

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 996/2010,

annettu 20 päivänä lokakuuta 2010,

siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

ottavat huomioon Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämismenettelyä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Olisi turvattava Euroopan siviili-ilmailun yleinen korkea turvallisuustaso sekä pyrittävä kaikin tavoin vähentämään onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrää, jotta voidaan säilyttää kansalaisten luottamus lentoliikenteeseen.
- (2) Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden nopea ja tehokas turvallisuustutkinta parantaa lentoturvallisuutta ja auttaa ehkäisemään onnettomuuksia ja vaaratilanteita.
- (3) Turvallisuuteen liittyvistä poikkeamista ilmoittaminen, niiden analysointi ja tutkimustulosten levittäminen ovat erittäin tärkeitä lentoturvallisuuden parantamiselle. Komission olisi siksi annettava ennen 31 päivää joulukuuta

<sup>(1)</sup> Lausunto annettu 27 päivänä toukokuuta 2010 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

<sup>(2)</sup> EUVL C 132, 21.5.2010, s. 1.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 21 päivänä syyskuuta 2010 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, annettu 11 päivänä lokakuuta 2010.

2011 ehdotus poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY <sup>(4)</sup> muuttamiseksi.

- (4) Turvallisuustutkinnan ainoana tavoitteena olisi oltava tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen eikä syyllisyyden tai vastuun osoittaminen.

- (5) Olisi otettava huomioon Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettu kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', jossa määrätään ilma-alusten turvallisen käytön varmistamiseksi tarvittavien toimenpiteiden toteuttamisesta. Erityisesti olisi otettava huomioon Chicagon yleissopimuksen liite 13 muutoksineen, sillä siinä vahvistetaan ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat ja termien rekisteröintivaltio, lentotoiminnan harjoittajan valtio, suunnitteluvaltio, valmistusvaltio ja tapahtumavaltio merkitykset.

- (6) Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 määritettyjen kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden tutkinnasta vastaa se valtio, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne sattuu, tai rekisteröintivaltio, jos onnettomuuspaikkaa tai vakavan vaaratilanteen tapahtumapaikkaa ei voida määrittää täsmällisesti tietyn valtion alueelle. Valtio voi siirtää tutkinnan suorittamisen toiselle valtiolle tai pyytää siltä apua tutkintaan. Turvallisuustutkinnat olisi suoritettava unionissa vastaavalla tavalla.

- (7) Siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista 21 päivänä marraskuuta 1994 annetun neuvoston direktiivin 94/56/EY <sup>(5)</sup> täytäntöönpanosta saatuja kokemuksia olisi hyödynnettävä siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan ja ehkäisemisen tehostamiseksi unionissa.

<sup>(4)</sup> EUVL L 167, 4.7.2003, s. 23.

<sup>(5)</sup> EYVL L 319, 12.12.1994, s. 14.

- (8) Olisi otettava huomioon muutokset, joita unionin siviili-ilmailun turvallisuuden institutionaalisissa ja sääntelypuitteissa on tapahtunut direktiivin 94/56/EY antamisen jälkeen, ja erityisesti Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'EASA', perustaminen. Lisäksi olisi otettava huomioon turvallisuussuositusten unioniulottuvuus, koska ilmailun turvallisuutta säännellään yhä enenevästi unionin tasolla.
- (9) EASA toteuttaa jäsenvaltioiden puolesta suunnittelu-, valmistus- ja rekisteröintivaltion tehtävät, jotka liittyvät suunnittelun hyväksyntään, kuten Chicagon yleissopimuksessa ja sen liitteissä täsmennetään. Sen vuoksi EASA olisi Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 mukaisesti kutsuttava osallistumaan turvallisuustutkintaan, jotta se voisi toimivaltansa puitteissa edistää tutkinnan tehokkuutta ja varmistaa ilma-alusten suunnittelun turvallisuuden vaikuttamatta kuitenkaan tutkinnan riippumattomuuteen. Kansalliset siviili-ilmailuviranomaiset olisi vastaavasti kutsuttava osallistumaan turvallisuustutkintaan.
- (10) Kun otetaan huomioon EASAn ja kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten nimeämien henkilöiden turvallisuuteen liittyvät vastuut, heidän tulisi saada käyttöönsä turvallisuusvaatimusten tehokkuuden arvioinnin kannalta merkitykselliset tiedot.
- (11) Ilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi entistä paremmin myös EASAn olisi yhteistyössä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa osallistuttava poikkeamien ilmoittamisjärjestelmiin liittyvien tietojen vaihtoon ja analysointiin direktiivin 2003/42/EY mukaisesti välttämällä kaikenlaiset eturistiriidat. Nämä tiedot olisi suojattava asianmukaisella tavalla luvattomalta käytöltä tai luovuttamiselta.
- (12) EASAn ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten osallistumisella direktiivin 2003/42/EY soveltamisalaan kuuluvien tietojen vaihtoon ja analysointiin voitaisiin edistää turvallisuustutkintaa hyödyntämällä online-käyttöoikeutta turvallisuuden kannalta merkityksellisiin tietoihin, jotka sisältävät siviili-ilmailun poikkeamatietojen keskusrekisteriin.
- (13) Turvallisuustutkinnan laajuuden olisi määräydyttävä sen mukaan, miten sen tuloksia voidaan hyödyntää lentoturvallisuuden parantamiseksi, erityisesti ottaen huomioon, että unionin tutkintaresursseja on tarpeen käyttää kustannustehokkaasti.
- (14) Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden turvallisuustutkinta olisi suoritettava riippumattoman turvallisuustutkintaviranomaisen toimesta tai valvonnassa, jotta välttyttäisiin kaikilta mahdollisilta eturistiriidoilta ja ulkopuolisen tahon mahdolliselta puuttumiselta tutkittavien poikkeamien syiden määrittämiseen.
- (15) Turvallisuustutkintaviranomaiset ovat turvallisuustutkintaprosessin ytimessä. Heidän työnsä on olennaisen tärkeää onnettomuuden tai vaaratilanteen syiden määrittämiseksi. Heidän olisi siis ehdottomasti voitava suorittaa tutkintansa riippumattomasti ja heillä olisi myös oltava riittävät taloudelliset ja henkilöstöresurssit tuloksellisen ja tehokkaan tutkinnan suorittamista varten.
- (16) Jäsenvaltioiden turvallisuustutkintaviranomaisten valmiuksia olisi vahvistettava, ja niiden välinen yhteistyö on tarpeen siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan ja ehkäisemisen tehostamiseksi unionissa.
- (17) Turvallisuustutkintaviranomaisten koordinoiva rooli olisi tunnustettava ja sitä olisi vahvistettava Euroopan laajuisesti, jotta saadaan todellista lisäarvoa lentoturvallisuuden alalla, kehittämällä näiden viranomaisten jo tekemää yhteistyötä ja jäsenvaltioiden tutkintaresursseja, joita olisi käytettävä mahdollisimman tehokkaasti. Tämä tunnustaminen ja vahvistaminen voitaisiin parhaiten toteuttaa Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkoston avulla, jäljempänä 'verkosto', jonka asema ja tehtävät on selkeästi määritelty.
- (18) Verkoston olisi toteutettava koordinaatiotoimintaansa avoimesti ja riippumattomasti, ja unionin olisi tuettava sitä aktiivisesti.
- (19) Tämän asetuksen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin yhteistyöllä kolmansien maiden kanssa, joiden voitaisiin sallia osallistuvan tarkkailijoina verkoston työskentelyyn.
- (20) Koska turvallisuustutkintaa koskevat oikeudet on tärkeä määrittää selkeästi, jäsenvaltioiden olisi oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten toimivaltaa koskevaa voimassa olevaa lainsäädäntöä noudattaen ja tarvittaessa läheisessä yhteistyössä kyseisten viranomaisten kanssa huolehdittava siitä, että turvallisuustutkinnasta vastaavat viranomaiset voivat suorittaa tehtävänsä parhain mahdollisin edellytyksin lentoturvallisuuden eduksi. Turvallisuustutkinnasta vastaavien viranomaisten olisi näin ollen päästävä välittömästi ja esteettä onnettomuuspaikalle ja kaikki turvallisuustutkinnan vaatimuksiin vastaamiseksi tarvittava aineisto olisi asetettava niiden saataville vaarantamatta oikeudellisen tutkinnan tavoitteiden saavuttamista.

- (21) Tehokas turvallisuustutkinta on mahdollista vain, jos tärkeät todisteet säilytetään huolellisesti.
- (22) Siviili-ilmailun turvallisuusjärjestelmä perustuu palautteeseen ja onnettomuuksista ja vaaratilanteista saaduista kokemuksista oppimiseen, ja nämä edellyttävät luottamuksellisuutta koskevien sääntöjen tiukkaa soveltamista, jotta arvokkaita tietolähteitä olisi käytettävissä tulevaisuudessa. Tämän vuoksi arkaluontoisia turvallisuustietoja olisi suojeltava asianmukaisesti.
- (23) Onnettomuus nostaa esiin monia erilaisia yleisiä etua koskevia kysymyksiä, kuten onnettomuuksien estäminen tulevaisuudessa ja hyvä lainkäyttö. Nämä edut menevät asianomaisten osapuolten yksittäisten etujen ja yksittäisen tapahtuman edelle. Oikea tasapaino kaikkien etujen välillä on välttämätön, jotta voidaan varmistaa yleisen edun konkavisvaltainen toteutuminen.
- (24) Siviili-ilmailujärjestelmän tulisi edistää rankaisematonta ilmapiiriä, joka edesauttaa poikkeamien spontaania ilmoittamista ja vaikuttaa siten myönteisesti oikeudenmukaisten toimintatapojen periaatteen noudattamiseen.
- (25) Henkilön turvallisuustutkinnassa antamia tietoja ei saisi käyttää kyseistä henkilöä vastaan, ja perustuslaillisia periaatteita ja kansallista oikeutta olisi noudatettava kaikilta osin.
- (26) Jäsenvaltioiden olisi voitava rajoittaa tilanteita, joissa turvallisuustutkinnan aikana saatujen tietojen luovuttamis päätös voidaan tehdä, vaikuttamatta oikeusjärjestelmän sujuvaan toimintaan.
- (27) Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi on tärkeää toimittaa mahdollisimman nopeasti asiaa koskevat merkitykselliset tiedot, mukaan lukien erityisesti turvallisuustutkinnan tuloksena syntyvät selostukset ja turvallisuussuosituksukset.
- (28) Toimivaltaisen viranomaisen olisi aina käsiteltävä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tutkinnan tai muiden lähteiden, kuten turvallisuuteen liittyvien tutkimusten, tuloksena saatavat turvallisuussuosituksukset ja tarpeen mukaan toimittava niiden pohjalta siviili-ilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi riittävällä tavalla.
- (29) Olisi edistettävä tutkimusta, joka koskee sekä ilma-alusten reaaliaikaisen sijainnin määrittämistä että lennonrekisteröintilaitteen sisältämien tietojen saantia silloin, kun lennonrekisteröintilaitte ei ole fyysisesti saatavilla, niiden keinojen parantamiseksi, joita tutkijoilla on käytettävissään onnettomuuksien syiden määrittämiseksi ja toistuvien vaaratilanteiden ennaltaehkäisyvalmiuksien parantamiseksi. Tämä edistäisi huomattavasti ilmailun turvallisuutta.
- (30) Kokemus on osoittanut, että luotettavia luetteloita ilma-aluksessa olevista henkilöistä on joskus vaikea saada nopeasti ja myös että olisi tärkeää asettaa määräaika, jonka kuluessa lentoyhtiötä voidaan pyytää toimittamaan tällainen luettelo. Lisäksi luetteloissa olevat tiedot olisi suojattava luvottomalta käytöltä tai luovuttamiselta. Vastaavasti tietojen saatavuus onnettomuuteen joutuneessa ilma-aluksessa olleista vaarallisista aineista on tarpeen turvallisuustutkijoille aiheutuvien riskien minimoimiseksi onnettomuuspaikalla.
- (31) Onnettomuuden jälkeen on vaikea löytää nopeasti asianmukainen yhteyshenkilö, jolle ilmoittaa onnettomuuskoneesta matkustajasta. Matkustajille olisi näin ollen tarjottava mahdollisuus nimetä yhteyshenkilö.
- (32) Onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen annettava apu olisi määriteltävä riittävällä tavalla.
- (33) Tapa, jolla jäsenvaltiot ja lentoyhtiöt käsittelevät onnettomuutta ja sen seurauksia, on ratkaisevan tärkeä. Tässä yhteydessä jäsenvaltioilla olisi oltava hätäsuunnitelma erityisesti lentoaseman pelastustoimia ja siviili-ilmailuonnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamista varten. Lentoyhtiöillä olisi myös oltava suunnitelma siviili-ilmailuonnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamista varten. Olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että uhreja ja heidän omaisiaan sekä näiden yhteisöjä tuetaan ja että kyseisiin henkilöihin ja yhteisöihin pidetään yhteyttä.
- (34) Tätä asetusta sovellettaessa olisi noudatettava täysimääräisesti tietojen saatavuutta ja käsittelyä sekä yksilöiden suojaa koskevia unionin säädöksiä.
- (35) Seuraamusten olisi erityisesti mahdollistettava sellaisten henkilöiden rankaiseminen, jotka tämän asetuksen vastaisesti luovuttavat tällä asetuksella suojattuja tietoja; jotka haittaavat turvallisuustutkintaviranomaisen toimintaa estämällä tutkijoita suorittamasta tehtäviään tai kieltäytymällä antamasta hyödyllisiä tallenteita, merkittäviä tietoja tai asiakirjoja tai kätkemällä, muuttamalla tai hävittämällä niitä; tai jotka jättävät ilmoittamatta asianomaisille viranomaisille tiedossaan olevasta onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta.

(36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on yhteisten sääntöjen vahvistaminen siviili-ilmailun turvallisuustutkinnan alalla, vaan se voidaan tämän asetuksen Euroopan laajuisen soveltamisalan ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

(37) Sen vuoksi direktiivi 94/56/EY olisi kumottava.

(38) Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 annettu Gibraltarin lentoasemaa koskeva yhteinen julistus korvataan vuoropuhelua Gibraltarin kanssa käsittelevän foorumin ensimmäisessä ministerikokouksessa Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetulla Gibraltarin lentoasemaa koskevalla ministereiden julistuksella, jonka täysimääräisen noudattamisen katsotaan täyttävän vuoden 1987 julistuksen vaatimukset,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

##### Kohde

1. Tämän asetuksen tarkoituksena on parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla korkea tehokkuustaso, nopeus ja laatu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen eikä syyllisyyden tai vastuun osoittaminen, muun muassa perustamalla Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto. Siinä määritellään myös säännöt, jotka koskevat tietojen oikea-aikaista saatavuutta kaikista onnettomuuteen joutuneesta ilma-aluksessa olleista henkilöistä ja vaarallisista aineista. Sen tarkoituksena on myös parantaa tukea ilmailuonnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen.

2. Tämän asetuksen soveltamisen Gibraltarin lentoasemaan ei katsota rajoittavan Espanjan kuningaskunnan tai Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan oikeudellista asemaa kiistassa sen alueen suvereniteetista, jolla tämä lentoasema sijaitsee.

#### 2 artikla

##### Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) 'onnettomuudella' ilma-aluksen käyttöön liittyvää tapahtumaa ajanjaksona, joka miehityksen ilma-aluksen tapauksessa

alkaa kenen tahansa henkilön noustessa ilma-alukseen ilmailutarkoituksessa ja päättyy kaikkien tässä tarkoituksessa ilma-alukseen nousseiden henkilöiden poistuttua ilma-aluksesta tai miehittämättömän ilma-aluksen tapauksessa alkaa, kun ilma-alus on valmis liikkumaan ilmailutarkoituksessa, ja päättyy, kun ilma-alus on pysähtynyt lennon päätyttyä ja sen pääasiallinen voimanlähde on sammutettu, ja jonka aikana

a) henkilö saa kuolemaan johtavia tai vakavia vammoja sen vuoksi, että hän on

— ilma-aluksessa, tai

— suorassa kosketuksessa ilma-aluksen osan kanssa, ilma-aluksesta irronneet osat mukaan luettuina, tai

— suoraan alttiina ilma-aluksen moottorien suihkuvirtaukselle,

lukuun ottamatta tapauksia, joissa vammat ovat aiheutuneet luonnollisista syistä, ovat itse aiheutettuja tai muiden henkilöiden aiheuttamia, tai kun vammat ovat aiheutuneet matkustajille ja miehistölle tarkoitettujen alueiden ulkopuolelle piiloutuneille salamatkustajille; tai

b) ilma-alus tai sen rakenteet vaurioituvat siten, että ilma-aluksen rakenteiden lujuus, suorituskyky tai lento-ominaisuudet muuttuvat, ja vaurio edellyttäisi yleensä suurta korjausta tai vaurioituneen osan vaihtoa, lukuun ottamatta tapauksia, joissa on kyse moottoriviasta tai -vauriosta, joka rajoittuu yhteen moottoriin (sen suojapellit tai lisälaitteet mukaan luettuina), potkureihin, siivenkärkiin, antenneihin, antureihin, ohjaussiivekkeisiin, renkaihin, jarruihin, pyöriin, muotolevyihin, paneeleihin, laskutelineiden luukkuihin, tuulilaseihin, ilma-aluksen pintalevyihin (kuten pieniin lommoihin tai reikiin), tai vähäisiin vaurioihin, jotka rajoittuvat pääroottorin lapoihin, pyrstöroottorin lapoihin, laskutelineisiin ja rakeista tai lintutörmäyksestä aiheutuviin pieniin vaurioihin (mukaan luettuina reiät tutkakuvussa); tai

c) ilma-alus on kadonnut tai täysin saavuttamattomissa;

2) 'valtuutetulla edustajalla' henkilöä, jonka valtio on nimennyt pätevyyden perusteella osallistumaan toisen valtion suorittamaan turvallisuustutkintaan. Jäsenvaltion nimeämän valtuutetun edustajan on edustettava turvallisuustutkintaviranomaista;

3) 'neuvonantajalla' henkilöä, jonka valtio on nimennyt pätevyyden perusteella avustamaan valtuutettua edustajaansa turvallisuustutkinnassa;

- 4) 'syillä' tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen; syiden yksilöinti ei tarkoita syyllisyyden osoittamista tai hallinnollisen tai siviili- tai rikosoikeudellisen vastuun osoittamista;
- 5) 'kuolemaan johtavalla vammalla' henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, joka johtaa kuolemaan 30 päivän kuluessa onnettomuuspäivästä;
- 6) 'lennonrekisteröintilaitteella' rekisteröintilaitetta, joka on asennettu ilma-alukseen helpottamaan onnettomuuksien tai vaaratilanteiden turvallisuustutkintaa;
- 7) 'vaaratilanteella' lentotoimintaan liittyvää muuta tapahtumaa kuin onnettomuutta, joka vaikuttaa tai voisi vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen;
- 8) 'kansainvälisillä standardeilla ja suositelluilla menettelytapoilla' ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevia kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, jotka on hyväksytty Chicagon yleissopimuksen 37 artiklan mukaisesti;
- 9) 'tutinnan johtajalla' henkilöä, jolle pätevyden perusteella on annettu vastuu turvallisuustutinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja johtamisesta;
- 10) 'lentotoiminnan harjoittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka käyttää tai suunnittelee käyttävänsä yhtä tai useampaa ilma-alusta;
- 11) 'osallisella' onnettomuudessa tai vakavassa vaaratilanteessa osallisena olleen ilma-aluksen omistajaa, miehistön jäsentä, lentotoiminnan harjoittajaa, kyseisen ilma-aluksen huoltoon, suunnitteluun, valmistukseen tai miehistön kouluttamiseen osallistunutta henkilöä, lennonjohto-, lentotiedotus- tai lentoasemapalvelujen tarjontaan osallistunutta henkilöä, joka on tarjonnut palveluja kyseiselle ilma-alukselle, kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen henkilökuntaa tai EASAn henkilökuntaa;
- 12) 'alustavalla tutkintaselostuksella' tutinnan alkuvaiheessa saatujen tietojen nopeaksi levittämiseksi käytettävää ilmoitusta;
- 13) 'omaisilla' onnettomuuden uhrin lähimpiä sukulaisia ja/tai lähiomaisia ja/tai muita uhrin lähipiiriin kuuluvia henkilöitä
- uhrin kotimaan kansallisen lainsäädännön määrittelemällä tavalla;
- 14) 'turvallisuustutkinnalla' turvallisuustutkintaviranomaisen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi suorittamaa toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syyn tai syiden ja/tai tapahtumaan myötävaikuttaneiden tekijöiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuussuosituksen antaminen;
- 15) 'turvallisuussuosituksella' turvallisuustutkintaviranomaisen ehdotusta, joka perustuu turvallisuustutkinnasta tai muista lähteistä kuten turvallisuuteen liittyvistä tutkimuksista saatuihin tietoihin ja jonka tarkoituksena on ehkäistä onnettomuuksia ja vaaratilanteita;
- 16) 'vakavalla vaaratilanteella' vaaratilannetta, jonka olosuhteista käy ilmi, että ilma-aluksen toimintaan liittyvä onnettomuus oli hyvin todennäköinen ajanjaksona, joka miehitetyn ilma-aluksen tapauksessa alkaa kenen tahansa henkilön noustessa ilma-alukseen ilmailutarkoituksessa ja päättyy kaikkien tässä tarkoituksessa ilma-alukseen nousseiden henkilöiden poistuttua ilma-aluksesta tai miehittämättömän ilma-aluksen tapauksessa alkaa, kun ilma-alus on valmis liikkumaan ilmailutarkoituksessa, ja päättyy, kun ilma-alus on pysähtynyt lennon päätyttyä ja sen pääasiallinen voimanlähde on sammutettu. Esimerkkejä vakavista vaaratilanteista luetaan liitteessä;
- 17) 'vakavalla vammalla' henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, johon liittyy jokin seuraavista:
- a) yli 48 tunnin mittainen sairaalahoito, joka alkaa seitsemän päivän kuluessa vammautumisesta;
- b) luunmurtuma (lukuun ottamatta sormien, varpaiden tai nenän vähäisiä murtumia);
- c) haavat, jotka aiheuttavat runsasta verenvuotoa tai hermo-, lihas- tai jännevaurioita;
- d) sisäelinvauriot;
- e) toisen tai kolmannen asteen palovammat tai muunlaiset palovammat, joiden laajuus on yli viisi prosenttia ihon pinta-alasta;



- f) toteennäytetty altistuminen tartuntaa aiheuttaville aineille tai haitalliselle säteilylle.

### 3 artikla

#### Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan sellaisten onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden turvallisuustutkintaan,

- a) jotka ovat tapahtuneet perussopimusten soveltamisalaan kuuluvien jäsenvaltioiden alueella, noudattaen jäsenvaltioiden kansainvälisiä velvoitteita;
- b) joissa on ollut osallisena jäsenvaltiossa rekisteröity tai jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen käyttämä ilma-alus ja jotka ovat tapahtuneet perussopimusten soveltamisalaan kuuluvien jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella, jos tutkintaa ei tässä tapauksessa suorita jokin toinen valtio;
- c) joita varten jäsenvaltiolla on kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti oikeus nimittää valtuutettu edustaja osallistumaan tutkintaan rekisteröintivaltiona, lentotoiminnan harjoittajan valtiona, suunnitteluvaltiona, valmistusvaltiona tai valtiona, joka antaa tutkinnan suorittavan valtion pyynnöstä käyttöön tietoja, tiloja tai asiantuntijoita;
- d) joihin jäsenvaltio, jolla on kansalaistensa kuolemantapausten tai vakavien vammautumisten vuoksi erityinen intressi asiassa, saa tutkinnan suorittavan valtion luvalla nimittää asiantuntijan.

2. Tätä asetusta sovelletaan myös niihin kysymyksiin, jotka liittyvät tietojen oikea-aikaiseen saatavuuteen kaikista onnettomuuteen joutuneessa ilma-aluksessa olleista henkilöistä ja vaarallisista aineista sekä ilmailuonnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamiseen.

3. Tätä asetusta ei sovelleta sellaisten onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden turvallisuustutkintaan, joissa on osallisena sotilas-, tulli- tai poliisitoimintaa tai muuta vastaavaa toimintaa harjoittava ilma-alus, ellei kyseinen jäsenvaltio 5 artiklan 4 kohdan ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti toisin päättä.

### 4 artikla

#### Siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomainen

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että turvallisuustutkinnat suorittaa tai niitä valvoo pysyvä kansallinen siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomainen, jäljempänä 'turvallisuustutkintaviranomainen', joka kykenee suorittamaan itsenäisesti tyy-

den turvallisuustutkinnan, ilman ulkopuolisten puuttumista asiaan, joko itse tai muiden turvallisuustutkintaviranomaisten kanssa tehtyjen sopimusten avulla.

2. Turvallisuustutkintaviranomaisen on oltava toiminnallisesti riippumaton erityisesti ilmailuviranomaisista, jotka vastaavat lentokelpoisuudesta, tyyppihyväksynnästä, lentotoiminnasta, huoltotoiminnasta, toimiluvista ja lupakirjoista, lennonjohdosta tai lentopaikkojen ylläpidosta, ja yleensä kaikista muista osapuolista tai yhteisöistä, joiden edut tai tehtävät saattavat joutua ristiriitaan turvallisuustutkintaviranomaiselle annetun tehtävän kanssa tai vaikuttaa viranomaisen puolueettomuuteen.

3. Turvallisuustutkintaviranomainen ei saa turvallisuustutkintaa suorittaessaan pyytää eikä ottaa vastaan ohjeita keneltäkään, ja sillä on oltava rajoittamaton toimivalta turvallisuustutkinnan suorittamiseen.

4. Turvallisuustutkintaviranomaiselle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa lentoturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti onnettomuuksien ehkäisemistarkoituksessa, jos kyseiset toimet eivät vaikuta kyseisen viranomaisen riippumattomuuteen eikä niihin liity vastuuta sääntelyä, hallintoa tai standardointia koskevista asioista.

5. Kansallisesti julkaistaan vuosittain turvallisuutta koskeva katsaus, jotta yleisö saisi tietoja yleisestä ilmailun turvallisuustasosta. Analyysissä ei saa paljastaa luottamuksellisten tietojen lähteitä.

6. Asianomaisen jäsenvaltion on annettava turvallisuustutkintaviranomaiselle edellytykset hoitaa tehtävänsä riippumattomasti, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Erityisesti on huolehdittava seuraavista:

- a) turvallisuustutkintaviranomaisen johtajalla ja/tai useista liikennemuodoista huolehtivan viranomaisen tapauksessa sen ilmailuosaston johtajalla on oltava tehtäviensä täyttämiseksi tämän asetuksen ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti vaadittava kokemus ja pätevyys siviili-ilmailun turvallisuuden alalla;
- b) tutkijoilla on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden;
- c) turvallisuustutkintaviranomaiseen on kuuluttava vähintään yksi käytettävissä oleva tutkija, joka voi toimia tutkinnan johtajana suuren ilmailuonnettomuuden tapahduttua;
- d) turvallisuustutkintaviranomaiselle on osoitettava määrärahat, jotka mahdollistavat sen tehtävien suorittamisen;

e) turvallisuustutkintaviranomaisella on oltava joko välittömästi tai 6 artiklassa tarkoitetun yhteistyön kautta taikka muiden kansallisten viranomaisten tai yhteisöjen kanssa tehdyin järjestelyin käytettävissään pätevä henkilöstö ja riittävät tilat, mukaan lukien toimistotilat ja hallit, joissa voidaan säilyttää ja tutkia ilma-alusta, sen sisältöä ja sen hylkyä.

#### 5 artikla

##### Tutkintavelvollisuus

1. Jokaisesta siviili-ilmailun onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta, jossa on osallisena muu kuin jokin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008<sup>(1)</sup> liitteessä II tarkoitetuista ilma-aluksista, on tehtävä turvallisuustutkinta siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui.

2. Kun muu kuin asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä II tarkoitettu jäsenvaltiossa rekisteröity ilma-alus on osallisena onnettomuudessa tai vakavassa vaaratilanteessa, jonka sijaintia ei voida täsmällisesti määrittää minkään valtion alueelle, turvallisuustutkinnasta vastaa rekisteröintijäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomainen.

3. Turvallisuustutkintaviranomainen päättää 1, 2 ja 4 kohdassa tarkoitetun turvallisuustutkinnan laajuuden ja sen suorittamisessa noudatettavat menettelyt sen mukaan, mitä kokemusta se arvelee tutkinnasta saatavan ilmailuturvallisuuden parantamiseksi, mukaan lukien ilma-alukset, joiden suurin sallittu lentoonlähdemassa on enintään 2 250 kg.

4. Turvallisuustutkintaviranomaiset voivat päättää tutkia myös muita kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja vaaratilanteita tai muille ilma-aluksille sattuneita onnettomuuksia tai vakavia vaaratilanteita jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jos ne arvelevat tällaisesta tutkinnasta saatavan turvallisuuden kannalta hyödyllistä kokemusta.

5. Edellä 1, 2 ja 4 kohdassa tarkoitettussa turvallisuustutkinnassa ei saa missään tapauksessa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai vastuuta. Turvallisuustutkinnan on oltava riippumaton, se on erotettava mahdollisista oikeudellisista tai hallinnollisista menettelyistä syyllisyyden tai vastuun osoittamiseksi, eikä se saa vaikuttaa tällaisiin menettelyihin.

#### 6 artikla

##### Turvallisuustutkintaviranomaisten yhteistyö

1. Jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomainen voi pyytää apua muiden jäsenvaltioiden turvallisuustutkintaviranomaisilta.

Jos turvallisuustutkintaviranomainen suostuu pyynnöstä antamaan apua, sitä on mahdollisuuksien mukaan annettava korvausta.

2. Turvallisuustutkintaviranomainen voi siirtää onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tutkinnan suorittamisen toiselle turvallisuustutkintaviranomaiselle molemminpuolisesta sopimuksesta, ja sen on edistettävä tämän toisen viranomaisen tutkintaprosessia.

#### 7 artikla

##### Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden tutkintaviranomaiset perustavat Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten eurooppalaisen verkoston, jäljempänä 'verkosto', joka koostuu kunkin jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomaisen johtajasta ja/tai useista liikennemuodoista huolehtivan viranomaisen tapauksessa sen ilmailuosaston johtajasta tai näiden edustajista, mukaan lukien näiden joukosta kolmen vuoden ajaksi valittu puheenjohtaja.

Puheenjohtaja laatii tiiviissä yhteistyössä verkoston jäsenten kanssa verkoston vuotuisen työohjelman, jossa on noudatettava 2 kohdassa asetettuja tavoitteita ja 3 kohdassa asetettuja vastuualueita. Komissio toimittaa työohjelman Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Puheenjohtaja laatii myös verkoston kokousten esityslistat.

2. Verkosto pyrkii edelleen parantamaan turvallisuustutkintaviranomaisten suorittaman tutkinnan laatua ja vahvistamaan niiden riippumattomuutta. Se kannustaa erityisesti luomaan korkeat standardit tutkintamenetelmille ja tutkijoiden koulutukselle.

3. Edellä 2 kohdassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi verkosto vastaa erityisesti seuraavista tehtävistä:

a) valmistelee esityksiä unionin toimielimille ja neuvoo niitä kaikissa turvallisuustutkintaa ja onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä koskevien unionin politiikkojen ja sääntöjen kehittämiseen ja täytäntöönpanoon liittyvissä näkökohdissa;

b) edistää lentoturvallisuuden parantamisen kannalta hyödyllisten tietojen jakamista sekä edistää aktiivisesti järjestelmällistä yhteistyötä turvallisuustutkintaviranomaisten, komission, EASAn ja kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten välillä;

<sup>(1)</sup> EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

- c) sovittaa yhteen ja järjestää tarvittaessa tutkijoiden vertaisarvioiteja, asiaankuuluvaa koulutusta ja ammattitaidon kehittämishohjelmia;
- d) edistää turvallisuustutkinnan parhaita käytäntöjä unionin yhteisten turvallisuustutkimeneteltyjen kehittämiseksi ja laatii luettelon näistä parhaista käytännöistä;
- e) vahvistaa turvallisuustutkintaviranomaisten tutkintavalmiuksia erityisesti kehittämällä ja hallinnoimalla järjestelyjä resursien jakamiseksi;
- f) antaa turvallisuustutkintaviranomaisten pyynnöstä tarvittavaa apua 6 artiklan soveltamiseksi, johon kuuluu muun muassa luettelo muissa jäsenvaltioissa käytettävissä olevista tutki-joista, laitteista ja valmiuksista, joita tutkintaa suorittavan viranomaisen on mahdollista hyödyntää;
- g) pääsee tarkastelemaan jäljempänä 18 artiklassa tarkoitettuun tietokantaan sisältyviä tietoja ja analysoi siinä olevia turvallisuussuosituksia, jotta voitaisiin tunnistaa unionin laajuisesti merkittävät turvallisuussuosituksiset.

4. Komissio tiedottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle säännöllisesti verkoston työstä. Euroopan parlamentille on myös ilmoitettava, kun neuvosto tai komissio esittää verkostolle pyyntöjä.

5. Verkoston jäsenet eivät saa pyytää eivätkä ottaa miltään taholta vastaan ohjeita, jotka voisivat vaikuttaa turvallisuustutkinnan riippumattomuuteen.

6. EASA kutsutaan tarvittaessa tarkkailijaksi verkoston kokouksiin. Lisäksi verkosto voi kutsua kokouksiinsa tarkkailijoiksi kolmansien maiden turvallisuustutkintaviranomaisten edustajia sekä muita asiantuntijoita.

7. Komissio on tiiviisti mukana verkoston työssä ja saa verkostolta tarvittavaa tukea unionin siviili-ilmailun onnettomuuksien tutkinnan ja ehkäisemisen sekä alan sääntelyn kehittämiseen liittyvien näkökohtien osalta. Komissio antaa verkostolle tarvittavaa tukea, muun muassa avustuen kokousten valmistelussa ja järjestämisessä sekä verkoston toimintaa koskevan vuosikertomuksen julkaisemisessa. Komissio toimittaa vuosikertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

## 8 artikla

### **EASAn ja kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten osallistuminen turvallisuustutkintaan**

1. Turvallisuustutkintaviranomaisten on, edellyttäen että kaikki eturistiriidat vältetään, pyydettävä, että EASA ja asianomaisten jäsenvaltioiden kansalliset siviili-ilmailuviranomaiset nimittävät toimivaltansa puitteissa edustajan, joka osallistuu
  - a) tutkinnan johtajan neuvonantajana 5 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaiseen turvallisuustutkintaan, joka suoritetaan jäsenvaltion alueella tai 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa paikassa tutkinnan johtajan valvonnassa ja tämän harkinnan mukaan;
  - b) jäsenvaltioiden valtuutettua edustajaa tai valtuutettuja edustajia avustavana tämän asetuksen nojalla nimitettynä neuvonantajana valtuutetun edustajan valvonnassa kolmannessa maassa suoritettavaan turvallisuustutkintaan, johon turvallisuustutkintaviranomaista on pyydetty nimeämään valtuutettu edustaja ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut edustajat ovat erityisesti oikeutettuja
  - a) käymään onnettomuuspaikalla ja tutkimaan hyllyn;
  - b) ehdottamaan tutkintalinjoja ja saamaan tietoja todistajilta;
  - c) saamaan jäljennöksiä kaikista merkityksellisistä asiakirjoista ja hankkimaan merkityksellisiä asiatietoja;
  - d) osallistumaan tallenteiden purkamiseen, lukuun ottamatta ohjaamon ääni- ja kuvatallentimia;
  - e) osallistumaan muualla kuin tapahtumapaikalla tehtäviin tutkimuksiin kuten osien ja laitteiden tutkimiseen, testeihin ja simulaatioihin, teknisiin tiedotustilaisuuksiin ja tutkinnan etenemistä käsitteleviin kokouksiin elleivät ne liity syiden määrittämiseen tai turvallisuussuosituksen laatimiseen.
3. EASAn ja kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten on tuettava tutkintaa, johon ne osallistuvat, antamalla tutkintaa johtavan turvallisuustutkintaviranomaisen käyttöön pyydetty tiedot, neuvonantajat ja laitteet.



## 9 artikla

**Velvollisuus ilmoittaa onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista**

1. Kenen tahansa osallisen, jolla on tietoa onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta, on ilmoitettava asia viipymättä tapahtumavaltion toimivaltaiselle turvallisuustutkintaviranomaiselle.

2. Turvallisuustutkintaviranomaisen on ilmoitettava viipymättä komissiolle, EASAlle, Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle (ICAO), asianomaisille jäsenvaltioille ja asianomaisille kolmansille maille kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti kaikista sille ilmoitetuista onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista.

## 10 artikla

**Jäsenvaltioiden osallistuminen turvallisuustutkintaan**

1. Saatuaan toiselta jäsenvaltiolta tai kolmannelta maalta ilmoituksen onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta ilma-aluksen rekisteröintivaltion, lentotoiminnan harjoittajan valtion, suunnitteluvaltion ja valmistusvaltion on mahdollisimman pian ilmoitettava sille jäsenvaltiolle tai kolmannelle maalle, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui, aikooko se nimittää valtuutetun edustajan kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti. Jos valtuutettu edustaja nimitetään, on myös annettava tämän nimi ja yhteystiedot sekä suunniteltu saapumispäivä, jos valtuutettu edustaja aikoo matkustaa ilmoituksen lähettäneeseen valtioon.

2. Suunnitteluvaltion valtuutetut edustajat nimittää sen jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomainen, jonka alueella ilma-aluksen tai voimalaitteen tyyppisuunnittelutodistuksen haltijan päätoimipaikka sijaitsee.

## 11 artikla

**Turvallisuustutkijoiden asema**

1. Turvallisuustutkintaviranomaisen nimittämällä tutkinnan johtajalla on mahdollisesta oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta valtuudet toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, joita turvallisuustutkinta edellyttää.

2. Unionin säädösten tai kansallisen oikeuden mukaisista sallasapitovelvoitteista riippumatta tutkinnan johtajan on erityisesti

a) päästävä välittömästi, vapaasti ja esteettä onnettomuuspaikalle tai vaaratilanteen tapahtumapaikalle sekä tutkimaan ilma-alusta, sen sisältöä tai sen hylkyä;

b) voitava varmistaa, että todisteet luetteloidaan viipymättä ja jäännökset tai osat ja laitteet siirretään valvotusti tutkittaviksi tai analysoitaviksi;

c) saatava viipymättä käyttöönsä ja valvontaansa lennonrekisteröintilaitteet, niiden sisältämät tiedot ja muut asiaa koskevat tallenteet;

d) voitava pyytää täydellisen ruumiinavauksen tekemistä kuolонуuhreille ja osallistua siihen sekä saatava viipymättä käyttöönsä tällaisen tutkimuksen tulokset tai otettuja näytteitä koskevat koetulokset;

e) voitava pyytää lääketieteellisten tutkimusten tekemistä ilma-aluksen käyttöön osallistuneille henkilöille tai pyytää heistä otettujen näytteiden tutkimista ja saatava viipymättä käyttöönsä tällaisten tutkimusten tulokset;

f) voitava kutsua todistajia kuultavaksi ja kuulla heitä sekä vaatia heitä luovuttamaan tai esittämään turvallisuustutkinnan kannalta merkitykselliset tiedot ja todisteet;

g) saatava tutustua vapaasti kaikkiin asiaa koskeviin tietoihin tai tallenteisiin, jotka ovat ilma-aluksen omistajan, tyyppisuunnittelutodistuksen haltijan, huollosta vastaavan organisaation, koulutusorganisaation, lentotoiminnan harjoittajan, ilma-aluksen valmistajan, siviili-ilmailusta vastaavien viranomaisten, EASAn ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tai lentoaikapaikan pitäjien hallussa.

3. Tutkinnan johtajan on huolehdittava siitä, että myös hänen asiantuntijoillaan, neuvonantajillaan ja valtuutetuilla edustajillaan sekä näiden valtuutettujen edustajien asiantuntijoilla ja neuvonantajilla on 2 kohdassa luetellut oikeudet siltä osin kuin se on välttämätöntä, jotta nämä voivat tosiasiallisesti osallistua turvallisuustutkintaan. Nämä oikeudet eivät rajoita oikeudellisesta tutkinnasta vastaavan viranomaisen nimeämien tutkijoiden ja asiantuntijoiden oikeuksia.

4. Turvallisuustutkintaan osallistuvien henkilöiden on suoritettava tehtävänsä riippumattomasti, eivätkä he saa pyytää tai ottaa vastaan ohjeita keneltäkään muulta kuin tutkinnan johtajalta tai valtuutetulta edustajalta.

## 12 artikla

**Tutkinnan koordinointi**

1. Jos aloitetaan myös oikeudellinen tutkinta, siitä on ilmoitettava tutkinnan johtajalle. Tällöin tutkinnan johtajan on varmistettava lennonrekisteröintilaitteiden ja aineellisten todisteiden jäljitettävyyden ja säilyttäminen. Oikeusviranomaisella voi määrätä jonkun virkamiehistänsä olemaan mukana, kun lennonrekisteröintilaitteita tai aineellisia todisteita toimitetaan paikkaan, jossa niiden sisältämät tiedot puretaan tai niitä käsitellään. Jos tutkiminen tai analysointi voi muuttaa aineellisia todisteita tai hävittää ne, oikeusviranomaiselta on saatava ennakkohyväksyntä, sanottuna kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön soveltamista. Mikäli hyväksyntää ei saada 3 kohdassa tarkoitettujen ennakkojärjestelyjen mukaisesti kohtuullisessa ajassa ja viimeistään kahden viikon kuluttua pyynnöstä, tutkinnan johtaja voi siitä huolimatta toteuttaa tutkimuksen tai analyysin. Jos oikeusviranomaisella on valtuudet takavarikoida todisteita, tällaiset todisteet on välittömästi ja ilman rajoituksia asetettava tutkinnan johtajan saataville ja annettava hänen käyttöönsä.

2. Mikäli turvallisuustutkinnan aikana saadaan tietää tai epäillään, että onnettomuuteen tai vakavaan vaaratilanteeseen liittyy kansallisessa lainsäädännössä, kuten onnettomuustutkintaa koskevassa lainsäädännössä, laittomaksi säädetty teko, tutkinnan johtajan on viipymättä ilmoitettava tästä toimivaltaisille viranomaisille. Ellei 14 artiklasta muuta johdu, turvallisuustutkinnan aikana kerätyt asiaa koskevat tiedot on annettava näiden viranomaisten saataville viipymättä, ja asiaa koskeva aineisto voidaan myös siirtää näille viranomaisille niiden pyynnöstä. Näiden tietojen ja tämän aineiston jakaminen ei saa rajoittaa turvallisuustutkintaviranomaisen oikeutta jatkaa turvallisuustutkintaa yhteensovitetulla tavalla niiden viranomaisten kanssa, joille onnettomuuspaikan valvonta on saatettu siirtää.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhtäältä turvallisuustutkintaviranomaiset ja toisaalta muut turvallisuustutkintaan liittyviin toimiin mahdollisesti osallistuvat viranomaiset, kuten oikeus-, siviili-ilmailu- ja etsintä- ja pelastusviranomaiset, tekevät keskenään yhteistyötä sopimalla etukäteen asiaan liittyvistä järjestelyistä.

Kyseisissä järjestelyissä on kunnioitettava turvallisuustutkintaviranomaisen riippumattomuutta ja mahdollistettava teknisen tutkinnan sujuminen huolellisesti ja tehokkaasti. Etukäteisjärjestelyjen on katettava seuraavat asiat:

- a) pääsy onnettomuuspaikalle;
- b) todisteiden säilyttäminen ja oikeus tutustua niihin;
- c) tiedottaminen alussa ja jatkuva tiedottaminen kunkin menetelyn edistymisestä;

d) tietojenvaihto;

e) turvallisuustietojen asianmukainen käyttö;

f) kiistojen ratkaiseminen.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä järjestelyistä komissiolle, joka välittää ne tiedoksi verkoston puheenjohtajalle, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

## 13 artikla

**Todisteiden säilyttäminen**

1. Jäsenvaltion, jonka alueella onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui, on varmistettava todisteiden turvallinen käsittely ja toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet tällaisten todisteiden suojaamiseksi ja ilma-aluksen, sen sisällön ja sen hyllyn säilyttämiseksi turvallisesti niin kauan kuin se on tarpeen turvallisuustutkinnan kannalta. Todisteiden suojaamiseen kuuluu sellaisten todisteiden säilyttäminen valokuvauksen avulla tai muilla keinoin, jotka voitaisiin viedä tai pyyhkiä pois, kadottaa tai hävittää. Ilma-aluksen turvalliseen säilyttämiseen kuuluu sen suojaaminen uusilta vahingoilta, luvottomalta pääsylvä, varkaudelta ja vaurioitumiselta.

2. Kukaan ei saa puuttua onnettomuuspaikan tilaan ennen turvallisuustutkijoiden saapumista, ottaa sieltä näytteitä tai liikuttaa ilma-alusta, sen sisältöä tai hylkyä tai ottaa näytteitä ilma-aluksesta, sen sisällöstä tai hylystä, taikka siirtää ilma-alusta tai poistaa sitä paikalta, ellei se ole välttämätöntä turvallisuuden vuoksi tai loukkaantuneiden auttamiseksi tai ellei sitä varten ole saatu tapahtumapaikan valvonnasta vastaavien viranomaisten nimenomaista lupaa ja mahdollisuuksien mukaan kuuluu turvallisuustutkintaviranomaista.

3. Kaikkien osallisten on toteutettava kaikki tarvittavat toimet tapahtumaan liittyvien asiakirjojen, aineiston ja tallenteiden säilyttämiseksi erityisesti siten, että estetään keskustelu- ja hälytystallenteiden poistaminen lennon jälkeen.

## 14 artikla

**Arkaluontoisten turvallisuustietojen suojaaminen**

1. Seuraavia tallenteita ei saa luovuttaa tai käyttää muihin tarkoituksiin kuin turvallisuustutkintaan:

- a) kaikki henkilöiden antamat lausunnot, jotka turvallisuustutkintaviranomaisen kokoaa turvallisuustutkinnan aikana;
- b) tiedot, joista ilmenee turvallisuustutkinnan yhteydessä todisteita esittäneiden henkilöiden henkilöllisyys;

- c) turvallisuustutkintaviranomaisen keräämät tiedot, jotka ovat luonteeltaan erityisen arkaluontoisia tai henkilökohtaisia, mukaan lukien yksittäisten henkilöiden terveyttä koskevat tiedot;
- d) myöhemmin tutkinnan kuluessa tuotettu aineisto kuten muistiinpanot, luonnokset ja tutkijoiden laatimat lausunnot ja tietojen, myös lennonrekisteröintilaitteiden sisältämien tietojen, analysoinnin aikana ilmaistut mielipiteet;
- e) tiedot ja todisteet, joita muiden jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden tutkijat ovat toimittaneet kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, jos kyseinen toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan turvallisuustutkintaviranomainen tätä pyytää;
- f) alustavien tai lopullisten selostusten tai välilausuntojen luonnokset;
- g) ohjaamon ääni- ja kuvatallenteet ja niiden puhtaaksikirjoitukset sekä lennonjohtoyksikköjen äänitallenteet, samalla kun varmistetaan myös, että turvallisuustutkinnan kannalta merkityksettömät tiedot, erityisesti yksityisyyttä koskevat tiedot, suojataan asianmukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.

2. Seuraavia tallenteita ei saa luovuttaa tai käyttää muihin tarkoituksiin kuin turvallisuustutkintaan tai muihin ilmailun turvallisuuden parantamista koskeviin tarkoituksiin:

- a) kaikki viestintä ilma-aluksen käyttöön osallistuneiden henkilöiden välillä;
- b) lennonjohtoyksikköjen kirjalliset tai sähköiset tallenteet ja niiden puhtaaksikirjoitukset, mukaan lukien sisäiseen käyttöön laaditut selostukset ja tulokset;
- c) saatekirjeet, jotka turvallisuustutkintaviranomainen on osoittanut vastaanottajalle turvallisuussuositusten toimittamisen yhteydessä, mikäli turvallisuussuosituksen antava turvallisuustutkintaviranomainen tätä pyytää;
- d) direktiivin 2003/42/EY mukaisesti tehdyt poikkeamailmoitukset.

Lentoarvotallentimien tallenteita ei saa luovuttaa eikä käyttää muihin tarkoituksiin kuin turvallisuustutkinta-, lentokelpoisuus- tai huoltotarkoituksiin, ellei näitä tietoja tehdä tunnistamattomiksi tai luovuteta asianmukaisin turvajärjestelyin.

3. Sen estämättä, mitä 1 ja 2 kohdassa säädetään, lainkäyttöviranomaisen tai viranomaisen, jolla on kansallisen lainsäädännön mukaisesti toimivalta päättää tallenteiden luovuttamisesta, voi päättää, että 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tallenteiden luovuttamisesta muuhun lainmukaiseen käyttötarkoitukseen saatavat hyödyt ovat suuremmat kuin ne kansalliset ja kansainväliset haitalliset vaikutukset, joita luovuttamisella voi olla kyseiseen tai johonkin tulevaan turvallisuustutkintaan. Jäsenvaltiot voivat unionin säädöksiä noudattaen rajoittaa niitä tapauksia, joissa tällainen luovuttamis päätös voidaan tehdä.

Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu tallenteiden toimittaminen toiselle jäsenvaltiolle muihin tarkoituksiin kuin turvallisuustutkintaan ja 2 kohdassa esitetyn osalta lisäksi muihin kuin ilmailun turvallisuuden parantamista koskeviin tarkoituksiin voidaan hyväksyä tallennetiedot toimittavan jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa. Sellaisten tallenteiden käsittely tai luovuttaminen, jotka vastaanottavan jäsenvaltion viranomaiset ovat saaneet tällaisen tietojen toimittamisen kautta, voidaan sallia ainoastaan, kun tallennetiedot toimittanutta jäsenvaltiota on ennalta kuultu ja mikäli vastaanottavan jäsenvaltion kansallinen lainsäädäntö sen sallii.

4. Ainoastaan 3 kohdassa tarkoitettua käyttötarkoitusta kannalta ehdottoman välttämättömät tiedot voidaan luovuttaa.

#### 15 artikla

#### Tietojen toimittaminen

1. Turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen henkilöstöllä ja muilla turvallisuustutkintaan osallistumassa tai siinä avustamaan kutsutuilla henkilöillä on sovellettavien sääntöjen mukainen salassapitovelvollisuus, joka koskee myös onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana olleiden nimien mainitsemista, sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.

2. Turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen on toimitettava onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen ehkäisemisen kannalta merkitykselliseksi katsomansa tiedot ilma-aluksen tai sen laitteiden valmistuksesta tai huollosta vastaaville henkilöille sekä luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille, jotka ovat vastuussa ilma-aluksen käytöstä tai henkilöstön koulutuksesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 ja 17 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamista.

3. Edellä 8 artiklassa tarkoitettua turvallisuustutkintaa johtavan viranomaisen ja valtuutetun edustajan tai valtuutettujen edustajien on annettava EASAlle ja kansallisille siviili-ilmailuviranomaisille turvallisuustutkinnan aikana saadut merkitykselliset asiatiedot, lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tai eturistiriidan aiheuttavia tietoja, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 ja 17 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamista. EASAn ja kansallisten siviili-ilmailuviranomaisten saamat tiedot on suojattava 14 artiklan ja sovellettavien unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

4. Turvallisuustutkintaa johtavalla viranomaisella on lupa antaa tietoja uhreille ja heidän omaisilleen tai näiden yhteisöille tai julkistaa tietoja turvallisuustutkinnassa tehdyistä havainnoista, siinä noudatetuista menettelyistä, mahdollisista alustavista selostuksista tai johtopäätöksistä ja/tai turvallisuussuosituksista edellyttäen, että tämä ei vaaranna turvallisuustutkinnan tavoitteiden saavuttamista ja että se on kaikin puolin henkilötietojen suojaa koskevan lainsäädännön mukaista.

5. Turvallisuustutkintaa johtava viranomainen ilmoittaa uhreille ja heidän omaisilleen tai näiden yhteisöille 4 kohdassa tarkoitettut tiedot ennen niiden julkistamista tavalla, joka ei vaaranna turvallisuustutkinnan tavoitteiden saavuttamista.

#### 16 artikla

##### Tutkintaselostus

1. Kunkin turvallisuustutkinnan päätteeksi on laadittava selostus onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen nähden sopivassa muodossa. Selostuksessa on mainittava, että turvallisuustutkinnan ainoana tavoitteena on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisy eikä syyllisyyden tai korvausvastuun osoittaminen. Tutkintaselostuksen on tarvittaessa sisällettävä asianmukaisia turvallisuussuosituksia.

2. Selostuksessa ei saa mainita onnettomuudessa tai vakavassa vaaratilanteessa mukana olleiden henkilöiden nimiä.

3. Jos turvallisuustutkinnasta laaditaan selostuksia ennen tutkinnan saattamista päätökseen, turvallisuustutkintaviranomainen voi pyytää asianomaisia viranomaisia, mukaan lukien EASAA, sekä niiden kautta suunnittelutodistuksen haltijaa, valmistajaa ja lentotoiminnan harjoittajaa antamaan niistä lausunto ennen niiden julkistamista. Niitä sitovat kuulemisen sisällön osalta salassapitovelvollisuutta koskevat säännöt.

4. Turvallisuustutkintaviranomaisen on ennen lopullisen selostuksen julkaisemista pyydettävä lausunto asianomaisilta viranomaisilta, mukaan lukien EASAlta, sekä niiden kautta ilma-aluksen suunnittelutodistuksen haltijalta, valmistajalta ja lentotoiminnan harjoittajalta, joita sitovat kuulemisen sisällön osalta salassapitovelvollisuutta koskevat säännöt. Turvallisuustutkintaviranomaisen on näitä lausuntoja pyytäessään noudatettava kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

5. Edellä 14 artiklassa tarkoitettut tiedot saa sisällyttää selostukseen vain, jos niillä on merkitystä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen analysoimiseksi. Tietoja tai osia tiedoista, joilla ei ole merkitystä analysoinnin kannalta, ei saa julkistaa.

6. Turvallisuustutkintaviranomaisen on julkaistava lopullinen tutkintaselostus mahdollisimman nopeasti ja, mikäli mahdollista, 12 kuukauden kuluttua ajankohdasta, jona onnettomuus tai vakava vaaratilanne tapahtui.

7. Mikäli lopullista selostusta ei voida julkaista 12 kuukauden kuluessa, turvallisuustutkintaviranomaisen on annettava vähintään onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen jokaisena vuosipäivänä välilausunto, jossa selostetaan tutkinnan etenemistä ja esiin tulleita turvallisuusseikkoja.

8. Turvallisuustutkintaviranomaisen on toimitettava jäljennös lopullisesta selostuksesta ja turvallisuussuosituksista mahdollisimman pian

a) asianomaisten valtioiden turvallisuustutkintaviranomaisille ja siviili-ilmailuviranomaisille sekä ICAO:lle kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti;

b) niille, joille selostukseen sisältyvät turvallisuussuositukset on osoitettu;

c) komissiolle ja EASAlle paitsi, jos selostus on julkisesti saatavilla sähköisessä muodossa, jolloin turvallisuustutkintaviranomaisen on ainoastaan ilmoitettava näille sen olevan saatavilla.

#### 17 artikla

##### Turvallisuussuositukset

1. Jos turvallisuustutkintaviranomainen missä tahansa turvallisuustutkinnan vaiheessa katsoo, että toimia ilmailun turvallisuuden edistämiseksi on toteutettava viipymättä, sen on asianomaisia osapuolia asianmukaisesti kuultuaan suositeltava näitä toimia päivätyllä saatekirjeellä asianomaisille viranomaisille, myös muissa jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa.

2. Lisäksi turvallisuustutkintaviranomainen voi antaa turvallisuussuosituksia useaa tutkintaa koskevan erityistutkimuksen tai analyysin taikka muiden 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti suoritettujen toimien perusteella.

3. Turvallisuussuositus ei missään tapauksessa saa luoda oletamaa onnettomuuteen, vakavaan vaaratilanteeseen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.

## 18 artikla

**Turvallisuussuosituksen noudattamisen seuranta ja turvallisuussuositustietokanta**

1. Sen, jolle turvallisuussuositus on osoitettu, on kuitattava saatekirje vastaanotetuksi ja ilmoitettava turvallisuussuosituksen antaneelle turvallisuustutkintaviranomaiselle 90 päivän kuluessa kyseisen saatekirjeen vastaanottamisesta toteuttamistaan toimista tai toimista, joita se harkitsee, ja tarvittaessa aika, joka niiden loppuun saattamiseen tarvitaan, sekä perusteluista siinä tapauksessa, että mitään toimia ei toteuteta.

2. Turvallisuustutkintaviranomaisen on 60 päivän kuluessa vastauksen vastaanottamisesta ilmoitettava vastaajalle, pitääkö se vastausta riittävänä, sekä ilmoitettava perustelunsa, jos se on eri mieltä päätöksestä olla toteuttamatta mitään toimia.

3. Jokaisen turvallisuustutkintaviranomaisen on otettava käyttöön menettelyt antamiinsa turvallisuussuosituksiin saatujen vastauksien tallentamiseksi.

4. Turvallisuussuosituksen vastaanottajan, mukaan lukien siviili-ilmailun turvallisuudesta jäsenvaltiossa ja unionissa vastaavat viranomaiset, on otettava käyttöön menettelyt, joilla seurataan vastaanotettujen turvallisuussuositusten johdosta toteutettujen toimien etenemistä.

5. Turvallisuustutkintaviranomaisten on tallennettava kaikki 17 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti annetut turvallisuussuositukset ja niihin saadut vastaukset direktiivin 2003/42/EY mukaisesti vaihdettujen siviili-ilmailualan poikkeamia koskevien tietojen keskusrekisteriin tallentamisen yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä 12 päivänä marraskuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007<sup>(1)</sup> mukaisesti perustettuun keskusrekisteriin. Lisäksi turvallisuustutkintaviranomaisten on tallennettava keskusrekisteriin kaikki kolmansista maista vastaanotetut turvallisuussuositukset.

## 19 artikla

**Poikkeamailmoitukset**

1. EASAn on yhteistyössä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa osallistuttava säännöllisesti direktiivin 2003/42/EY soveltamisalaan kuuluvien tietojen vaihtoon ja analysointiin. Tähän sisältyy nimettyjen henkilöiden online-käyttöoikeus asetuksen (EY) N:o 1321/2007 mukaisesti perustetussa keskusrekisterissä oleviin tietoihin, myös tietoihin, joista käy suoraan ilmi ilma-alus, jota poikkeamailmoitus koskee, kuten sen sarja- ja rekisteröintinumeroon, jos ne ovat saatavilla. Tällainen käyttöoikeus ei koske tietoja, joista käy suoraan ilmi lentotoiminnan harjoittaja, jota poikkeamailmoitus koskee.

2. EASAn ja 1 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden viranomaisten on turvattava tällaisten tietojen luottamuksellisuus so-

vellettavan lainsäädännön mukaisesti ja rajoitettava tietojen käyttö ainoastaan tarkoituksiin, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä niiden turvallisuuteen liittyvien velvollisuuksien noudattamiseksi. Tässä yhteydessä näitä tietoja saa käyttää vain turvallisuussuuntausten analysointiin, joka voi muodostaa perustan nimettömille turvallisuussuosituksille tai lentokelpoisuusmääräyksille syyllisyyttä tai vastuuta osoittamatta.

## 20 artikla

**Ilma-aluksessa olevia henkilöitä ja vaarallisia aineita koskevat tiedot**

1. Unionin lentoyhtiöiden, jotka liikennöivät perussopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentoasemalle saapuvia tai tällaiselta lentoasemalta lähteviä lentoja, ja kolmansien maiden lentoyhtiöiden, jotka liikennöivät tällaiselta lentoasemalta lähteviä lentoja, on otettava käyttöön menettelyt, jotka mahdollistavat seuraavien luetteloiden laatimisen:

a) luotettavimpiin saatavilla oleviin tietoihin perustuva vahvistettu luettelo kaikista ilma-aluksessa olevista henkilöistä mahdollisimman pian ja enintään kahden tunnin kuluessa siitä, kun ilma-alukselle sattuneesta onnettomuudesta on ilmoitettu; ja

b) luettelo ilma-aluksessa olevista vaarallisista aineista välittömästi sen jälkeen, kun ilma-alukselle sattuneesta onnettomuudesta on ilmoitettu.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen luettelot on saatettava tutkintaa johtavan turvallisuustutkintaviranomaisen käyttöön sekä sen viranomaisen käyttöön, jonka kukin jäsenvaltio on nimenyt hoitamaan yhteydenpitoa ilma-aluksessa olevien henkilöiden omaisiin, ja tarvittaessa lääkintäyksikköjen käyttöön, jotka saattavat tarvita tietoja uhrien hoitamiseen.

3. Jotta matkustajien omaisille voidaan tiedottaa nopeasti, että onnettomuuteen joutuneessa ilma-aluksessa oli ollut heidän omaisiaan, lentoyhtiöiden on tarjottava matkustajille mahdollisuutta ilmoittaa sellaisen henkilön nimi ja yhteystiedot, johon voidaan ottaa yhteyttä onnettomuuden sattuessa. Lentoyhtiöt voivat käyttää näitä tietoja ainoastaan onnettomuuden sattuessa, eikä niitä ei saa antaa kolmansille osapuolille tai käyttää kaupallisessa tarkoituksessa.

4. Ilma-aluksessa olleen henkilön nimeä ei saa julkistaa ennen kuin viranomaiset ovat saaneet yhteyden kyseisen henkilön omaisiin. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu luettelo on pidettävä luottamuksellisena unionin säädösten ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti, ja tähän luetteloon sisältyvien henkilöiden nimet saa julkistaa vain siltä osin kuin ilma-aluksessa olleiden henkilöiden omaiset eivät ole tätä vastustaneet.

<sup>(1)</sup> EUVL L 294, 13.11.2007, s. 3.



## 21 artikla

**Ilmailuonnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttaminen**

1. Kukin jäsenvaltio laatii kansallisen tason hätäsuunnitelman siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta, jotta varmistetaan kattavampi ja yhdenmukaisempi reagointi onnettomuuksiin EU:n tasolla. Tällainen hätäsuunnitelma koskee myös siviili-ilmailun onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen annettavaa apua.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla niiden alueelle sijoittautuneilla lentoyhtiöillä on suunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamiseksi. Näissä suunnitelmissa on ennen kaikkea otettava huomioon psykologinen tuki siviili-ilmailun onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen, ja niiden on mahdollistettava lentoyhtiön toimet, jos on kyse suuronnettomuudesta. Jäsenvaltioiden on tarkastettava alueelleen sijoittautuneiden lentoyhtiöiden avustamissuunnitelmat. Jäsenvaltioiden on myös kannustettava unionissa liikennöiviä kolmansien maiden lentoyhtiöitä vastaavasti laatimaan suunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamiseksi.

3. Onnettomuuden tapahduttua tutkintaa johtavan jäsenvaltion, sen jäsenvaltion, johon onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen omistava lentoyhtiö on sijoittautunut, tai jäsenvaltion, jonka kansalaisia oli huomattavan paljon onnettomuuteen joutuneessa ilma-aluksessa, on huolehdittava sellaisen yhteyshenkilön nimittämisestä, joka vastaa yhteydenpidosta ja tiedottamisesta uhreille ja heidän omaisilleen.

4. Jäsenvaltio tai kolmas maa, jolla kansalaistensa kuolemantapausten tai vakavien vammojen vuoksi on erityinen intressi perussopimusten soveltamisalaan kuuluvien jäsenvaltioiden alueella tapahtuneeseen onnettomuuteen, saa nimittää asiantuntijan, jolla on oikeus

- a) käydä onnettomuuspaikalla;
- b) saada käyttöönsä olennaiset tiedot, joiden julkistamisen tutkintaa johtava viranomais on hyväksynyt, sekä tietoa tutkinnan etenemisestä;
- c) saada jäljennös lopullisesta tutkintaselostuksesta.

5. Edellä olevan 4 kohdan mukaisesti nimitetty asiantuntija voi, ellei voimassa olevasta sovellettavasta lainsäädännöstä muuta johdu, avustaa uhrien tunnistamisessa ja osallistua onnettomuudessa eloon jääneiden valtionsa kansalaisten kanssa pidettäviin kokouksiin.

6. Myös kolmansien maiden lentoyhtiöiden on täytettävä lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista 21 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004<sup>(1)</sup> 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti kyseisessä asetuksessa asetetut vakuutusvelvoitteet.

<sup>(1)</sup> EUVL L 138, 30.4.2004, s. 1.

## 22 artikla

**Yleisön oikeus tutustua asiakirjoihin ja henkilötietojen suoja**

1. Tämän asetuksen soveltaminen ei vaikuta Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1049/2001<sup>(2)</sup> soveltamiseen.

2. Tätä asetusta sovelletaan yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY<sup>(3)</sup> ja yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001<sup>(4)</sup> mukaisesti.

## 23 artikla

**Seuraamukset**

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen rikkomiseen. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

## 24 artikla

**Asetuksen muuttaminen**

Tätä asetusta on tarkasteltava uudelleen viimeistään 3 päivänä joulukuuta 2014. Mikäli komissio katsoo, että asetusta olisi muutettava, se pyytää verkostoa antamaan alustavan lausunnon, joka toimitetaan myös Euroopan parlamentille, neuvostolle, jäsenvaltioille ja EASALLE.

## 25 artikla

**Kumoamiset**

Kumotaan direktiivi 94/56/EY.

## 26 artikla

**Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

<sup>(2)</sup> EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

<sup>(3)</sup> EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(4)</sup> EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 20 päivänä lokakuuta 2010.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

J. BUZEK

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

O. CHASTEL

—

## LIITE

**Esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista**

Luetellut vaaratilanteet ovat tyypillisiä esimerkkejä todennäköisesti vakavista vaaratilanteista. Luettelo ei ole täydellinen, ja se toimii vain ohjeena "vakavan vaaratilanteen" määrittämiseen.

- Yhteentörmäyksen uhka, joka on edellyttänyt väistöliikettä yhteentörmäyksen tai vaarallisen tilanteen välttämiseksi, tai jonka yhteydessä väistöliike olisi ollut aiheellinen.
  - Täpärästi vältetty törmäys maastoon ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa (CFIT).
  - Keskeytetty lentoonlähtö suljetulta tai varatulta kiitotieltä, rullaustieltä lukuun ottamatta helikopterien sallittua lentotoimintaa, tai muulta kuin osoitetulta kiitotieltä.
  - Lentoonlähtö suljetulta tai varatulta kiitotieltä, rullaustieltä, lukuun ottamatta helikopterien sallittua lentotoimintaa, tai muulta kuin osoitetulta kiitotieltä.
  - Laskeutuminen tai laskeutumisyritys suljetulle tai varatulle kiitotielle, rullaustielle, lukuun ottamatta helikopterien sallittua lentotoimintaa, tai muulle kuin osoitetulle kiitotielle.
  - Vakava epäonnistuminen pyrittäessä saavuttamaan ennakoidut suoritusarvot lentoonlähdössä tai alkunousussa.
  - Tulipalo tai savu matkustaja- tai rahtitiloissa taikka moottoripalo, vaikka palo olisi sammutettu sammutusvälineiden avulla.
  - Tapaukset, joissa ohjaamomiestö on täytynyt käyttää varahappea.
  - Ilma-aluksen rakenteiden pettäminen tai moottorin rikkoutuminen, jota ei luokitella onnettomuudeksi, mukaan luetuna turbiinimoottorin rikkoutuminen siten, että osia sinkoutuu ulos.
  - Ilma-aluksen toimintaa merkittävästi haittaava useiden vikojen yhtäaikainen ilmeneminen yhdessä tai useammassa ilma-aluksen järjestelmässä.
  - Ohjaamomiestön jäsenen toimintakyvyn menetys lennon aikana.
  - Polttoaineen määrä, joka edellyttää ohjaajalta ilmoitusta hätätilanteesta.
  - Kiitotiellä tapahtunut vaaratilanne (runway incursion), joka vakavuusluokituksesta tietoja sisältävän käsikirjan "The Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO Doc 9870)" mukaisesti luokitellaan vakavuusluokkaan A.
  - Vaaratilanteet lentoonlähdössä tai laskussa. Vaaratilanteet kuten vajaaksi jäänyt lasku taikka ajautuminen ulos kiitotien päästä tai sivusta.
  - Järjestelmien vikaantuminen, sääilmiöt, lentäminen hyväksytyyn lennon rajakäyrän ulkopuolella tai muut tapahtumat, jotka olisivat voineet vaikeuttaa ilma-aluksen hallintaa.
  - Pakollisiin lennonohjauksen ja lentosuunnistuksen rinnakkaisiin järjestelmiin kuuluvan useamman kuin yhden järjestelmän pettäminen.
-