varnostjo kake države članice povabljen, da določi pooblaščenega predstavnika; pooblaščen predstavniki v skladu z odstavkom 2 sporoči EASA vse informacije, ki jih ima na voljo;

¹³ UL L 248, 16.9.2002, str. 1.

¹⁴ UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

2. Pravice EASA iz odstavka 1 pomenijo pravico sodelovati v vseh vidikih preiskave pod nadzorom glavnega preiskovalca, še zlasti pa pravico:
- (a) obiskati prizorišče nesreče in pregledati zrakoplov, njegovo vsebino in razbitine;
 - (b) predlagati področja za izpraševanje in pridobiti informacije od prič, kot določa člen 15(1)(a), pod pogojem, da se priča strinja s širjenjem svojih izjav;
 - (c) imeti neomejen in takojšen dostop do vseh pomembnih dokazov in prejeti kopije vseh zadevnih dokumentov, vključno z informacijami iz zapisovalnika poletov, razen zaupnih informacij iz točk (b) in (c) člena 15(1);
 - (d) sodelovati pri izpisovanjih podatkov iz zapisovalnika poletov, razen iz zapisovalnikov zvoka ali slik v pilotski kabini;
 - (e) sodelovati pri preiskovalnih dejavnostih zunaj prizorišča nesreče, kot so pregledi sestavnih delov, preizkusi in simulacije, neuradni sestanki o tehničnih zadevah in sestanki o poteku preiskav, razen kadar so v zvezi z odkrivanjem vzrokov ali oblikovanjem varnostnih priporočil;
 - (f) podati pripombe na osnutek zaključnega poročila o preiskavi v zvezi z varnostjo in zaprositi, da se te pripombe kot priloga dodajo k zaključnemu poročilu;
3. EASA podpira preiskavo, v kateri ima pravico sodelovati, z nudenjem informacij, strokovnjakov in opreme, če tako zahteva organ za preiskave v zvezi z varnostjo iz odstavka 1(a), ki vodi preiskavo, ali pooblaščen zastopnik iz odstavka 1(b).

Člen 10

Sodelovanje države načrtovanja pri preiskavah v zvezi z varnostjo

Organ za preiskave v zvezi z varnostjo države članice, na ozemlju katere je glavna poslovalnica imetnika certifikata za načrt tipa zrakoplova ali pogonske naprave, imenuje pooblaščen predstavnike za državo načrtovanja v smislu Priloge 13 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

Člen 11

Obveznost obveščanja o nesrečah in resnih incidentih

1. Vsaka vpletena oseba nemudoma obvesti pristojni organ za preiskave v zvezi z varnostjo o nesreči ali resnem incidentu, ki sodi v področje uporabe te uredbe.
2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo nemudoma obvesti Komisijo, EASA in zadevne države članice o vseh nesrečah in resnih incidentih, o katerih je bil obveščen.

Člen 12

Status preiskovalcev

1. Potem ko ga organ za preiskave v zvezi z varnostjo imenuje in ne glede na kakršno koli sodno preiskavo, je glavni preiskovalec odgovoren za zagotovitev varnega ravnanja z vsem dokaznim gradivom ter za varno hranjenje zrakoplova, njegovih vsebin in razbitin. Pooblaščen je za nadzor nad zadevnim krajem in za sprejem ustreznih ukrepov za izpolnitev zahtev preiskave v zvezi z varnostjo.
2. Preiskovalci, ki jih imenuje organ za preiskave v zvezi z varnostjo, imajo zlasti pravico:
 - (a) do prostega dostopa do kraja nesreče ali incidenta in tudi do zrakoplova, njegove vsebine ali njegovih razbitin;
 - (b) za zagotovitev takojšnjega popisa dokazov in nadzorovano odstranitev razbitin ali sestavnih delov za pregled ali analizo;
 - (c) do takojšnjega dostopa do vsebine regulatorjev parametrov leta in vseh drugih regulatorjev ter do uporabe teh vsebin;
 - (d) do takojšnjega dostopa do rezultatov preiskav teles žrtev ali testov vzorcev, vzetih s teles žrtev;
 - (e) do takojšnjega dostopa do rezultatov preiskav ljudi, vključenih v delovanje zrakoplova, ali preskusov vzorcev, vzetih od takih ljudi;
 - (f) pozvati in zaslišati priče ter od njih zahtevati, naj zagotovijo informacije ali dokaze, ki so pomembni za preiskavo v zvezi z varnostjo;
 - (g) do prostega dostopa do vseh ustreznih informacij ali evidenc lastnika, operaterja ali proizvajalca zrakoplova in organov, pristojnih za civilno letalstvo, zagotavljanje navigacijskih služb ali obratovanje letališča;
3. Glavni preiskovalec na svoje strokovnjake in svetovalce ter pooblaščen predstavnike, njihove strokovnjake in svetovalce razširi pravice iz odstavka 2, kolikor jim to omogoča učinkovito sodelovanje v preiskavi v zvezi z varnostjo. To ne posega v pravice preiskovalcev in strokovnjakov, ki jih imenuje organ, ki vodi sodno preiskavo.

Člen 13

Usklajevanje preiskav

1. V primeru sodne preiskave nesreče glavni preiskovalec zagotovi varstvo zapisovalnikov poletov in vsega dokaznega materiala, tako da zaprosi, da uslužbenec sodnega organa pospremi zapisovalnike poletov ali gradivo do kraja, kjer se bodo obdelovali ali izpisovali. Če je možno, da bi se tako gradivo zaradi pregleda ali

analize spremenilo, preoblikovalo ali uničilo, je potrebno predhodno soglasje sodnih organov.

2. Če organ za preiskave v zvezi z varnostjo med potekom preiskave v zvezi z varnostjo posumi, da je med nesrečo ali incidentom prišlo do nezakonitega vmešavanja, glavni preiskovalec nemudoma obvesti pristojne sodne organe, na zaprosilo katerih se nadzor nad krajem nesreče prenese na te organe. Ob upoštevanju členov 15 in 16 se zadevne informacije, zbrane ob preiskavi v zvezi z varnostjo, prav tako predajo tem organom na njihovo zaprosilo. To ne posega v pravico preiskovalnega organa v zvezi z varnostjo, da v dogovoru z organi, katerim je bil predan nadzor nad krajem nesreče, nadaljuje preiskavo v zvezi z varnostjo.
3. Da se ustrezno uskladijo preiskave vzrokov nesreč in incidentov, organ za preiskave v zvezi z varnostjo sodeluje z drugimi organi še zlasti na podlagi predhodnih dogovorov s sodnimi organi, organi civilnega letalstva, iskalnimi in reševalnimi ter drugimi organi, ki predvidoma sodelujejo v preiskavi.

Člen 14

Zavarovanje dokazov

1. Do prihoda preiskovalcev za varnost ne sme nobena oseba spreminjati stanja kraja nesreče ali jemati vzorcev z njega, prav tako ne sme kakor koli premikati ali odstranjevati zrakoplova, njegovih vsebin ali razbitin, ali jemati vzorcev z njih, razen če so taki ukrepi potrebni iz varnostnih razlogov ali za zagotovitev pomoči ranjenim osebam.
2. Vse vpletene osebe sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se ohranijo dokumenti, gradivo in posnetki v zvezi z dogodkom, še zlasti pa da se prepreči izbris posnetkov pogovorov in alarmov po letu.

Člen 15

Zaščita občutljivih varnostnih informacij

1. Brez vpliva na Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ se naslednji zapisi dajo na voljo in uporabljajo izključno za namene preiskav v zvezi z varnostjo:
 - (a) vse izjave prič in druge izjave, poročila in zapiski, ki jih je organ za preiskave v zvezi z varnostjo zabeležil ali prejel v času preiskave v zvezi z varnostjo, razen če priča soglaša z razkritjem svojih izjav;
 - (b) evidence, ki razkrivajo identiteto oseb, ki so pričale v okviru preiskave v zvezi z varnostjo;
 - (c) informacije, ki jih zbere preiskovalni organ in se nanašajo na osebe, vpletene v nesreči ali incidentu ter so posebej občutljive ali zasebne narave, vključno z informacijami o njihovem zdravju;

¹⁵ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

- (d) gradivo, ki je nastalo tekom preiskave, kot so zapiski, osnutki, mnenja preiskovalcev, mnenja, izražena ob analizi informacij, vključno z informacijami iz zapisovalnikov poletov;
 - (e) informacije in dokazi, ki jih zagotovijo tuji preiskovalci v skladu z določbami mednarodnih standardov in priporočenimi praksami za preiskave letalskih nesreč in incidentov, če tako zahteva tuj organ za preiskave v zvezi z varnostjo;
 - (f) osnutki zaključnih poročil.
2. Brez vpliva na Direktivo 95/46/ES se naslednji zapisi dajo na voljo in uporabljajo izključno za namene preiskav v zvezi z varnostjo ali za druge namene izboljšanja letalske varnosti:
- (a) vsa komunikacija med osebami, ki so bile vpletene v delovanje zrakoplova;
 - (b) posnetki in prepisi posnetkov enot kontrole letenja;
 - (c) spremna pisma pri posredovanju varnostnih priporočil od organa za preiskave v zvezi z varnostjo do naslovnika, če tako zahteva organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki je izdal priporočila;
 - (d) poročila o dogodkih na podlagi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.

Vendar se pristojni pravosodni organ v kaki državi članici lahko odloči, da koristi razkritja zapiskov iz odstavkov 1 in 2 za druge, z zakonom dovoljene namene prevladajo nad škodljivim domačim in mednarodnim vplivom, ki bi ga tako ravnanje lahko imelo na to ali kako prihodnjo preiskavo in na upravljanje varnosti v civilnem letalstvu ter da obstaja prevladujoč javni interes za njihovo razkritje.

3. EASA sodeluje pri izmenjavi in analizi informacij, ki spadajo v okvir Direktive 2003/42/ES, in ima spletni dostop do vseh informacij v osrednji zbirki, ustanovljeni na podlagi Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007¹⁷. Tak dostop vključuje neposredne informacije o identiteti upravljavca in zrakoplova, ki je predmet poročila o dogodku. EASA zagotovi zaupnost takih informacij in omeji njihovo rabo v okviru, ki je strogo nujen za izpolnjevanje njenih obveznosti v zvezi z varnostjo.

Člen 16

Uporaba zapisov

1. Zapisovalniki zvoka ali slik v pilotski kabini in njihovi prepisi se ne smejo dati na voljo ali uporabiti za druge namene kot samo za preiskave v zvezi z varnostjo, razen s soglasjem vseh članov zadevne posadke.

¹⁶ UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

¹⁷ UL L 294, 13.11.2007, str. 3.

2. Zapisi zapisovalnika poletov se ne smejo dati na voljo ali uporabiti za druge namene kot samo za preiskavo v zvezi z varnostjo, razen če se takšni zapisi:
 - (a) uporabijo samo za namene plovnosti ali vzdrževanja; ali
 - (b) se uporabijo anonimno; ali
 - (c) se razkrijejo po varnostnih postopkih.

Člen 17

Objava informacij

Informacije iz členov 15 in 16 se vključijo v zaključno poročilo o preiskavi v zvezi z varnostjo, samo če so pomembne za analizo nesreče ali incidenta. Informacije ali deli informacij, ki niso pomembni za analizo, se ne razkrijejo.

Člen 18

Sporočanje informacij

1. Osebe organa za preiskave v zvezi z varnostjo in drugi strokovnjaki ali svetovalci, ki so povabljeni, naj sodelujejo pri preiskavi v zvezi z varnostjo ali naj k njej prispevajo, so dolžni varovati poslovne skrivnosti na podlagi ustrezne veljavne zakonodaje.
2. Vodja organa za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, organom, odgovornim za varnost civilnega letalstva, osebam, odgovornim za zrakoplove ali za proizvodnjo ali vzdrževanja opreme za zrakoplove, in posameznikom ali pravnim osebam, odgovornim za upravljanje zrakoplovov ali za izobraževanje osebja, sporoči informacije, ki so pomembne za preprečitev nesreče ali resnega incidenta.
3. Vodja organa za preiskave v zvezi z varnostjo je pooblaščen, da obvešča žrtve in njihove družine ali združenja ali da javno objavi vse informacije o ugotovljenih dejstvih in poročila o preiskavi v zvezi z varnostjo ter morebitne predhodne sklepe in/ali priporočila pod pogojem, da ne ogrozijo ciljev preiskave.

Člen 19

Poročilo o preiskavi

1. Za vsako preiskavo v zvezi z varnostjo se pripravi poročilo v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost incidenta ali nesreče. V poročilu se navede, da je edini cilj preiskav v zvezi z varnostjo preprečevanje nesreč in incidentov v prihodnosti in ne pojasnjevanje krivde ali odgovornosti. Poročilo po potrebi vsebuje varnostna priporočila.
2. V poročilu je zagotovljena anonimnost udeležencev nesreče ali incidenta.

3. Pred izdajo poročila organ za preiskave v zvezi z varnostjo zbere ugotovitve od zadevnih podjetij, ki so glede vsebine posvetovanja dolžna varovati poslovne skrivnosti. Pri zbiranju takih ugotovitev organ za preiskave v zvezi z varnostjo upošteva veljavne mednarodne standarde in priporočene prakse za preiskave letalskih nesreč in incidentov.
4. Preden organ za preiskave v zvezi z varnostjo objavi poročilo, ne sme nihče brez predhodnega pisnega soglasja vodje zadevnega organa za preiskave v zvezi z varnostjo razkriti ali dati soglasje k razkritju informacij iz poročila drugim osebam.
5. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo objavi zaključno poročilo v najkrajšem možnem času in po možnosti najkasneje v dvanajstih mesecih od datuma nesreče.
6. Če poročila ni mogoče izdati v dvanajstih mesecih, organ za preiskave v zvezi z varnostjo najmanj ob vsaki obletnici nesreče izda vmesno poročilo, v katerem predstavi napredek preiskave in vsa morebitna varnostna vprašanja.
7. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo čimprej pošlje izvod poročil in varnostnih priporočil Komisiji in EASA, razen če so ta javno dostopna po elektronski poti. V slednjem primeru organ za preiskave v zvezi z varnostjo zgolj posreduje ustrezno obvestilo.

Člen 20

Varnostna priporočila

1. Med preiskavo v zvezi z varnostjo organ za preiskave v zvezi z varnostjo zadevnim podjetjem, vključno s tistimi v drugih državah članicah ali tretjih državah, v datiranem dopisu priporoči čimprejšnji sprejem morebitnih preventivnih ukrepov, ki so po njegovem mnenju potrebni.
2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo lahko tudi izda varnostna priporočila na podlagi študij ali analiz različnih preiskav ali drugih dejavnosti, izvedenih na podlagi člena 5(4).
3. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne predstavlja domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo ali incident.

Člen 21

Nadaljnje spremljanje varnostnih priporočil in podatkovnih baz varnostnih priporočil

1. Naslovnik varnostnega priporočila potrdi prejem in v 90 dneh od prejema dopisa obvesti organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki je izdal priporočilo, o načrtovanih ukrepih in, kjer je primerno, o času, ki je potreben za njihovo izvedbo.
2. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v 60 dneh od prejema odgovora obvesti naslovnika, ali se mu odgovor zdi zadovoljiv ali ne, in poda ustrezno obrazložitev.
3. Vsak organ za preiskave v zvezi z varnostjo uvede postopke za dokumentiranje odgovorov na izdana varnostna priporočila.

4. Vsak subjekt, ki prejme varnostna priporočila, vključno z organi, ki so odgovorni za varnost civilnega letalstva na ravni držav članic in Skupnosti, uvede postopke za spremljanje napredka pri ukrepih, ki so bili uvedeni kot odziv na izdana varnostna priporočila.
5. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo v osrednji zbirki, ustanovljeni na podlagi Uredbe (ES) št. 1321/2007, dokumentirajo vsa varnostna priporočila, izdana v skladu s členom 20(1) in (2), in odgovore nanje. Na podoben način organi za preiskave v zvezi z varnostjo v osrednji zbirki dokumentirajo vsa varnostna priporočila, ki jih prejmejo od tretjih držav.

Člen 22

Dostopnost seznamov potnikov

1. Letalski prevozniki Skupnosti in letalski prevozniki, ki vzletajo iz letališča na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, izvajajo postopke, ki omogočajo pripravo seznama vseh oseb v zrakoplovu v eni uri po prejemu obvestila, da se je temu zrakoplovu zgodila nesreča.
2. Seznam mora biti na voljo organu za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo, organu, ki se na odločitev vsake države članice poveže z družinami potnikov, in po potrebi zdravstvenih službam, ki te informacije morda potrebujejo za pomoč žrtvam.
3. Seznam se ne sme javno objaviti, dokler zadevni organi ne obvestijo vseh družin potnikov. Države članice se lahko odločijo, da seznam obravnavajo kot zaupen.
4. Obdelava podatkov iz seznama ne vpliva na Direktivo 95/46/ES.

Člen 23

Pomoč žrtvam letalskih nesreč in njihovim družinam

1. Države članice poskrbijo, da se na nacionalni ravni pripravi načrt za pomoč žrtvam nesreč v civilnem letalstvu in njihovim družinam.
2. Država članica ali tretja država, ki ima zaradi smrtnih žrtev ali resnih poškodb med svojimi državljani poseben interes pri nesreči, ki se je zgodila na ozemlju Skupnosti, lahko imenuje strokovnjaka, ki ima pravico:
 - (a) obiskati prizorišče nesreče,
 - (b) do dostopa do zadevnih dejanskih informacij, za katere organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo, da soglasje k javnemu razkritju, in do informacij o poteku preiskave;
 - (c) prejeti izvod zaključnega poročila.

3. Strokovnjak, imenovan na podlagi odstavka 2, lahko v skladu z veljavno zakonodajo pomaga pri identifikaciji žrtev in sodeluje na srečanjih preživelih državljanov svoje države.

Člen 24

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

Člen 25

Kazni

Države članice določijo pravila glede kazni za kršitve določb te uredbe. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne ter morajo zlasti omogočiti kaznovanje oseb, ki v nasprotju s to uredbo:

- izdajo informacije, ki so na podlagi te uredbe zaščitene;
- ovirajo delovanje organa za preiskave v zvezi z varnostjo, še zlasti tako, da preiskovalcem preprečujejo izvajanje njihovih dolžnosti ali odklanjajo zagotavljanje koristnih posnetkov, gradiv, informacij in dokumentov, jih skrivajo, spreminjajo ali uničujejo;
- ne obvestijo pristojnih organov, da vedo za nesrečo ali incident.

Člen 26

Razveljavitve

Direktiva Sveta 94/56/ES se razveljavi.

Člen 27

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

SEZNAM PRIMEROV RESNIH INCIDENTOV

Pri naštetih incidentih gre za tipične primere incidentov, ki z veliko verjetnostjo predstavljajo resne incidente. Seznam ni izčrpen in služi samo kot vodilo za opredelitev „resnega incidenta“.

- Skorajšnje trčenje, pri katerem je bilo potrebno izogibanje ali je bilo izogibanje primerno za preprečitev trčenja ali nevarnega položaja.
- Komaj izognjen kontroliran let na teren.
- Prekinjen vzlet na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi.
- Vzlet z zaprte ali zasedene vzletno-pristajalne steze s premajhnim razdvajanjem od ovir(-e).
- Pristajanje ali poskus pristanka na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi.
- Večje okvare, ki onemogočajo doseg predvidene zmogljivosti med vzletom ali začetnim vzpenjanjem.
- Požar in dim v potniški kabini ali prostoru za tovor ali požar na motorju, tudi če se taki požari pogasijo z gasilnimi sredstvi.
- Okoliščine, v katerih mora letalska posadka nujno uporabiti kisik.
- Napaka v strukturi zrakoplova ali okvara motorja, vključno z nezajezenimi okvarami turbinskega motorja, ki nista uvrščeni med nesreče.
- Večkratne motnje v delovanju enega ali več sistemov zrakoplova, ki vplivajo na delovanje zrakoplova.
- Onesposobitev letalske posadke med letom.
- Stanje goriva, v katerem mora pilot razglasiti stanje v sili.
- Incidenti pri vzletanju ali pristajanju. Incidenti, kot so pristanek pred pragom vzletno-pristajalne steze, pristanek, pri katerem se zrakoplov ne more ustaviti do konca vzletno-pristajalne steze ali pristanek, pri katerem zrakoplov zapelje bočno z vzletno-pristajalne steze.
- Sistemske napake, vremenski pojavi, delovanje zrakoplova zunaj dovoljenega območja ali drugi dogodki, ki bi lahko povzročili težave pri nadzorovanju zrakoplova.
- Okvara več kot enega sistema v redundantnem sistemu, ki je obvezen za vodenje in navigacijo leta.

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. NASLOV PREDLOGA:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu

2. OKVIR ABM/ABB

06: Energetika in promet

06 02: Notranji, zračni in pomorski promet

3. PRORAČUNSKE VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA)) z navedbo imena postavke:

06 02 03: Podporne dejavnosti na področju evropske prometne politike in pravic potnikov

3.2. Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

Začetek: 2010 konec: ni določen

3.3. Značilnosti proračuna:

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi
06 02 03	neobvezni	dif.	NE	NE	NE	št. [1a]

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 in pozn eje	Skupaj
----------------	---------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	--------------------------	--------

Odhodki iz poslovanja¹⁸

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Odobritve plačil (OP)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije¹⁹

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4.	c							
--------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a + c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Odobritve plačil		b + c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije²⁰

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5.	d							
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6.	e							

Ocenjeni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a + c + d + e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
--	--	---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹⁸ Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

¹⁹ Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

²⁰ Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b + c + d + e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
---	--	------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Podrobnosti o sofinanciranju

Če so države članice ali drugi organi (treba jih je navesti) vključeni v sofinanciranje, se v spodnjo razpredelnico vpiše predvidena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 in pozneje	Skupaj
Vse države članice (skupaj)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c+d+e+f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Skladnost s finančnim načrtovanjem

- ☒ Predlog je združljiv s sedanjim finančnim načrtovanjem.
- ☐ Predlog bo zahteval ponovno načrtovanje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- ☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma²¹ (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

- ☒ Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

v milijonih EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepom [Leto n-1]	Stanje po ukrepu					
			[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) Prihodki, izraženi absolutno							

²¹ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

²² Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

	b) Sprememba v prihodkih	Δ							
--	--------------------------	---	--	--	--	--	--	--	--

4.2. EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnimi in zunanjimi osebami) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 in pozneje
Število potrebnih človeških virov SKUPAJ						

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno kriti

“Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu”, ki naj bi bila ustanovljena na podlagi tega predloga Uredbe, bo odgovorna za omogočanje, usklajevanje in krepitev praktičnega sodelovanja med državami članicami, Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu pri preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu.

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in možne sinergije

Ta predlog je skladen s priporočili skupino strokovnjakov za svetovanje Komisiji o strategiji v zvezi z nesrečami v sektorju prometa in s prometno politiko Skupnosti, kot je opredeljena v Sporočilu Komisije „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001“.

V primerjavi z drugimi alternativnimi možnostmi politik, ki so bile analizirane v oceni učinka, priloženi k temu predlogu, ima predlagana uredba z vidika Skupnosti največjo dodano vrednost. Je najbolj sorazmerna možnost politike, ki v celoti upošteva načelo neodvisnosti preiskav v zvezi z varnostjo in obenem s podporo prostovoljnemu sodelovanju in brez ustanavljanja novih struktur na ravni Skupnosti omogoča znatno izboljšanje splošne učinkovitosti obstoječega regulativnega okvira za preiskave nesreč v civilnem letalstvu v EU.

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Cilj tega predloga je izboljšati okvir Skupnosti za preiskave in preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu. To bo doseženo z zamenjavo in nadgradnjo obstoječe zakonodaje ter s podpiranjem prostovoljnega sodelovanja med državami članicami na tem področju.

Slednji cilj, ki ima glavno proračunsko posledico, vključuje podporo Skupnosti omrežju nacionalnih organov držav članic, ki so odgovorni za preiskave nesreč in

incidentov v civilnem letalstvu. Podpora se bo zagotovila v obliki letne dotacije omrežju, uporabila pa se bo za izvajanje različnih ukrepov, ki bodo v dogovoru s Komisijo določeni v letnem delovnem programu.

Med dejavnostmi omrežja, ki se bodo podprle na podlagi tega predloga, sta zlasti usklajevanje usposabljanja nacionalnih preiskovalcev in razvoj mehanizma za izmenjavo preiskovalnih virov med državami članicami.

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

☐ ***Centralizirano upravljanje***

☐ neposredno Komisija

☐ posredno s prenosom na:

☐ izvajalske agencije

☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe

☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve

☒ ***Deljeno ali decentralizirano upravljanje***

☒ z državami članicami

☐ s tretjimi državami

☐ ***Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)***

Opombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1. Sistem nadzora

„Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva“ Komisiji predloži letno poročilo o izvajanju dogovorjenega delovnega programa.

6.2. Vrednotenje

6.2.1. Predhodno vrednotenje

Predhodno vrednotenje je bilo opravljeno v okviru poročila o oceni učinka.

6.2.2. Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)

6.2.3. Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja

Evropsko omrežje organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva Komisiji predloži letno poročilo o izvajanju dogovorjenega delovnega programa.

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

V pogodbah o dotacijah evropskemu omrežju organov za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva se izrecno navede, da lahko Evropsko računsko sodišče in OLAF po potrebi izvajata preglede na kraju samem nad prejemniki sredstev in službami, odgovornimi za njihovo dodelitev.

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja

odobritve za prevzem obveznosti v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	Leto n		Leto n+1		Leto n+2		Leto n+3		Leto n+4		Leto n+5 in pozneje		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1 ²³ Podpora nacionalnim organom držav članic za preiskave nesreč v civilnem letalstvu																
Ukrep 1: Sofinanciranje sekretariata, ki usklajuje dejavnosti nacionalnih organov za preiskave nesreč v civilnem letalstvu																
Realizacija 1	Pogodba o dotaciji		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
STROŠKI SKUPAJ			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³

Kakor je opisano v oddelku 5.3.

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebe, potrebno za upravljanje ukrepa ob uporabi obstoječih in/ali dodatnih človeških virov (število delovnih mest/EPDČ)					
		Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5
Uradniki ali začasno osebje ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Osebe ²⁵ , financirano iz člena XX 01 02							
Drugo osebje ²⁶ , financirano iz člena XX 01 04/05							
SKUPAJ							

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (po sistemizaciji)

- ☐ Delovna mesta, trenutno dodeljena upravljanju programa, ki se nadomesti ali podaljša
- ☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena v okviru izvajanja LSP/PPP za leto n
- ☐ Delovna mesta, potrebna v naslednjem postopku LSP/PPP
- ☐ Delovna mesta, ki bodo zapolnjena s prerazporeditvijo obstoječih človeških virov znotraj zadevne službe (notranja prerazporeditev)
- ☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena pri izvajanju LSP/PPP za zadevno leto

²⁴ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁵ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁶ Te stroške referenčni znesek krije.

8.2.4. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozne je	SKUPA J
1 Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							
Izvajalske agencije ²⁷							
Druga tehnična in upravna pomoč							
- notranja							
- zunanja							
Tehnična in upravna pomoč SKUPAJ							

8.2.5. *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek ne krije*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (XX 01 01)						
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)						
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) SKUPAJ						

²⁷ S sklicevanjem na posebno oceno finančnih posledic zakonodajnega predloga za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

Izračun – *Osebj, financirano iz člena XX 01 02*

8.2.6. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozne je	SKUPA J
XX 01 02 11 01 – Misije							
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference							
XX 01 02 11 03 – Odbori ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2 Drugi odhodki za poslovanje skupaj (XX 01 02 11)							
3 Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)							
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki jih referenčni znesek NE krije), SKUPAJ							

²⁸ Opredeliti vrsto odbora in skupino, v katero spada.

Izračun – *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*