

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 996/2010

av den 20 oktober 2010

## om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

fram ett förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart<sup>(4)</sup>.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt, särskilt artikel 100.2,

- (4) Det enda syftet med säkerhetsutredningar bör vara att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att skuld eller ansvar fördelas.

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téens yttrande<sup>(1)</sup>,

- (5) Hänsyn bör tas till konventionen om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (nedan kallad *Chicagokonventionen*), i vilken det fastställs att de åtgärder som är nödvändiga för att garantera en säker luftfart ska genomföras. Särskild hänsyn bör tas till Chicagokonventionens bilaga 13 och de ändringar som senare har gjorts av denna, där internationella standarder och rekommenderade förfaranden för utredning av luftfartygsolyckor och tillbud fastställs samt termerna registreringsstat, operatörens stat, konstruktionsstat, tillverkningsstat och händelsestat definieras.

efter att ha hört Regionkommittén,

med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande<sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>(3)</sup>, och,

av följande skäl:

- (1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör säkerställas för den civila luftfarten i Europa och varje ansträngning bör göras för att minska antalet olyckor och tillbud så att allmänheten kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.
- (2) En snabb säkerhetsutredning av olyckor och tillbud inom civil luftfart förbättrar flygsäkerheten och bidrar till att förhindra att olyckor och tillbud inträffar.
- (3) Rapportering om samt analyser och spridning av resultat beträffande säkerhetsrelaterade tillbud är av grundläggande betydelse för att förbättra flygsäkerheten. Därför bör kommissionen senast den 31 december 2011 lägga

- (6) Enligt internationella standarder och rekommenderade förfaranden i bilaga 13 till Chicagokonventionen ska ansvaret för utredning av olyckor och allvarliga tillbud ligga hos den stat där olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffar, eller hos registreringsstaten i de fall då platsen för olyckan eller det allvarliga tillbudet inte entydigt kan fastställas till någon stats territorium. En stat får delegera uppgiften att genomföra utredningen till en annan stat eller begära assistans från en annan stat. Säkerhetsutredningar i unionen bör genomföras på ett liknande sätt.
- (7) De lärdomar som drogs av genomförandet av rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart<sup>(5)</sup> bör användas för att öka effektiviteten i utredningar och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart inom unionen.

<sup>(1)</sup> Yttrandet avgivet den 27 maj 2010 (ännu inte offentliggjort i EUT).

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

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 september 2010 (ännu inte offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 11 oktober 2010.

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

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

- (8) Hänsyn bör tas till de förändringar i de institutionella och rättsliga ramarna som reglerar civil flygsäkerhet inom unionen som har ägt rum sedan antagandet av direktiv 94/56/EG, särskilt inrättandet av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa). Unionsdimensionen av säkerhetsrekommendationer bör också beaktas med hänsyn till att luftfartssäkerhet i allt högre grad regleras på unionsnivå.
- (9) Easa utför på medlemsstaternas vägnar konstruktions-, tillverknings- och registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med typgodkännande, i enlighet med vad som fastställs i Chicagokonventionen och dess bilagor. I detta syfte och i enlighet med bilaga 13 till Chicagokonventionen bör därför Easa erbjudas att delta under en säkerhetsutredning för att, inom sitt behörighetsområde, bidra till utredningens effektivitet och för att säkerställa säker luftfartygskonstruktion, utan att utredningens oberoende påverkas. Nationella civila luftfartsmyndigheter bör på samma sätt erbjudas att delta i säkerhetsutredningarna.
- (10) Med tanke på deras säkerhetsansvar bör personer som har utsetts av Easa och av nationella, civila luftfartsmyndigheter få tillgång till den information som behövs för att bedöma säkerhetskravens effektivitet.
- (11) För att bättre förebygga olyckor och tillbud i luftfarten bör Easa, i samarbete med medlemsstaternas behöriga myndigheter, även delta i utbytet och analysen av information inom ramen för systemen för händelserapportering i enlighet med direktiv 2003/42/EG, men samtidigt undvika intressekonflikter. Denna information bör även på lämpligt sätt skyddas från obehörigt utnyttjande eller utlämnande.
- (12) Att Easa och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna deltar i det informationsutbyte och den informationsanalys som omfattas av direktiv 2003/42/EG, anses kunna främja säkerhetsutredningarna genom online-tillgång till relevant säkerhetsinformation från det centrala upplaget för information om händelser inom civil luftfart.
- (13) Säkerhetsutredningarnas omfattning bör bero på de lärdomar som kan dras av dem för att förbättra flygsäkerheten, särskilt med hänsyn till behovet av en kostnadseffektiv användning av utredningsresurserna inom unionen.
- (14) Säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud bör genomföras av eller under kontroll av en oberoende myndighet för säkerhetsutredning för att undvika intressekonflikter och risken för extern påverkan vid avgörandet av orsakerna till de händelser som utreds.
- (15) Myndigheterna för säkerhetsutredning spelar en viktig roll i säkerhetsutredningsprocessen. Deras arbete är av stor betydelse när det gäller att fastställa orsakerna till en olycka eller ett tillbud. Därför måste de få genomföra sina utredningar helt oberoende, samtidigt som de måste tilldelas tillräckliga ekonomiska och mänskliga resurser för att kunna genomföra utredningarna på ett kraftfullt och effektivt sätt.
- (16) Kapaciteten hos medlemsstaternas myndigheter för säkerhetsutredning bör förstärkas och ett samarbete mellan dessa är nödvändigt för att öka effektiviteten i utredningen och förebyggandet av olyckor och tillbud inom den civila luftfarten i unionen.
- (17) Den samordnande rollen hos myndigheterna för säkerhetsutredning bör erkännas och stärkas inom en europeisk ram, för att skapa ett verkligt mervärde inom flygsäkerheten, genom att bygga på det samarbete som redan finns mellan dessa myndigheter och de i medlemsstaterna tillgängliga utredningsresurserna, vilka bör användas på det mest kostnadseffektiva sättet. Det bästa sättet att åstadkomma sådant erkännande och förstärkande skulle kunna vara genom det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (*nätverket*), med tydligt fastlagda roller och uppgifter.
- (18) Nätverket bör bedriva sin samordningsverksamhet på ett öppet och självständigt sätt samt ges ett aktivt stöd av unionen.
- (19) Målen för denna förordning kan bättre uppnås genom samarbete med tredjeländer, som skulle kunna ges tillstånd att delta som observatörer i nätverkets arbete.
- (20) Eftersom det är nödvändigt att skapa tydliga rättigheter för säkerhetsutredningar bör medlemsstaterna, i enlighet med gällande lagstiftning vad avser behörigheten för de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen och i tillämpliga fall i nära samarbete med dessa myndigheter, säkerställa att de myndigheter som är ansvariga för säkerhetsutredningar kan utföra sina uppgifter på bästa möjliga sätt för flygsäkerhetens skull. Myndigheterna för säkerhetsutredning bör därför ges omedelbart och obehindrat tillträde till olycksplatsen och tillgång till allt som krävs för att uppfylla kraven på en säkerhetsutredning, utan att syftet med en rättslig utredning äventyras.

- (21) Effektiva säkerhetsutredningar är bara möjliga om viktig bevisning är vederbörligen bevarad.
- (22) Systemet för civil flygsäkerhet bygger på återkoppling och lärdomar från olyckor och tillbud som kräver strikt tillämpning av regler om konfidentialitet för att säkerställa den framtida tillgången till värdefulla informationskällor. Detta innebär att känslig säkerhetsinformation bör skyddas på lämpligt sätt.
- (23) En olycka väcker en rad olika allmänintressen, t.ex. i frågor rörande förhindrande av olyckor och god rättskipning. Dessa intressen går utöver de inblandade parternas intressen och händelsen i fråga. För att verkligen kunna garantera att man ser till det övergripande allmänintresset måste man nå rätt balans mellan de olika intressena.
- (24) Det civila luftfartssystemet bör även arbeta för en bestraffningsfri miljö som underlättar spontan rapportering av händelser och bidrar till att främja principen om "rättvissekultur".
- (25) Den information som en person ger inom ramen för säkerhetsutredningar bör inte användas mot denna person, och konstitutionella principer och nationell lagstiftning bör iakttas fullt ut.
- (26) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att begränsa antalet fall där ett beslut om offentliggörande av information som har inhämtats under en säkerhetsutredning kan fattas utan att det medför att rättssystemet påverkas.
- (27) För att förebygga olyckor och tillbud är det viktigt att så snart som möjligt kommunicera all relevant information, framför allt rapporter och säkerhetsrekommendationer som följer av säkerhetsutredningarna.
- (28) De säkerhetsrekommendationer som följer av en utredning av en olycka eller allvarligt tillbud, eller andra källor såsom säkerhetsundersökningar, bör alltid övervägas av den behöriga myndigheten och leda till lämpliga åtgärder för att säkerställa att olyckor och tillbud inom den civila luftfarten förebyggs på ett lämpligt sätt.
- (29) Framtida forskningsframsteg, både i fråga om positionering av luftfartyg i realtid och när det gäller tillgång på distans till uppgifter i färdregistratorn, bör uppmuntras för att göra det möjligt att avsevärt förbättra dels de verktyg som utredarna har till sitt förfogande för att fastställa orsakerna till en olycka, dels kapaciteten att förebygga nya tillbud. En sådan utveckling skulle innebära ett stort framsteg för flygsäkerheten.
- (30) Tidigare erfarenheter har visat att tillförlitliga listor över människor ombord på ett luftfartyg ibland är svåra att få tag i på ett snabbt sätt men även att det är viktigt att upprätta en tidsgräns inom vilken flygbolag kan åläggas att ta fram en sådan lista. Dessutom bör uppgifterna i sådana listor skyddas från obehörigt utnyttjande eller utlämnande. På samma sätt behövs det information om farligt gods ombord på ett luftfartyg som har varit inblandat i en olycka för att minska risken för utredarna på olycksplatsen.
- (31) Det är svårt att efter en flygolycka snabbt fastställa lämplig person som ska kontaktas för att informeras om att en passagerare har befunnits ombord. Passagerare bör därför ges möjlighet att utse en kontaktperson.
- (32) Stöd till offren för flygolyckor och deras anhöriga bör specificeras i tillräcklig grad.
- (33) Det sätt på vilket medlemsstaterna och flygbolagen hanterar en olycka och dess följder är av avgörande betydelse. Medlemsstaterna bör därför ha en beredskapsplan som särskilt omfattar utryckningsinsatser från flygplatsens räddningstjänst samt stöd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. Flygbolagen bör också ha en plan för stöd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. I synnerhet bör man fokusera på stödet till och kommunikationen med offren och deras anhöriga, samt deras sammanslutningar.
- (34) De bestämmelser om tillgång till uppgifter, uppgiftshandling och skydd av enskilda som finns i relevant unionslagstiftning bör respekteras till fullo vid tillämpningen av denna förordning.
- (35) Sanktioner bör framför allt göra det möjligt att bestraffa personer som i strid med denna förordning lämnar ut information som skyddas av denna förordning, obstruerar de åtgärder som vidtas av en myndighet för säkerhetsutredning genom att hindra utredarna från att utföra sitt arbete eller vägra att tillhandahålla användbara registreringar, väsentlig information och viktiga dokument genom att gömma, förändra eller förstöra dem, eller har kännedom om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat och inte underrättar de relevanta myndigheterna om detta.

(36) Eftersom målen för denna förordning, nämligen fastställandet av gemensamma bestämmelser på området för säkerhetsutredning inom civil luftfart, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av förordningens europeiska omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(37) Direktiv 94/56/EG bör därför upphävas.

(38) Ministeruttalandet om Gibraltars flygplats, som antogs i Córdoba den 18 september 2006 vid det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med detta kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

1. Denna förordning syftar till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet, snabbhet och kvalitet i europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar, inklusive genom inrättandet av ett europeiskt nätverk av myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart. Den innehåller också bestämmelser om tillgång i rätt tid till information om alla personer och allt farligt gods ombord på ett flygplan som är inblandat i en olycka. Vidare syftar den till att förbättra stödet till offer för flygolyckor och deras anhöriga.

2. När det gäller flygplatsen i Gibraltar ska tillämpningen av denna förordning inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets Storbritannien och Nordirlands rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *olycka*: en händelse i samband med handhavandet av ett luftfartyg som, om luftfartyget är bemannat, äger rum

från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller, om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt, och vid vilken

a) någon skadas med dödlig utgång eller kommer till allvarlig skada till följd av:

— sin närvaro ombord på luftfartyget,

— direkt kontakt med någon del av luftfartyget, inbegripet delar som har lossnat från luftfartyget, eller

— direkt utsättande för luftströmmen från en jetmotor,

med undantag för skador som uppkommer av naturliga orsaker, som är självförvållade eller orsakade av andra personer, eller när skadorna drabbar fripassagerare i utrymmen som normalt inte är tillgängliga för passagerare och besättning,

b) luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel som nedsätter luftfartygets strukturella styrka, prestanda eller flygegenskaper, och som normalt kräver en större reparation eller utbyte av den skadade delen, med undantag för motorfel eller motorskada när skadan är begränsad till en enskild motor (däribland kåpor eller tillbehör), eller skador som är begränsade till propellrar, vingspetsar, antenner, givare, luftledare, däck, bromsar, hjul, kåpor, paneler, landningsställsdörrar, vindrutor, luftfartygets skal (såsom mindre bucklor eller hål) eller för mindre skada på huvudrotorblad, stjärtrotorblad, landningsställ och skador av hagel eller fågelkollision (inklusive hål i radomen), eller

c) luftfartyget saknas eller är helt onåbart.

2. *ackrediterad representant*: en person som på grundval av sina kvalifikationer har utsetts av en stat i syfte att delta i en säkerhetsutredning som genomförs av en annan stat. En ackrediterad representant utsedd av en medlemsstat ska komma från en myndighet för säkerhetsutredning.

3. *rådgivare*: en person som på grundval av sina kvalifikationer har utsetts av en stat i syfte att biträda dess ackrediterade representant i en säkerhetsutredning.

4. *orsaker*: handlingar, underlåtelser, händelser eller förhållanden, eller en kombination av dessa, som ledde till olyckan eller tillbudet. En identifiering av orsaker innebär inte någon fördelning av skuld eller att administrativt, civilrättsligt eller straffrättsligt ansvar fastställs.
5. *skada med dödlig utgång*: en skada som en person ådragit sig vid en olycka och som har till följd att personen i fråga avlider inom 30 dagar efter dagen för olyckan.
6. *färdregistrator*: varje form av apparat för registrering som är installerad i ett luftfartyg i syfte att underlätta säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud.
7. *tillbud*: en händelse, som inte är en olycka, i samband med handhavandet av ett luftfartyg och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet.
8. *internationella standarder och rekommenderade förfaranden*: internationella standarder och rekommenderade förfaranden för utredning av flygolyckor och tillbud, antagna i enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen.
9. *utredningsledare*: den person som på grundval av sina kvalifikationer svarar för organisationen, genomförandet och kontrollen av säkerhetsutredningen.
10. *operatör*: en fysisk eller juridisk person som sköter eller erbjuder sig att sköta driften av ett eller flera luftfartyg.
11. *inblandad person*: ägaren till, en besättningsmedlem på eller operatören av ett luftfartyg som är inblandat i en olycka eller ett allvarligt tillbud, en person som är inblandad i underhållet, konstruktionen eller tillverkningen av detta luftfartyg eller i utbildningen av dess besättning, eller varje annan person som är inblandad i tillhandahållandet av flygtrafikkontroll, flyginformation eller flygplatstjänster, som har tillhandahållit tjänster avseende luftfartyget eller personal vid den nationella civila luftfartsmyndigheten eller personal vid Easa.
12. *preliminär rapport*: den kommunikation som används för att på ett korrekt sätt sprida den information som erhållits i ett tidigt skede av utredningen.
13. *anhöriga*: familj och/eller nära anhöriga och/eller annan närstående till den som har drabbats av en olycka, i enlighet med definitionerna i den nationella lagstiftningen i offrets hemland.
14. *säkerhetsutredning*: ett förfarande som genomförs av en myndighet för säkerhetsutredning i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som inbegriper insamling och analys av information, sammanfattande bedömningar, inklusive fastställandet av orsak(er) och/eller bidragande faktorer samt, i tillämpliga fall, utarbetande av säkerhetsrekommendationer.
15. *säkerhetsrekommendation*: ett förslag från en myndighet för säkerhetsutredning som, på grundval av information som erhållits från en säkerhetsutredning eller andra källor som t.ex. säkerhetsstudier, görs i avsikt att förebygga olyckor och tillbud.
16. *allvarligt tillbud*: ett tillbud som har samband med handhavandet av ett luftfartyg, där omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att en olycka skulle inträffa och vilket, om luftfartyget är bemannat, äger rum från den tidpunkt då en person stiger ombord på luftfartyget i avsikt att flyga, till dess att alla sådana personer har stigit av, eller om luftfartyget är obemannat, äger rum från den tidpunkt då luftfartyget är redo att röra sig i syfte att flyga, till dess att det står still vid flygningens slut och det primära framdrivningssystemet är avstängt (exempel på allvarliga tillbud återfinns i bilagan).
17. *allvarlig skada*: en skada som en person ådragit sig vid en olycka och som
  - a) kräver sjukhusvistelse i mer än 48 timmar, med början inom sju dagar efter den dag som skadan uppkom,
  - b) resulterar i en fraktur (undantaget okomplicerade brott på fingrar, tår eller näsa),
  - c) medför sår som förorsakar allvarlig blödning eller nerv-, muskel- eller senskada,
  - d) medför skada på ett inre organ,
  - e) medför brännskador av andra eller tredje graden, eller brännskador som omfattar mer än 5 % av kroppsytan,

- f) medför bestyrkt utsättande för smittoämnen eller skadlig strålning.

### Artikel 3

#### Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas vid säkerhetsutredningar av olyckor och allvarliga tillbud

- a) som har inträffat på territorierna i de medlemsstater som omfattas av fördragen, i enlighet med medlemsstaternas internationella förpliktelser,
- b) som har inträffat utanför territorierna i de medlemsstater som omfattas av fördragen och som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat eller handhas av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, när dessa utredningar inte genomförs av en annan stat,
- c) där en medlemsstat har rätt att, enligt internationella standarder och rekommenderade förfaranden, utse en ackrediterad representant för att delta som registreringsstat, operatörens stat, konstruktionsstat eller stat som tillhandahåller information, anläggningar eller experter på begäran av den stat som genomför utredningen,
- d) där en medlemsstat som har ett särskilt intresse till följd av dödsfall eller svåra skador som drabbat dess medborgare har tillåtelse av den stat som genomför utredningen att utse en expert.

2. Denna förordning ska även gälla frågor som avser tillgång inom viss tid till information rörande alla personer och allt farligt gods som finns ombord på ett luftfartyg som är inblandat i en olycka och assistans till offer för luftfartsolyckor och till deras anhöriga.

3. Denna förordning ska inte gälla vid säkerhetsutredningar av olyckor och allvarliga tillbud som inbegriper luftfartyg som används inom militären, tullen, polisen eller liknande om inte den berörda medlemsstaten, i enlighet med artikel 5.4 och nationell lagstiftning, så beslutar.

### Artikel 4

#### Myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att säkerhetsutredningarna genomförs eller övervakas, utan extern påverkan, av en ständig nationell myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallad *myndighet för säkerhetsutredning*), som har kompetens att genomföra en oberoende fullständig säkerhets-

utredning antingen på egen hand eller tillsammans med andra myndigheter för säkerhetsutredning.

2. Myndigheten för säkerhetsutredning ska i sin verksamhet vara oberoende, särskilt av de luftfartsmyndigheter som ansvarar för luftvärdighet, certifiering, flygoperationer, underhåll, licensiering, flygkontroll eller flygplatsdrift, samt i allmänhet av varje annan part eller enhet vars intressen eller uppdrag skulle kunna råka i konflikt med de uppgifter som anförtrots myndigheten för säkerhetsutredning eller påverka dess objektivitet.

3. Myndigheten för säkerhetsutredning ska i samband med säkerhetsutredningens genomförande varken be om eller ta emot instruktioner från någon, och den ska ha oinskränkt befogenhet att bestämma över hur säkerhetsutredningarna ska genomföras.

4. Den verksamhet som anförtros en myndighet för säkerhetsutredning får utvidgas till att även omfatta insamling och analys av uppgifter rörande flygsäkerhet, särskilt för ändamål som avser förebyggande av olyckor, förutsatt att dessa aktiviteter inte påverkar dess oberoende ställning och inte medför något ansvar i fråga om regelgivning, förvaltning eller standarder.

5. En säkerhetsöversyn på nationell nivå ska publiceras årligen för att hålla allmänheten informerad om den allmänna flygsäkerhetsnivån. I analysen får de källor från vilka konfidentiell information har erhållits inte avslöjas.

6. Myndigheten för säkerhetsutredning ska av respektive medlemsstat ges de medel som krävs för att kunna utföra sina förpliktelser på ett oberoende sätt och ha möjlighet att erhålla tillräckliga resurser för detta. Särskilt gäller följande:

a) Chefen för myndigheten för säkerhetsutredning och/eller, om myndigheten hanterar olika transportslag, chefen för dess luftfartsenhet, ska ha den erfarenhet och kompetens på området säkerhet inom civil luftfart som krävs för att kunna fullgöra sina uppgifter i enlighet med denna förordning och nationell lagstiftning.

b) Utredarna ska få en position som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

c) Myndigheten för säkerhetsutredning ska omfatta minst en tillgänglig utredare som kan fungera som utredningsledare vid en större luftfartsolycka.

d) Myndigheten för säkerhetsutredning ska tilldelas en budget som gör att den kan utföra sina uppgifter.

e) Myndigheten för säkerhetsutredning ska, antingen direkt eller genom sådant samarbete som avses i artikel 6, eller genom arrangemang med andra nationella myndigheter eller enheter, förfoga över kvalificerad personal och ändamålsenliga anläggningar, däri inbegripet kontor och hangarer, för att möjliggöra förvaring och undersökning av luftfartyget, dess innehåll och dess vrak.

#### Artikel 5

##### Utredningsskyldighet

1. Alla olyckor eller allvarliga tillbud som inbegriper andra luftfartyg än de som anges i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet<sup>(1)</sup> ska omfattas av en säkerhetsutredning i den medlemsstat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.

2. När ett luftfartyg, annat än de luftfartyg som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 216/2008, som är registrerat i en medlemsstat är inblandat i en olycka eller allvarligt tillbud på en plats som inte entydigt kan anses tillhöra någon stats territorium ska säkerhetsutredningen genomföras av myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.

3. Omfattningen av de säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1, 2 och 4 och hur dessa ska genomföras ska fastställas av myndigheten för säkerhetsutredning, med hänsyn till de lärdomar som den kan förväntas dra av sådana utredningar med avseende på förbättring av flygsäkerheten, inbegripet för luftfartyg med en maximal startmassa under eller lika med 2 250 kg.

4. Om de kan förväntas dra lärdomar av betydelse för flygsäkerheten får myndigheterna för säkerhetsutredning besluta att, i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning, utreda andra tillbud än de som avses i punkterna 1 och 2 samt olyckor eller allvarliga tillbud som gäller andra typer av luftfartyg.

5. De säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1, 2 och 4 får inte i något fall gälla fördelning av skuld eller ansvar. De ska vara oberoende av, skilda från och inte vara till förfång för rättsliga eller administrativa förfaranden för att fördela skuld eller ansvar.

#### Artikel 6

##### Samarbete mellan myndigheter för säkerhetsutredning

1. En myndighet för säkerhetsutredning från en medlemsstat får begära bistånd av andra medlemsstaters myndigheter för

säkerhetsutredning. När en myndighet för säkerhetsutredning efter en begäran går med på att ge sådant bistånd ska det i största möjliga utsträckning tillhandahållas kostnadsfritt.

2. En myndighet för säkerhetsutredning får, genom överenskommelse med en annan myndighet för säkerhetsutredning, delegera uppgiften att genomföra en utredning av en olycka eller ett allvarligt tillbud till den myndigheten, och ska då underlätta den andra myndighetens utredningsförfarande.

#### Artikel 7

##### Europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart

1. Medlemsstaterna ska se till att deras myndigheter för säkerhetsutredning inrättar ett europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallat *nätverket*) som består av cheferna för myndigheterna för säkerhetsutredning i de olika medlemsstaterna och/eller, om myndigheten hanterar olika transportslag, chefen för dess luftfartsenhet, eller av deras representanter, däribland en ordförande som valts bland dessa för en period på tre år.

I nära samarbete med nätverkets medlemmar ska ordföranden upprätta en årlig verksamhetsplan för nätverket som ska uppfylla de mål och ansvarsområden som anges i punkterna 2 och 3. Kommissionen ska överlämna verksamhetsplanen till Europaparlamentet och rådet. Ordföranden ska även upprätta dagordningen för nätverkets möten.

2. Nätverket ska sträva efter att ytterligare förbättra kvaliteten på de utredningar som genomförs av myndigheterna för säkerhetsutredning och till att öka myndigheternas oberoende. Framför allt ska det arbeta för att uppnå en hög standard på utredningsmetoder och utbildning av utredare.

3. För att uppnå målen i punkt 2 ska nätverket framför allt ha ansvar för att

a) ta fram förslag och ge råd till unionens institutioner i alla frågor som avser utarbetandet och genomförandet av policy och regelverk inom unionen i fråga om säkerhetsutredningar och förebyggande av olyckor och tillbud,

b) utveckla utbytet av information som kan förbättra flygsäkerheten och aktivt främja ett strukturerat samarbete mellan myndigheterna för säkerhetsutredningar, kommissionen, Easa och de nationella myndigheterna för civil luftfart,

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

- c) samordna och organisera, när så är lämpligt, kollegial granskning, relevant utbildningsverksamhet och kunskapsutvecklingsprogram för utredarna,
- d) verka för bästa säkerhetsutredningspraxis med sikte på att ta fram en gemensam säkerhetsutredningsmetodologi inom unionen och skapa ett register över sådan praxis,
- e) stärka utredningskapaciteten hos myndigheterna för säkerhetsutredning, särskilt genom att utveckla och administrera ett system för att dela resurser,
- f) på begäran från myndigheterna för säkerhetsutredning och för tillämpningen av artikel 6 tillhandahålla lämpligt stöd, inbegripet, men inte begränsat till, en förteckning över utredare, utrustning och kapacitet i andra medlemsstater som kan användas av den myndighet som genomför utredningen,
- g) ha tillgång till informationen i den databas som avses i artikel 18 och analysera säkerhetsrekommendationerna som finns i den, i syfte att identifiera viktiga säkerhetsrekommendationer av relevans för hela unionen,

4. Kommissionen ska regelbundet informera Europaparlamentet och rådet om nätverkets arbete. Europaparlamentet ska också alltid informeras när rådet eller kommissionen lämnar en begäran till nätverket.

5. Nätverkets medlemmar ska varken be om eller ta emot instruktioner från något organ, vilket skulle kunna påverka säkerhetsutredningarnas oberoende ställning.

6. Easa ska, när så är lämpligt, inbjudas till nätverkets möten som observatör. Nätverket får även bjuda in observatörer från myndigheter för säkerhetsutredning från tredjeländer och andra relevanta experter att närvara vid dess möten.

7. Kommissionen ska vara nära knuten till nätverkets arbete och ska få det stöd som krävs från nätverket när det gäller relevanta aspekter i samband med utvecklingen av unionens policy för och lagstiftning om förebyggande och utredning av olyckor inom civil luftfart. Kommissionen ska ge nätverket det stöd som krävs, vilket ska innefatta, men inte begränsas till, stöd till förberedelser inför och anordnande av mötena och för publicering av en årlig verksamhetsberättelse om nätverkets arbete. Kommissionen ska överlämna denna verksamhetsberättelse till Europaparlamentet och rådet.

#### Artikel 8

#### Deltagande i säkerhetsutredningar av Easa och nationella myndigheter för civil luftfart

1. Myndigheterna för säkerhetsutredning ska, förutsatt att kravet på att undvika intressekonflikt uppfylls, erbjuda Easa och nationella myndigheter för civil luftfart i de berörda medlemsstaterna att, inom ramen för deras respektive behörighet, utse en representant som ska delta

a) som rådgivare till utredningsledaren i alla säkerhetsutredningar enligt artikel 5.1 och 5.2, på en medlemsstats territorium eller på en sådan plats som avses i artikel 5.2 under övervakning av utredningsledaren och efter dennes gottfinnande,

b) i egenskap av rådgivare, som i enlighet med denna förordning utsetts att bistå medlemsstaternas ackrediterade representant(er) vid en eventuell säkerhetsutredning som genomförs i ett tredjeland, till vilken en myndighet för säkerhetsutredning getts möjlighet att utse en ackrediterad representant i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden för utredning av flygolyckor och tillbud under en ackrediterad representants överinseende.

2. De deltagare som avses i punkt 1 ska i synnerhet ha rätt att

a) besöka olycksplatsen och undersöka vraket,

b) föreslå områden för förhör och ta emot uppgifter från vittnen,

c) erhålla kopior av alla relevanta dokument och inhämta relevanta fakta,

d) ta del av utskrifter av registrerat material, med undantag för röst- eller bildregistratorer i cockpit,

e) delta i utredningsaktiviteter utanför olycksplatsen, t.ex. undersökningar av komponenter, tester och simuleringar, tekniska genomgångar och möten om utredningens fortskridande, med undantag för aktiviteter som avser fastställande av orsaker eller utarbetande av säkerhetsrekommendationer.

3. Easa och de nationella myndigheterna för civil luftfart ska stödja de utredningar som de deltar i genom att tillhandahålla den information, de rådgivare och den utrustning som efterfrågas till den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning.



## Artikel 9

**Skyldighet att lämna underrättelse om olyckor och allvarliga tillbud**

1. Alla inblandade personer som har kännedom om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.

2. Myndigheten för säkerhetsutredning ska utan dröjsmål och i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden underrätta kommissionen, Easa, Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) samt de berörda medlemsstaterna och tredjeländerna om alla olyckor och allvarliga tillbud som den fått underrättelse om.

## Artikel 10

**Medlemsstaternas deltagande i säkerhetsutredningar**

1. När en annan medlemsstat eller ett tredjeland lämnar underrättelse om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska den eller de medlemsstater som är registreringsstat, operatörens stat, konstruktionsstat och tillverkningsstat snarast möjligt informera den medlemsstat eller det tredjeland på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade om huruvida man avser att utse en ackrediterad representant i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden. Om en sådan ackrediterad representant utses ska även representantens namn och kontaktuppgifter meddelas samt beräknat ankomstdatum, om den ackrediterade representanten avser att resa till det land som skickade underrättelsen.

2. Ackrediterade representanter för konstruktionsstaten ska utses av myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat på vars territorium innehavaren av certifikatet för luftfartygets eller motoranläggningens typkonstruktion har sitt huvudsakliga säte.

## Artikel 11

**Säkerhetsutredarnas ställning**

1. Utredningsledaren ska genom sin befattning hos en myndighet för säkerhetsutredning och utan hinder av eventuella rättsliga utredningar ha befogenhet att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla det som krävs för säkerhetsutredningen.

2. Utan hinder av eventuella skyldigheter i fråga om konfidentialitet enligt unionsrättsakter eller nationell lagstiftning ska utredningsledaren särskilt ha rätt att

a) erhålla direkt, obegränsad och obehindrad tillgång till platsen för olyckan eller tillbudet, samt till luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak,

b) säkerställa en omedelbar förteckning över bevis, och säkerställa kontrollerad bortforsling av vrakdelar eller andra delar för undersökning eller analys,

c) erhålla omedelbar tillgång till och kontroll över färdregistratorerna, innehållet i dem och all annan relevant registrering,

d) begära och bidra till en fullständig obduktion av dödssoffrens kroppar och få omedelbar tillgång till obduktionsresultaten eller resultaten från prover som tagits,

e) begära en medicinsk undersökning av de personer som var inblandade i luftfartygets handhavande eller begära att tester utförs på prover som tagits från sådana personer, och att få omedelbar tillgång till resultaten av dessa prover,

f) kalla och höra vittnen och begära att de lämnar eller tar fram information eller bevisning som är relevant för säkerhetsutredningen,

g) erhålla obehindrad tillgång till alla relevanta uppgifter eller noteringar som innehas av luftfartygets ägare, innehavaren av certifikatet för typkonstruktion, den ansvariga underhållsorganisationen, utbildningsorganisationen, luftfartygets operatör eller tillverkare, de myndigheter som ansvarar för civil luftfart, Easa och tillhandahållare av flygtrafiktjänster och flygplatsdrift.

3. Utredningsledaren ska låta utsträcka de befogenheter som anges i punkt 2 till sina experter och deras rådgivare samt till de ackrediterade representanterna och deras experter och rådgivare, i den utsträckning det är nödvändigt för att de ska kunna delta effektivt i säkerhetsutredningen. Dessa befogenheter påverkar inte de utredares och experters rättigheter som utses av den myndighet som har ansvaret för den rättsliga utredningen.

4. Personer som deltar i säkerhetsutredningar ska fullgöra sina uppgifter på ett oberoende sätt och ska varken be om eller ta emot instruktioner från någon, utom från utredningsledaren eller den ackrediterade representanten.

## Artikel 12

**Samordning av utredningar**

1. Om även en rättslig utredning inleds ska utredningsledaren underrättas om detta. I detta fall ska utredningsledaren säkerställa spårbarheten och handha förvaringen av färdregistratorer och alla fysiska bevis. Den rättsliga myndigheten får utse en tjänsteman från den myndigheten att följa med färdregistratorerna eller de fysiska bevisen till den plats där uppläsningen eller behandlingen ska göras. Om undersökningen eller analysen av sådana fysiska bevis kan modifiera, ändra eller förstöra dem, ska förhandsgodkännande från de rättsliga myndigheterna krävas, utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning. Om ett sådant godkännande inte ges i enlighet med förhandsavtalen i punkt 3 inom skälig tid, och senast inom två veckor efter begäran, får utredningsledaren ändå genomföra undersökningen eller analysen. Om den rättsliga myndigheten har rätt att beslagta bevis ska undersökningsledaren ha direkt och obegränsad tillgång till och rätt att använda sådana bevis.

2. Om det under säkerhetsutredningens gång framkommer eller uppstår misstankar om att en olaglig handling enligt nationell lagstiftning, såsom nationell lagstiftning om olycksutredning, bidrog till olyckan eller det allvarliga tillbudet, ska utredningsledaren omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna om detta. Om inte annat följer av artikel 14 ska den relevanta information som samlats in under säkerhetsutredningen omedelbart delges dessa myndigheter, och relevant material får också på begäran överföras till dessa myndigheter. Förmedling av den informationen och det bevismaterialet ska inte påverka den befogenhet som myndigheten för säkerhetsutredning har att fortsätta säkerhetsutredningen i samordning med de myndigheter till vilka kontrollen över platsen kan ha överförts.

3. Medlemsstaterna ska se till att myndigheter för säkerhetsutredning, och andra myndigheter som kan förmodas delta i verksamhet i samband med säkerhetsutredningen, såsom rättsliga myndigheter, myndigheter för civil luftfart, räddningsmyndigheter, har arrangemang på förhand för samarbete.

Dessa arrangemang ska respektera den säkerhetsutredande myndighetens oberoende och möjliggöra en skyndsam och effektiv teknisk undersökning. Förhandsarrangemangen ska täcka följande områden:

- a) Tillträde till olycksplatsen.
- b) Bevarande av och tillgång till bevis.
- c) Inledande och fortlöpande rapportering om de olika förfarandenas status.

- d) Informationsutbyte.
- e) Lämplig användning av säkerhetsinformation.
- f) Konfliktlösning.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om dessa arrangemang och kommissionen ska vidarebefordra den informationen till nätverkets ordförande, Europaparlamentet och rådet för kännedom.

## Artikel 13

**Bevarande av bevis**

1. Den medlemsstat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade ska vara ansvarig för att säkerställa en säker behandling av alla bevis, för att vidta alla rimliga åtgärder för att skydda sådana bevis och för att luftfartyget, dess innehåll och dess vrak hålls i säkert förvar under den tidsperiod som krävs för en säkerhetsutredning. Skydd av bevis ska innefatta bevarande, genom foton eller andra metoder, av bevis som kan komma att avlägnas, utplånas, försvinna eller förstöras. Säkert förvar ska innefatta skydd mot ytterligare skada, tillträde av obehöriga, stöld och förstöring.

2. I avvaktan på säkerhetsutredarnas ankomst får ingen ändra på olycksplatsens skick, ta några prov från den, göra någon förflyttning av eller provtagning från luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak, eller röra eller flytta på det, med undantag för sådana åtgärder som kan vara nödvändiga av säkerhetsskäl eller för att bistå skadade personer, eller om de myndigheter som har kontroll över platsen har gett uttryckligt tillstånd, om möjligt, i samråd med myndigheten för säkerhetsutredning.

3. Alla inblandade personer ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att bevara dokument, material och registrerade uppgifter som har ett samband med händelsen, särskilt för att förhindra att registreringar av samtal och larm efter flygningen raderas.

## Artikel 14

**Skydd av känslig säkerhetsinformation**

1. Följande uppgifter ska inte göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredningen, nämligen

- a) alla utsagor som myndigheten för säkerhetsutredning har inhämtat från personer under säkerhetsutredningens gång,
- b) uppgifter som röjer identiteten hos personer som har avgett vittnesmål inom ramen för säkerhetsutredningen,

- c) information som samlats in av myndigheten för säkerhetsutredning och som är av särskilt känslig och privat natur, inklusive information om enskilda personers hälsa,
- d) arbetsmaterial som sedan framställs under utredningens gång, t.ex. anteckningar, utkast, yttranden skrivna av utredarna, yttranden som gjorts i samband med analys av information, inklusive information från färdregistrator,
- e) information och bevis som tillhandahålls av utredare från andra medlemsstater eller tredjeländer i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden, om den myndigheten för säkerhetsutredning så begär,
- f) utkast till preliminära rapporter, slutrapporter eller preliminära utlåtanden,
- g) röst- eller bildregistreringar i cockpit och transkriberingar av dessa, samt röstregistreringar från flygkontrollenheter, samtidigt som det tillses att information som inte är relevant för säkerhetsutredningen, i synnerhet information av privatnatur, skyddas på lämpligt sätt utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.

2. Följande uppgifter får inte lämnas ut eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning, eller för andra ändamål som syftar till att förbättra flygsäkerheten:

- a) All kommunikation mellan personer som har varit inblandade i luftfartygets handhavande.
- b) Skriftliga eller elektroniska registreringar och transkriberingar av registreringar från flygkontrollenheter, inklusive rapporter och resultat som tagits fram för interna ändamål.
- c) Följebrev till säkerhetsrekommendationer från myndigheten för säkerhetsutredning till mottagaren, om den myndighet för säkerhetsutredning som utfärdar rekommendationen så begär.
- d) Händelserapporter som lämnas in enligt direktiv 2003/42/EG.

Data från färdregistratorer får inte lämnas ut eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning och luftvärdighets- eller underhållssyften, såvida inte sådana uppgifter avidentifieras eller utlämnas enligt säkra förfaranden.

3. Utan hinder av punkterna 1 och 2 får den domstol eller den myndighet som är behörig att besluta om utlämnande av handlingar enligt nationell lagstiftning besluta att fördelarna med att lämna ut de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 för något annat ändamål som är tillåtet i lag uppväger de ogynnsamma inhemska och internationella följder som en sådan åtgärd kan ha för den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar. Medlemsstaterna får besluta att begränsa de fall där ett sådant beslut om utlämnande får fattas, med beaktande av unionsrättsakterna.

Sådan överföring av uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 till en annan medlemsstat för andra ändamål än säkerhetsutredning, samt i fråga om punkt 2 för andra ändamål än att förbättra flygsäkerheten får tillåtas i den mån den överförande medlemsstatens nationella lagstiftning så medger. Behandling eller utlämnande av uppgifter som tagits emot genom sådan överföring av myndigheterna i den mottagande medlemsstaten får endast tillåtas efter samråd med den överförande medlemsstaten och i enlighet med den mottagande medlemsstatens nationella lagstiftning.

4. Endast de uppgifter som är absolut nödvändiga för de syften som avses i punkt 3 får lämnas ut.

#### Artikel 15

#### Överföring av information

1. Anställda vid den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, eller varje annan person som anlitas för att delta i eller bidra till säkerhetsutredningen, ska vara bunden av tillämpliga regler om tystnadsplikt, vilket inbegriper skydd av anonymiteten för dem som är inblandade i en olycka eller ett tillbud, enligt tillämplig lagstiftning.

2. Utan att det påverkar kraven i artiklarna 16 och 17 ska den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning överföra den information som den anser är relevant för att förebygga en olycka eller ett allvarligt tillbud till personer som ansvarar för tillverkning eller underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller juridiska personer med ansvar för luftfartygs handhavande eller för utbildning av personalen.

3. Utan att det påverkar kraven i artiklarna 16 och 17 ska den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredningen och den eller de ackrediterade representanter som avses i artikel 8 lämna ut relevanta faktauppgifter som erhållits under säkerhetsutredningen till Easa och de nationella civila luftfartsmyndigheterna, med undantag för sådan information som avses i artikel 14.1 eller som skulle ge upphov till en intressekonflikt. Den information som Easa och de nationella civila luftfartsmyndigheterna tar emot ska skyddas i enlighet med artikel 14 samt tillämpliga unionsrättsakter och nationell lagstiftning.

4. Den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning ska ha befogenhet att informera offren och deras anhöriga eller deras sammanslutningar, eller offentliggöra information om de faktiska iakttagelser som gjorts, säkerhetsutredningens fortskridande, eventuella preliminära rapporter eller slutsatser och/eller säkerhetsrekommendationer, under förutsättning att detta inte äventyrar säkerhetsutredningens syften och att det sker i full överensstämmelse med tillämplig lagstiftning i fråga om skydd av personuppgifter.

5. Innan de uppgifter som avses i punkt 4 offentliggörs ska den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning informera offren och deras anhöriga eller deras organisationer på ett sätt som inte äventyrar säkerhetsutredningens syften.

#### Artikel 16

##### Utredningsrapport

1. Varje säkerhetsutredning ska redovisas i en rapport som ska utarbetas på ett sätt som är lämpligt i förhållande till olyckans eller det allvarliga tillbudets art och svårighetsgrad. I rapporten ska det anges att det enda syftet med säkerhetsutredningen är att förebygga framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Rapporten ska, om lämpligt, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. I rapporten ska anonymiteten för varje enskild person som har varit inblandad i olyckan eller det allvarliga tillbudet skyddas.

3. Om säkerhetsutredningar ger upphov till rapporter innan utredningen slutförts får myndigheten för säkerhetsutredning, innan rapporterna offentliggörs, begära in kommentarer från de berörda myndigheterna, inbegripet Easa, och genom dessa myndigheter innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt den berörda tillverkaren och operatören. De ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll.

4. Innan den slutliga rapporten offentliggörs ska myndigheten för säkerhetsutredning begära in kommentarer från de berörda myndigheterna, inbegripet från Easa, och genom dessa myndigheter från innehavaren av certifikatet för typkonstruktion samt den berörda tillverkaren och operatören, som ska vara bundna av de tillämpliga bestämmelserna om tystnadsplikt när det gäller samrådets innehåll. När sådana kommentarer begärs ska myndigheten för säkerhetsutredning följa internationella standarder och rekommenderade förfaranden.

5. Den information som omfattas av artikel 14 ska bara tas med i en rapport om den är relevant för analysen av olyckan eller det allvarliga tillbudet. Information eller delar av informationen som inte är relevanta för analysen får inte lämnas ut.

6. Myndigheten för säkerhetsutredning ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt och om möjligt inom tolv månader efter dagen för olyckan eller det allvarliga tillbudet.

7. Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader, ska myndigheten för säkerhetsutredning lämna ett preliminärt utlåtande vid åtminstone varje årsdag efter olyckan eller det allvarliga tillbudet, i vilket utredningens fortskridande samt eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit ska beskrivas.

8. Myndigheten för säkerhetsutredning ska snarast möjligt översända en kopia av slutrapporterna och säkerhetsrekommendationerna till

- a) de berörda staternas myndigheter för säkerhetsutredning respektive för civil luftfart och till Icao, i enlighet med internationella standarder och rekommenderade förfaranden,
- b) mottagarna av rapportens säkerhetsrekommendationer,
- c) kommissionen och Easa med undantag för om rapporterna finns offentligt tillgängliga på elektronisk väg, då myndigheten bara ska underrätta dem om detta.

#### Artikel 17

##### Säkerhetsrekommendationer

1. Myndigheten för säkerhetsutredning ska i varje skede av säkerhetsutredningen och efter att ha konsulterat berörda parter, genom ett daterat följebrev till de lämpliga berörda myndigheterna, inklusive myndigheter i andra medlemsstater eller tredjeländer, rekommendera de förebyggande åtgärder som den anser det vara nödvändigt att omedelbart vidta för att förbättra flygsäkerheten.

2. En myndighet för säkerhetsutredning får även utfärda säkerhetsrekommendationer på grundval av studier eller analyser av en rad undersökningar, eller annan verksamhet som utförs i enlighet med artikel 4.4.

3. En säkerhetsrekommendation får inte under några omständigheter ge upphov till en presumtion om skuld eller ansvar för en olycka, ett allvarligt tillbud eller ett tillbud.

### Artikel 18

#### Uppföljning av säkerhetsrekommendationer och databas för säkerhetsrekommendationer

1. Mottagaren av en säkerhetsrekommendation ska bekräfta mottagandet av följebrevet, samt inom 90 dagar från mottagandet av brevet underrätta den myndighet för säkerhetsutredning som har utfärdat rekommendationen om de åtgärder som adressaten har vidtagit eller överväger att vidta och, i tillämpliga fall, om den tid som krävs för att slutföra dem, och om inga åtgärder vidtas ange orsakerna till detta.

2. Myndigheten för säkerhetsutredning ska inom 60 dagar från mottagandet av svaret underrätta mottagaren av säkerhetsrekommendationen om huruvida den anser att svaret är tillfredsställande eller ej samt lämna en motivering om den inte instämmer i beslutet att inte vidta någon åtgärd.

3. Alla myndigheter för säkerhetsutredning ska införa rutiner för att förteckna svaren på de säkerhetsrekommendationer som de har utfärdat.

4. Alla instanser som mottar säkerhetsrekommendationer, inklusive de myndigheter som ansvarar för säkerheten inom den civila luftfarten på medlemsstats- och unionsnivå, ska införa rutiner för att övervaka utvecklingen när det gäller de åtgärder som vidtas med anledning av de säkerhetsrekommendationer som mottas.

5. Myndigheterna för säkerhetsutredning ska i det centrala upplag som inrättats enligt kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG<sup>(1)</sup> registrera alla säkerhetsrekommendationer som utfärdats i enlighet med artikel 17.1 och 17.2, samt svaren på dessa. Myndigheterna för säkerhetsutredning ska på samma sätt registrera alla säkerhetsrekommendationer som mottas från tredjeländer i detta centrala upplag.

### Artikel 19

#### Händelserapportering

1. Easa och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska i samarbete delta i det informationsutbyte och den informationsanalys som omfattas av direktiv 2003/42/EG. Detta ska omfatta att ge utvalda personer onlinetillgång till den information som finns i det upplag som inrättats genom förordning (EG) nr 1321/2007, inbegripet information som direkt identifierar det luftfartyg som är föremål för en händelserapport, såsom dess serie- eller registreringsnummer om dessa finns till-

gängliga. Sådan tillgång ska inte omfatta information som identifierar den operatör som är föremål för händelserapporten.

2. Easa och de myndigheter i medlemsstaterna som anges i punkt 1 ska säkerställa konfidentialiteten när det gäller sådan information, i enlighet med tillämplig lagstiftning, och begränsa dess användning till vad som är strikt nödvändigt för att uppfylla sina säkerhetsrelaterade skyldigheter. I detta sammanhang ska denna information endast användas för att analysera utvecklingen inom flygsäkerhetsområdet som kan utgöra en grund för anonyma säkerhetsrekommendationer eller luftvärdighetsdirektiv utan att fördela skuld eller ansvar.

### Artikel 20

#### Information om personer och farligt gods ombord

1. Unionens flygbolag som ankommer till eller avgår från, och flygbolag från tredjeländer som avgår från, en flygplats belägen på territorierna i de medlemsstater som omfattas av fördragen, ska införa rutiner som gör det möjligt att

- a) så snart som möjligt och senast inom två timmar från underrättelsen om att ett luftfartyg har råkat ut för en olycka ta fram en validerad förteckning, baserad på bästa tillgängliga uppgifter, över alla personer ombord, och
- b) omedelbart efter underrättelsen om att ett luftfartyg har råkat ut för en olycka ta fram en förteckning över farligt gods ombord.

2. De förteckningar som avses i punkt 1 ska göras tillgängliga för den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, den myndighet som av varje medlemsstat har utsetts att handha förbindelserna med de anhöriga till ombordvarande personer samt, vid behov, medicinska enheter som kan behöva informationen för att behandla offren.

3. För att passagerarnas anhöriga snabbt ska kunna få information om att deras anhöriga varit ombord på ett flygplan som varit inblandat i en olycka, ska flygbolagen erbjuda resenären möjligheten att ange namn och kontaktuppgifter på den person som ska kontaktas vid en eventuell olycka. Flygbolagen får endast använda dessa uppgifter om en olycka inträffar och de får inte lämnas vidare till en tredje part eller utnyttjas i kommersiellt syfte.

4. Namnet på en person ombord får inte offentliggöras innan anhöriga till denna person har underrättats av de relevanta myndigheterna. Den förteckning som anges i punkt 1 a ska vara konfidentiell, i enlighet med unionsrättsakter och nationell lagstiftning, och namnen på de enskilda personer som finns upptagna på förteckningen ska, om inget annat framgår av denna lagstiftning, endast offentliggöras om de anhöriga till personerna ombord inte har motsatt sig detta.

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

## Artikel 21

**Stöd till offren för flygolyckor och deras anhöriga**

1. För att på EU-nivå skapa mer heltäckande och enhetliga åtgärder vid olyckor, ska varje medlemsstat upprätta en beredskapsplan för luftfartsolyckor på nationell nivå. Denna beredskapsplan ska även omfatta stöd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga.

2. Medlemsstater ska se till att varje flygbolag som etablerats på deras territorium har utarbetat en plan för stöd till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga. Dessa planer ska särskilt beakta det psykologiska stödet till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga och göra det möjligt för flygbolaget att hantera en stor olycka. Medlemsstaterna ska granska stödplanerna för de flygbolag som är etablerade på deras territorier. Medlemsstaterna ska även uppmuntra flygbolag från tredjeländer som verkar inom unionen att anta en plan för stöd till offren för olyckor inom civil luftfart och deras anhöriga.

3. När en olycka inträffar ska den medlemsstat som ansvarar för utredningen, den medlemsstat där det olycksdrabbade luftfartygets flygbolag är etablerat eller den medlemsstat som haft ett betydande antal medborgare ombord på det luftfartyg som var inblandat i olyckan utse en person för kontakt med och information till offren och deras anhöriga.

4. En medlemsstat eller ett tredjeländ som har ett särskilt intresse i en olycka som har inträffat på territorierna i de medlemsstater som omfattas av fördragen, till följd av dödsfall eller svåra skador som drabbat dess medborgare, ska ha rätt att utse en expert som ska vara berättigad att

- a) besöka olycksplatsen,
- b) få tillgång till relevanta fakta, som har godkänts för offentligt utlämnande av den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, samt till information om utredningens fortskridande,
- c) få en kopia av slutrapporten.

5. En expert som utsetts i enlighet med punkt 4 får, med förbehåll för tillämplig gällande lagstiftning, medverka vid identifiering av offer och delta i möten med överlevande från expertens stat.

6. I enlighet med artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>(1)</sup>, ska även lufttrafikföretag från tredjeländer uppfylla de försäkringskrav som fastställs i den förordningen.

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

## Artikel 22

**Tillgång till handlingar och skydd för personuppgifter**

1. Denna förordning ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar<sup>(2)</sup>.

2. Denna förordning ska tillämpas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>(3)</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>(4)</sup>.

## Artikel 23

**Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Artikel 24

**Ändring av förordningen**

Översyn av denna förordning ska ske senast den 3 december 2014. Om kommissionen anser att denna förordning bör ändras ska den uppmana nätverket att avge ett preliminärt yttrande, som även ska vidarebefordras till Europaparlamentet, rådet, medlemsstaterna och Easa.

## Artikel 25

**Upphävande**

Direktiv 94/56/EG ska härmed upphöra att gälla.

## Artikel 26

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

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

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 20 oktober 2010.

*På Europaparlamentets vägnar*

J. BUZEK

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

O. CHASTEL

*Ordförande*

---

## BILAGA

**Förteckning över exempel på allvarliga tillbud**

Tillbuden i denna förteckning är typiska exempel på tillbud som sannolikt är allvarliga tillbud. Förteckningen är inte uttömmande och tjänar endast som vägledning för att definiera begreppet allvarligt tillbud.

- Ett tillfälle då en kollision eller en riskfylld situation endast kan undvikas genom en undanmanöver eller när en undanmanöver skulle ha varit lämplig.
  - Kontrollerad flygning mot terräng, som endast med obetydlig marginal har kunnat undvikas.
  - Avbruten start på en avstängd eller redan upptagen rullbana, taxibana, med undantag för godkända operationer av helikoptrar, eller på en ej tilldelad rullbana.
  - Start från en avstängd eller redan upptagen rullbana, taxibana, med undantag för godkända operationer av helikoptrar, eller från en ej tilldelad rullbana.
  - Landningar eller landningsförsök på en avstängd eller redan upptagen rullbana, taxibana, med undantag för godkända operationer av helikoptrar, eller på en ej tilldelad rullbana.
  - En allvarlig avvikelse från förväntade prestanda vid start eller begynnande stigning.
  - Eld och rök i passagerarkabinen eller i lastrum, eller motorbrand, även när dessa bränder släcks med hjälp av brandsläckningsmaterial.
  - Situationer där flygbesättningen har akut behov av att använda syremasker.
  - Strukturell skada på luftfartyget eller motorskada, inklusive sådana skador på en turbinmotor som innebär att delar slungas ut ur motorn, vilken inte klassificeras som en olycka.
  - Ett flertal funktionsfel i ett eller flera av luftfartygets system som allvarligt påverkar handhavandet av luftfartyget.
  - Händelser där en medlem av besättningen under flygning blivit påverkad på ett sådant sätt att denne inte kan utföra sitt arbete.
  - En bränslemängd som kräver att piloten anmäler en nödsituation.
  - Fall av intrång på rullbanan, klassade som allvarlighetsgrad A enligt Manual on the Prevention of Runway Incursions (Icao dok. 9870), som innehåller information om allvarlighetsgrader.
  - Tillbud i samband med start eller landning. Tillbud som t.ex. landning framför eller bortom rullbanan, eller där luftfartyget kanar av banan.
  - Systemfel, väderfenomen, flygning utanför tillåtet flygområde eller andra händelser som skulle ha kunnat försaka svårigheter att bevara kontrollen över luftfartyget.
  - Ett eller flera fel i ett "redundant"-system som är obligatoriskt för styrning och navigering av luftfartyg.
-