

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) NR. 996/2010**af 20. oktober 2010****om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart⁽⁴⁾ inden den 31. december 2011.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

(4) Sikkerhedsundersøgelsers eneste formål bør være at forebygge fremtidige havarier og hændelser uden at fastslå skyld eller ansvar.

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁽¹⁾,

(5) Der bør tages hensyn til konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago (Chicagokonventionen), og som tager sigte på at gennemføre foranstaltninger, der er nødvendige for at garantere sikker operation af luftfartøjer. Der bør navnlig tages hensyn til bilag 13 til Chicagokonventionen samt efterfølgende ændringer heraf, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende undersøgelse af havarier og hændelser samt en definition af udtrykkene registreringsstat, operatørens hjemstat, designstat, fabrikationsstat og hændelsesstat, som finder anvendelse heri.

efter høring af Regionsudvalget,

under henvisning til udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(6) I henhold til de internationale standarder og anbefalede praksis, som er fastsat i bilag 13 til Chicagokonventionen, skal undersøgelser af havarier og alvorlige hændelser gennemføres under den stats ansvar, hvor havariet eller den alvorlig hændelse indtræffer, eller under registreringsstatens ansvar, når stedet, hvor havariet eller den alvorlig hændelse indtræffer, ikke kan fastslås definitivt som værende på nogen stats område. En stat kan uddelegere opgaven med at gennemføre undersøgelsen til en anden stat eller anmode denne om bistand. Sikkerhedsundersøgelser i Unionen bør gennemføres på en lignende måde.

(1) Der bør opretholdes et højt sikkerhedsniveau inden for civil luftfart i Europa, og alt bør gøres for at nedbringe antallet af havarier og hændelser med henblik på at sikre, at borgerne er trygge ved lufttransport.

(2) En hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser af havarier og hændelser inden for civil luftfart forbedrer flyvesikkerheden og bidrager til at forebygge havarier og hændelser.

(3) Indberetning, analyse og formidling af resultaterne fra sikkerhedsrelaterede hændelser er afgørende for en forbedring af luftfartssikkerheden. Kommissionen bør derfor stille forslag om ændring af Europa-Parlamentets

(7) Erfaringerne fra gennemførelsen af Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart⁽⁵⁾ bør anvendes til at forbedre effektiviteten af de systemer til undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart i Unionen.

⁽¹⁾ Udtalelse af 27.5.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EUT C 132 af 21.5.2010, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 21.9.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 11.10.2010.

⁽⁴⁾ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

⁽⁵⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14.

- (8) Der bør tages hensyn til de ændringer i den institutionelle og retlige ramme for sikkerheden for civil luftfart i Unionen, der har fundet sted siden vedtagelsen af direktiv 94/56/EF, navnlig oprettelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Der bør også tages hensyn til sikkerhedsanbefalingernes EU-dimension, idet luftfartssikkerhedsspørgsmål i stigende omfang reguleres på EU-niveau.
- (9) EASA udfører på vegne af medlemsstaterne design-, fabriktions- og registreringsstatens funktioner og opgaver, når de vedrører konstruktionsgodkendelse, som omhandlet i Chicagokonventionen eller bilagene hertil. EASA bør derfor, under overholdelse af bilag 13 til Chicagokonventionen, indbydes til at deltage i sikkerhedsundersøgelser med henblik på at bidrage, inden for sit kompetenceområde, til disses effektivitet og sikre luftfartøjers konstruktionsmæssige sikkerhed, uden at dette berører undersøgelsens uafhængighed. De nationale civil-luftfartsmyndigheder bør på samme vis indbydes til at deltage i sikkerhedsundersøgelser.
- (10) På baggrund af deres ansvar for flyvesikkerheden bør personer udpeget af EASA, såvel som af de nationale civile luftfartsmyndigheder, have adgang til oplysninger af relevans for vurderingen af effektiviteten af sikkerhedskrav.
- (11) For at sikre en bedre forebyggelse af havarier og hændelser bør EASA, i samarbejde med de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, også deltage i udvekslingen af oplysninger inden for rammerne af systemerne for indberetning af hændelser og i analysen heraf, i henhold til direktiv 2003/42/EF, og samtidig undgå enhver interessekonflikt. Disse oplysninger bør beskyttes tilstrækkeligt mod uautoriseret anvendelse eller frigivelse.
- (12) Det anerkendes, at EASA's og medlemsstaternes kompetente myndigheders deltagelse i udveksling og analyse af oplysninger, som er omfattet af direktiv 2003/42/EF, vil kunne gavne sikkerhedsundersøgelserne gennem onlineadgang til relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger i den centrale database over oplysninger om hændelser inden for civil luftfart.
- (13) Sikkerhedsundersøgelsernes omfang bør afhænge af, hvilke erfaringer der kan drages heraf med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden, især i betragtning af behovet for en omkostningseffektiv udnyttelse af undersøgelsesressourcer i Unionen.
- (14) Sikkerhedsundersøgelse af havarier og hændelser bør gennemføres af eller under kontrol af en uafhængig sikkerhedsundersøgelsesmyndighed for at undgå eventuelle interessekonflikter og eksterne påvirkninger i forbindelse med fastlæggelsen af årsagerne til de begivenheder, der undersøges.
- (15) Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne har en central rolle i sikkerhedsundersøgelserne. Deres arbejde er afgørende for at kunne fastslå årsagerne til et havari eller en hændelse. Det er derfor påkrævet, at de kan gennemføre deres undersøgelser fuldstændig uafhængigt, samt at de råder over tilstrækkelige midler og menneskelige ressourcer til at gennemføre effektive undersøgelser.
- (16) Medlemsstaternes myndigheders sikkerhedsundersøgelseskapacitet bør styrkes, og et samarbejde mellem disse er nødvendigt for at forbedre effektiviteten af undersøgelsen og forebyggelsen af havarier og hændelser inden for civil luftfart i Unionen.
- (17) Sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes koordinerende rolle bør anerkendes og styrkes i europæisk sammenhæng for at tilføre en flyvesikkerhedsmæssig merværdi, ved at der bygges videre på det eksisterende samarbejde mellem sådanne myndigheder og på de disponible undersøgelsesressourcer i medlemsstaterne, som bør udnyttes på den mest effektive måde. Denne anerkendelse og styrkelse kan bedst opnås gennem det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart (»netværket«), hvis rolle og opgaver bør være klart defineret.
- (18) Netværket bør videreføre sine koordineringsaktiviteter på en gennemsigtig og uafhængig måde med Unionens aktive støtte.
- (19) Målene for denne forordning kan opfyldes bedre ved at samarbejde med tredjelande, som kunne gives mulighed for at deltage som observatører i netværkets arbejde.
- (20) Da det er vigtigt at sikre klare rettigheder for sikkerhedsundersøgelsen, bør medlemsstaterne under overholdelse af gældende lovgivning om kompetencen for de myndigheder, der er ansvarlige for retslig efterforskning, og i givet fald i nært samarbejde med disse, sikre, at sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder får mulighed for at udføre deres opgaver under de bedst mulige vilkår af hensyn til luftfartssikkerheden. Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne bør derfor gives umiddelbar og ubegrænset adgang til havaristedet samt rådighed over alle elementer, der er nødvendige for at opfylde kravene i en sikkerhedsundersøgelse, uden at målene for en retslig efterforskning bringes i fare.

- (21) En sikkerhedsundersøgelse kan kun gøres effektiv, hvis væsentlige bevismaterialer beskyttes behørigt.
- (22) Det civile luftfartssikkerhedssystem bygger på tilbagemeldinger og erfaringer fra havarier og hændelser, som forudsætter streng overholdelse af bestemmelser om fortrolighed for at sikre, at værdifulde informationskilder også fremover står til rådighed. I den sammenhæng bør følsomme sikkerhedsoplysninger beskyttes på passende vis.
- (23) Et havari giver anledning til en række forskellige offentlige interesser, eksempelvis forebyggelse af fremtidige havarier og god retspleje. Disse interesser går videre end de involverede parters interesser og videre end den enkelte begivenhed. For at garantere den almene offentlige interesse er det nødvendigt at have den rigtige balance mellem alle interesser.
- (24) Den civile luftfart bør ligeledes fremme et miljø uden sanktioner, der letter den frivillige rapportering af hændelser og dermed bidrager til udviklingen af princippet om en åben rapporteringskultur («just culture»).
- (25) De oplysninger, som en person giver i forbindelse med en sikkerhedsundersøgelse, bør ikke anvendes mod denne person, under fuld overholdelse af de forfatningsmæssige principper og national lovgivning.
- (26) Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse de tilfælde, hvor en afgørelse kan træffes om offentliggørelse af oplysninger, som er indsamlet i forbindelse med en sikkerhedsundersøgelse, uden at dette påvirker den retslige efterforskning.
- (27) Det er vigtigt for forebyggelsen af havarier og hændelser, at relevante oplysninger, herunder navnlig rapporter og sikkerhedsanbefalinger som følge af sikkerhedsundersøgelser, meddeles hurtigst muligt.
- (28) De kompetente myndigheder bør altid tage behørigt hensyn til sikkerhedsanbefalinger, som følger af undersøgelsen af et havari eller en alvorlig hændelse eller af andre kilder, såsom sikkerhedsanalyser, og i givet fald træffe foranstaltninger for på passende vis at forebygge havarier og hændelser inden for civil luftfart.
- (29) Fremskridt inden for forskning i fastlæggelse af luftfartøjers position i realtid såvel som adgang til oplysninger fra flight recorders uden apparaternes fysiske tilstedeværelse bør støttes for at forbedre undersøgernes mulighed for at fastlægge årsagerne til et havari og forbedre mulighederne for at forebygge tilbagevendende hændelser. En sådan udvikling ville forbedre luftfartssikkerheden betydeligt.
- (30) Erfaringen har vist, at det til tider er vanskeligt hurtigt at fremskaffe pålidelige lister over personer om bord på et luftfartøj, men også at det er vigtigt at fastsætte en tidsfrist, inden for hvilken en liste kan afkræves luftfartsselskabet. Desuden bør data på sådanne lister beskyttes mod uautoriseret udnyttelse eller frigivelse. Tilsvarende er rådighed over oplysninger om farligt gods om bord på luftfartøjer, der er impliceret i et havari, nødvendig for at minimere risici for sikkerhedsundersøgerne på stedet for begivenheden.
- (31) Det er vanskeligt hurtigt at finde frem til den rette kontaktperson, der skal underrettes om en passagers tilstedeværelse om bord efter et havari. Passagererne bør derfor tilbydes muligheden for at udpege en kontaktperson.
- (32) Bistand til ofre for havarier og deres pårørende bør angives på passende vis.
- (33) Typen af foranstaltninger, der træffes af medlemsstaterne og luftfartsselskaberne som reaktion på et havari, og konsekvenserne deraf har afgørende betydning. I denne forbindelse bør medlemsstaterne have en beredskabsplan, der bl.a. omfatter lufthavnens beredskab i tilfælde af et havari og bistand til ofre for havarier og deres pårørende. Luftfartsselskaberne bør også have en plan for bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende. Der bør rettes særlig opmærksomhed mod støtte til og kommunikation med ofrene og deres pårørende samt deres sammenslutninger.
- (34) Reglerne om adgang til oplysninger, behandling af oplysninger og beskyttelse af enkeltpersoner, der er fastsat i relevante EU-retsakter, bør overholdes fuldt ud ved anvendelsen af denne forordning.
- (35) Sanktioner bør navnlig gøre det muligt at sanktionere enhver person, som i modstrid med denne forordning frigiver oplysninger, som beskyttes ifølge denne forordning, blokerer for sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens foranstaltninger ved at hindre undersøgerne i at udføre deres opgaver eller ved at afvise at tilvejebringe nyttige optagelser, vigtige oplysninger og dokumenter eller ved at skjule, forandre eller ødelægge dem, eller har viden om, at der er indtruffet et havari eller en alvorlig hændelse, men ikke oplyser de relevante myndigheder herom.

(36) Målet for denne forordning, nemlig fastlæggelse af fælles regler for undersøgelse af luftfartssikkerheden, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af dens omfang og virkninger i hele Europa, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(37) Direktiv 94/56/EF bør derfor ophæves.

(38) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, erstatter den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev vedtaget den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning har til formål at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet ved gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser inden for europæisk civil luftfart med det ene mål at forebygge fremtidige havarier og hændelser uden at fastslå skyld eller ansvar, herunder gennem oprettelsen af et europæisk netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart. Den fastlægger endvidere bestemmelser om hurtig tilvejebringelse af oplysninger om alle personer og farligt gods om bord på luftfartøjer, der er impliceret i et havari. Denne forordning har endvidere til formål at forbedre den bistand, der ydes til ofre for havarier og deres pårørende.

2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands respektive retsstilling for så vidt angår deres tvist om suveræniteten over det territorium, hvor lufthavnen er beliggende.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »havari«: en begivenhed i forbindelse med operation af et luftfartøj, der for et bemanded luftfartøjs vedkommende

indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemandet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig med det formål at flyve, og indtil det standser ved flyvningens afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned, og hvor:

a) en person kvæstes dødeligt eller alvorligt som følge af

— at være i luftfartøjet

— direkte berøring med en hvilken som helst del af luftfartøjet, herunder dele, som har løsnet sig fra luftfartøjet, eller

— direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor

undtagen hvis skaderne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis skaderne rammer blinde passagerer, der har skjult sig uden for de områder, som passagerer og besætning normalt har adgang til,

b) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets ydeevne eller flyveegenskaber, og som normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til en enkelt motor (herunder dennes motorskærme eller tilbehør), til propeller, vingespids, antenner, følere, ventiler, dæk, brems, hjul, skærme, paneler, hjullemme, forruder, luftfartøjets beklædning (såsom mindre buer eller huller) eller til mindre skader på hovedrotorblade, halerotorblade, landingsstel samt mindre skader efter hagl eller sammenstød med fugle (herunder huller i radomen), eller

c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændigt utilgængeligt

2) »akkrediteret repræsentant«: en person, der er udpeget af en stat på grund af sine kvalifikationer med henblik på at deltage i en sikkerhedsundersøgelse, som gennemføres af en anden stat. En akkrediteret repræsentant, der er udpeget af en medlemsstat, skal tilhøre en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed

3) »rådgiver«: en person, der er udpeget af en stat på grund af sine kvalifikationer med henblik på at bistå dennes akkrediterede repræsentant i en sikkerhedsundersøgelse

- 4) »årsager«: handlinger, undladelser, begivenheder, forhold eller en kombination heraf, som førte til havariet eller hændelsen; konstateringen af årsager indebærer ikke, at skyld eller et forvaltningsretligt, civilretligt eller strafferetligt ansvar placeres
- 5) »dødbringende kvæstelse«: en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som medfører døden inden for 30 dage efter datoen for havariet
- 6) »flight recorder«: enhver form for apparat installeret i et luftfartøj med det formål at lette sikkerhedsundersøgelser af havarier eller hændelser
- 7) »hændelse«: en begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne have indflydelse på sikkerheden i forbindelse med operationen
- 8) »internationale standarder og anbefalet praksis«: de internationale standarder og den anbefalede praksis vedrørende undersøgelse af havarier og hændelser, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 37 i Chicagokonventionen
- 9) »undersøgelsesleder«: en person, der på grundlag af sine kvalifikationer får overdraget ansvaret for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af samt styringen af en sikkerhedsundersøgelse
- 10) »operatør«: enhver fysisk eller juridisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer
- 11) »involveret person«: ejeren, et besætningsmedlem, operatøren af et luftfartøj, der er involveret i et havari eller en alvorlig hændelse; enhver person, som er involveret i vedligeholdelsen, konstruktionen eller fremstillingen af det pågældende luftfartøj eller i uddannelsen af dets besætning; enhver person, som er involveret i leveringen af flyvekontrol-, flyveinformations- eller flyvepladstjenester, og som har ydet tjenester til luftfartøjet; personale fra den nationale myndighed for civil luftfart eller EASA's personale
- 12) »foreløbig rapport«: den kommunikation, der anvendes til omgående formidling af oplysninger fra undersøgelsens indledende stadier
- 13) »pårørende«: den nærmeste familie og/eller slægtning og/eller anden person med nær tilknytning til et offer for havari, som defineret i henhold til offerets nationale lovgivning.
- 14) »sikkerhedsundersøgelse«: aktiviteter, der udføres af en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed med det formål at forebygge havarier og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, udarbejdelse af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsag(er) og/eller medvirkende faktorer og om nødvendigt udarbejdelse af sikkerhedsanbefalinger
- 15) »sikkerhedsanbefaling«: et forslag, der er fremsat af en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, på grundlag af oplysninger, som hidrører fra en sikkerhedsundersøgelse eller andre kilder, f.eks. studier af sikkerhedsaspekter, og som har til formål at forebygge havarier og hændelser
- 16) »alvorlig hændelse«: en hændelse, der rummer omstændigheder, som viser tegn på, at der var stor sandsynlighed for et havari, og som havde forbindelse med operationen af et luftfartøj, der for et bemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemandet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig i den hensigt at flyve, og indtil det standser ved flyvningens afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned. Bilaget indeholder en liste med eksempler på alvorlige hændelser
- 17) »alvorlig kvæstelse«: en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som resulterer i en af følgende omstændigheder:
- a) hospitalsindlæggelse i mere end 48 timer, hvis indlæggelse sker senest syv dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet
 - b) knoglebrud (bortset fra ukomplicerede brud på fingre, tæer eller næse)
 - c) flænger, der forårsager alvorlige blødninger eller nerve-, muskel- eller seneskade
 - d) kvæstelse af et indre organ
 - e) anden- eller tredjegradsforbrændinger eller forbrændinger, der dækker mere end 5 % af kroppens overflade

- f) bevislig udsættelse for smittefarlige stoffer eller skadelig stråling.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på sikkerhedsundersøgelser af havarier og alvorlige hændelser:

- a) der er indtruffet på de områder i medlemsstaterne, hvor traktaterne finder anvendelse, i henhold til medlemsstaternes internationale forpligtelser
- b) der er indtruffet uden for de områder i medlemsstaterne, hvor traktaterne finder anvendelse, og som involverer luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat, eller som opereres af et foretagende, der er etableret i en medlemsstat, når sådanne undersøgelser ikke gennemføres af en anden stat
- c) for hvilke en medlemsstat ifølge internationale standarder og anbefalet praksis har ret til at udpege en akkrediteret repræsentant med henblik på deltagelse som registreringsstat, operatørens hjemstat, designstat, fabrikationsstat eller stat, som stiller oplysninger, anlæg eller eksperter til rådighed efter anmodning af den stat, der gennemfører undersøgelsen
- d) for hvilke en medlemsstat, der har en særlig interesse på grund af dødsfald eller alvorlige kvæstelser blandt dennes borgere, opnår tilladelse fra den stat, der udfører undersøgelsen, til at udpege en ekspert.

2. Denne forordning finder endvidere anvendelse på spørgsmål om hurtig tilvejebringelse af oplysninger om alle personer og farligt gods om bord på luftfartøjer, der er impliceret i et havari, og om bistand til ofre for havarier og deres pårørende.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på sikkerhedsundersøgelser af havarier og alvorlige hændelser, hvori der er involveret luftfartøjer, som anvendes til militær-, told-, politi- eller lignende opgaver, medmindre den berørte medlemsstat beslutter det i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, og national lovgivning.

Artikel 4

Sikkerhedsundersøgelsesmyndighed inden for civil luftfart

1. Hver medlemsstat skal sikre, at der er en permanent national sikkerhedsundersøgelsesmyndighed inden for civil luftfart (sikkerhedsundersøgelsesmyndighed), som er i stand til uafhængigt at gennemføre en fuld sikkerhedsundersøgelse,

enten alene eller gennem aftaler med andre sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, gennemfører eller overvåger sikkerhedsundersøgelser uden eksternt indgrebet.

2. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal fungere uafhængigt, navnlig af luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontrolltjeneste og flyvepladsdrift og generelt af enhver anden part eller enhed, hvis interesser eller opgaver kunne komme i konflikt med sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens opgave eller påvirke dennes objektivitet.

3. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden må ved gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser hverken søge eller modtage instrukser fra andre og skal have uindskrænket myndighed over udførelsen af sikkerhedsundersøgelserne.

4. De aktiviteter, der er overdraget til sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, kan udvides til også at omfatte indsamling og analyse af informationer vedrørende luftfartssikkerhed, i særdeleshed til forebyggelse af havarier, såfremt disse aktiviteter ikke påvirker dens uafhængighed eller indebærer ansvar med hensyn til regulering, administration eller standarder.

5. For at holde offentligheden underrettet om det generelle luftfartssikkerhedsniveau udgives hvert år en sikkerhedsoversigt på nationalt niveau. Kilderne til fortrolige oplysninger oplyses ikke i analysen.

6. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal af den pågældende medlemsstat være tilstrækkeligt udstyret til at kunne varetage sine opgaver uafhængigt, og den skal kunne råde over tilstrækkelige midler hertil. Følgende gør sig navnlig gældende:

- a) Sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens leder og/eller, i tilfælde af en multimodal myndighed, lederen af luftfartsafdelingen skal have den erfaring og kompetence inden for civil luftfartssikkerhed, der er nødvendig for at løse sine opgaver i overensstemmelse med denne forordning og national lovgivning.
- b) Undersøgere skal have en status, der giver den nødvendige garanti for deres uafhængighed.
- c) Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal som minimum råde over én disponibel undersøger, der kan fungere som undersøgelsesleder i tilfælde af et større havari.
- d) Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal tildeles et budget, som giver den mulighed for at varetage sine opgaver.

e) Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal enten i eget regi eller via det samarbejde, som er nævnt i artikel 6, eller ordninger med andre nationale myndigheder eller enheder råde over kvalificeret personale og passende faciliteter, herunder kontorer og hangarer til at opbevare og undersøge luftfartøjet, dets indhold og vragele.

Artikel 5

Undersøgelingspligt

1. Ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse, der involverer luftfartøjer ud over dem, der er nævnt i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur⁽¹⁾, skal gøres til genstand for en sikkerhedsundersøgelse i den medlemsstat, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted.

2. Når et luftfartøj, som ikke er omfattet af bilag II til forordning (EF) nr. 216/2008, og som er registreret i en medlemsstat, er involveret i et havari eller en alvorlig hændelse på et sted, som ikke kan fastslås definitivt som værende på nogen stats område, gennemføres en sikkerhedsundersøgelse af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i registreringsmedlemsstaten.

3. Omfanget af de i stk. 1, 2 og 4 nævnte sikkerhedsundersøgelser og den procedure, som følges under gennemførelsen af sådanne sikkerhedsundersøgelser, fastlægges af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden under hensyn til de erfaringer, den forventer at høste af disse undersøgelser med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden, herunder for luftfartøjer med en maksimalt tilladt startmasse på 2 250 kg eller derunder.

4. I overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning kan sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder beslutte at undersøge andre hændelser end dem, der er omhandlet i stk. 1 og 2, og havarier eller alvorlige hændelser, hvori andre luftfartøjstyper er involveret, hvis myndighederne forventer at kunne drage sikkerhedsmæssige erfaringer af disse.

5. Sikkerhedsundersøgelser efter stk. 1, 2 og 4 tager under ingen omstændigheder sigte på at placere skyld eller ansvar. De skal være uafhængige af, adskilt fra og må ikke foregribe eventuelle retlige eller administrative procedurer med henblik på at placere skyld eller ansvar.

Artikel 6

Samarbejde mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder

1. En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed fra én medlemsstat kan anmode andre medlemsstaters sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder om bistand. Når en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed efter en anmodning giver tilsagn om at yde bistand, ydes en sådan bistand så vidt muligt vederlagsfrit.

2. En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed kan uddelegere gennemførelsen af en undersøgelse af et havari eller en alvorlig hændelse til en anden sikkerhedsundersøgelsesmyndighed efter gensidig aftale og skal lette denne anden myndigheds undersøgelser.

Artikel 7

Det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart

1. Medlemsstaterne sikrer, at deres sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder i fællesskab opretter et europæisk netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart (netværket), som består af lederne af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder i hver af medlemsstaterne og/eller i tilfælde af en multimodal myndighed lederen af luftfartsafdelingen, eller deres repræsentanter, herunder en formand, der vælges blandt disse for en periode på tre år.

Formanden udarbejder i tæt samråd med medlemmerne af netværket det årlige arbejdsprogram for netværket, som skal opfylde målene og være i overensstemmelse med opgaverne i henholdsvis stk. 2 og 3. Kommissionen forelægger arbejdsprogrammet for Europa-Parlamentet og Rådet. Formanden udarbejder ligeledes en dagsorden for netværkets møder.

2. Netværket har til formål at forbedre kvaliteten af sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes undersøgelser yderligere og styrke deres uafhængighed. Det skal navnlig etablere høje standarder for undersøgelsesmetoder og uddannelse af undersøgelsesledere.

3. For at nå målene i stk. 2 er netværket navnlig ansvarligt for at:

a) udarbejde anbefalinger og rådgive EU-institutionerne om alle aspekter af udviklingen og gennemførelsen af EU-politikker for og regulering af sikkerhedsundersøgelser og forebyggelse af havarier og hændelser

b) fremme udvekslingen af informationer, som kan forbedre luftfartssikkerheden og tilskynde til et struktureret samarbejde mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne, Kommissionen, EASA og de nationale myndigheder for civil luftfart

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

- c) koordinere og organisere eventuelle peer reviews, relevante træningsaktiviteter og kompetenceudviklingsprogrammer for undersøgere
- d) fremme bedste praksis inden for sikkerhedsundersøgelser med henblik på at udvikle en fælles metode til sikkerhedsundersøgelser i Unionen og udarbejde en oversigt over sådanne former for praksis
- e) styrke sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes undersøgelseskapacitet ved bl.a. at udvikle og forvalte en ramme for deling af ressourcer
- f) yde passende bistand, på sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes anmodning med henblik på anvendelsen af artikel 6, herunder, men ikke begrænset til, en fortegnelse over de øvrige medlemsstaters disponible undersøgere, materiel og evner, der ville kunne anvendes af den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der foretager en undersøgelse
- g) have adgang til oplysninger i de databaser, der er omhandlet i artikel 18, og analysere sikkerhedsanbefalingerne deri med henblik på at identificere vigtige sikkerhedsanbefalinger af relevans for hele Unionen.

4. Kommissionen underretter regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet om netværkets arbejde. Europa-Parlamentet holdes ligeledes underrettet, når Rådet eller Kommissionen forelægger anmodninger til netværket.

5. Medlemmerne af netværket må hverken søge eller modtage instrukser fra andre enheder, som kunne berøre sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed.

6. EASA indbydes, hvis det er relevant, til møderne i netværket som observatør. Netværket kan også indbyde observatører fra tredjelands sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og andre relevante eksperter til at deltage i sine møder.

7. Kommissionen knyttes tæt til arbejdet i netværket og modtager den fornødne støtte fra netværket vedrørende relevante aspekter af udviklingen af politikken for og reguleringen af undersøgelse og forebyggelse af havarier inden for civil luftfart i Unionen. Kommissionen yder netværket den fornødne støtte, herunder, men ikke udelukkende, bistand til forberedelse og afholdelse af dets møder samt offentliggørelse af en årlig beretning om netværkets virksomhed. Kommissionen sender den årlige beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 8

EASA's og de nationale myndigheder for civil luftfarts deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne indbyder, forudsat at kravet om ingen interessekonflikt er opfyldt, EASA og de berørte medlemsstaters nationale myndigheder for civil luftfart til inden for rammerne af deres respektive beføjelser at udpege en repræsentant til at deltage:

- a) som rådgiver for undersøgelseslederen i alle sikkerhedsundersøgelser i henhold til artikel 5, stk. 1 og 2, som gennemføres på en medlemsstats område eller på det i artikel 5, stk. 2, anførte sted under undersøgelseslederens styring og myndighed
- b) som rådgiver i henhold til denne forordning for at bistå en eller flere akkrediterede repræsentanter for medlemsstaterne i alle sikkerhedsundersøgelser, der gennemføres i et tredjeland, hvor en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed er blevet opfordret til at udpege en akkrediteret repræsentant i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende undersøgelse af havarier og hændelser, under tilsyn af den akkrediterede repræsentant.

2. De deltagere, der er omhandlet i stk. 1, har navnlig ret til at:

- a) aflægge besøg på havaristedet og undersøge vragdele
- b) foreslå områder, som der kan udspørges om, og indhente oplysninger fra vidner
- c) modtage genpartier af alle relevante dokumenter og indhente relevante faktuelle oplysninger
- d) deltage i udlæsning af optagelsesmedier, undtagen cockpit voice eller image recorders
- e) deltage i undersøgelsesaktiviteter, som udføres andetsteds end der, hvor havariet fandt sted, f.eks. undersøgelser, tests, og simuleringer, tekniske briefinger og statusmøder over undersøgelsens forløb, undtagen når disse vedrører fastlæggelse af årsagerne eller udformning af sikkerhedsanbefalinger.

3. EASA og de nationale myndigheder for civil luftfart yder støtte til undersøgelser, som de deltager i, ved at levere de oplysninger, rådgivere og udstyr, der er anmodet om, til den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der har ansvaret.

*Artikel 9***Forpligtelse til at indberette havarier og alvorlige hændelser**

1. Enhver berørt person, som har kendskab til et havari eller en alvorlig hændelse, skal straks underrette den kompetente sikkerhedsundersøgelsesmyndighed i den stat, hvor havariet eller den alvorlige hændelse er indtruffet, herom.

2. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis straks underrette Kommissionen, EASA, Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og de berørte medlemsstater og tredjelande om alle havarier og alvorlige hændelser, som den har fået underretning om.

*Artikel 10***Medlemsstaternes deltagelse i sikkerhedsundersøgelser**

1. Ved modtagelsen af en underretning fra en anden medlemsstat eller et tredjeland om, at der er sket et havari eller en alvorlig hændelse, oplyser de medlemsstater, der er registreringsstat, operatørens hjemstat, designstat og fabrikationsstat, hurtigst muligt til den medlemsstat eller det tredjeland, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted, hvorvidt de har til hensigt at udpege en akkrediteret repræsentant i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis. Udpeges en sådan akkrediteret repræsentant, anføres dennes navn og kontaktoplysninger også sammen med den forventede ankomstdato, hvis den akkrediterede repræsentant har til hensigt at rejse til det land, der fremsendte underretningen.

2. Designstatens akkrediterede repræsentanter udpeges af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i den medlemsstat, på hvis område certifikatindehaveren af luftfartøjets eller motorens typekonstruktion har hovedforretningssted.

*Artikel 11***Sikkerhedsundersøgeres status**

1. Efter at være udpeget af en sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, og uden at dette berører en eventuel retslig efterforskning, får undersøgelseslederen myndighed til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at opfylde kravene til sikkerhedsundersøgelsen.

2. Uanset kravene om fortrolighed i henhold til EU-retsakter eller national lovgivning, har undersøgelseslederen navnlig ret til:

a) omgående uindskrænket og uhindret adgang til stedet for havariet eller hændelsen og til luftfartøjet samt dets indhold eller vragele

b) øjeblikkelig opstilling af bevismateriale og kontrolleret fjernelse af vragele eller andre dele med henblik på undersøgelse og analyse

c) øjeblikkelig adgang til og kontrol over flight recorders, deres indhold og enhver anden relevant optagelse

d) at anmode om og bidrage til en fuldstændig obduktion af de omkomne og til at få umiddelbar adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller tests på udtagne prøver

e) at anmode om lægeundersøgelse af eller tests på udtagne prøver fra de personer, der var involveret i luftfartøjets operation, og til at få umiddelbar adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller tests

f) at indkalde og afhøre vidner og pålægge disse at afgive eller fremskaffe oplysninger eller bevismateriale af relevans for sikkerhedsundersøgelsen

g) uhindret adgang til alle relevante oplysninger eller optegnelser, som opbevares af luftfartøjets ejer, certifikatindehaveren af typekonstruktionen, den organisation, der er ansvarlig for vedligeholdelsen, træningsorganisationen, operatøren eller producenten af luftfartøjet samt de myndigheder, der er ansvarlige for civil luftfart, EASA og luftfartstjenesteudøvere eller flyvepladsoperatører.

3. Undersøgelseslederen skal lade sine eksperter og rådgivere samt de akkrediterede repræsentanter, deres eksperter og rådgivere få del i de rettigheder, der er nævnt i stk. 2, i det omfang dette er nødvendigt for at sætte dem i stand til at deltage effektivt i sikkerhedsundersøgelsen. Disse rettigheder berører ikke de rettigheder, som er tildelt undersøgere og eksperter, der udpeges af myndigheden med ansvar for den retslige efterforskning.

4. Enhver, der deltager i sikkerhedsundersøgelser, løser sine opgaver uafhængigt og må ikke anmode om eller modtage instrukser fra andre end undersøgelseslederen eller den akkrediterede repræsentant.

Artikel 12

Koordinering af undersøgelserne

1. Når der også indledes en retslig efterforskning, underrettes undersøgelseslederen herom. I så tilfælde sørger undersøgelseslederen for sporbarheden af flight recorders og eventuelt fysisk bevismateriale, som han tager i forvaring. Den retslige myndighed kan udpege en af dens embedsmænd til at ledsage flight recorders eller fysisk bevismateriale til det sted, hvor udlæsning eller behandling finder sted. Kan en undersøgelse eller analyse af sådant fysisk bevismateriale ændre, forandre eller ødelægge dette, kræves forudgående samtykke fra de retslige myndigheder med forbehold af national lovgivning. Hvis der i overensstemmelse med de forhåndsftaler, der er omhandlet i stk. 3, ikke opnås et sådant samtykke inden for en rimelig tidsfrist, der ikke må overstige to uger efter anmodningen, hindrer dette ikke undersøgelseslederen i at foretage en undersøgelse eller en analyse. Når de retslige myndigheder er berettiget til at beslaglægge beviser, skal undersøgelseslederen have omgående og ubegrænset adgang til og mulighed for at anvende sådanne beviser.

2. Bliver det i løbet af sikkerhedsundersøgelsen kendt, eller der opstår mistanke om, at en ulovlig handling efter den nationale lovgivning, f.eks. den nationale lovgivning om efterforskning af havarier, var medvirkende til havariet eller den alvorlige hændelse, informerer undersøgelseslederen straks de kompetente myndigheder herom. Medmindre andet fremgår af artikel 14, udveksles de relevante oplysninger, der indsamles i sikkerhedsundersøgelsen, umiddelbart med disse myndigheder og efter anmodning, og relevant materiale kan også overdrages til disse myndigheder. Udvekslingen af oplysninger og relevant materiale berører ikke sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens ret til at videreføre sikkerhedsundersøgelsen koordineret med de myndigheder, som kan have fået overdraget kontrollen med stedet.

3. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne på den ene side og andre myndigheder, der må forventes at blive inddraget i aktiviteter i tilknytning til sikkerhedsundersøgelsen, f.eks. retslige myndigheder, civile luftfartsmyndigheder samt eftersøgnings- og redningstjenester på den anden side samarbejder med hinanden på baggrund af forhåndsftaler.

Disse aftaler skal respektere sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens uafhængighed og lade den tekniske undersøgelse blive gennemført omhyggeligt og effektivt. Forhåndsftaler omfatter bl.a. følgende emner:

- a) adgang til havaristedet
- b) beskyttelse af og adgang til bevismateriale
- c) indledende og løbende afrapportering om status på de enkelte processer

d) udveksling af oplysninger

e) hensigtsmæssig brug af sikkerhedsoplysninger

f) konfliktløsning.

Medlemsstaterne meddeler disse aftaler til Kommissionen, som videre sender dem til formanden for netværket, Europa-Parlamentet og Rådet til orientering.

Artikel 13

Sikring af bevismateriale

1. Den medlemsstat, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted, er ansvarlig for en sikker behandling af alt bevismateriale og for at træffe alle rimelige foranstaltninger for at beskytte sådant bevismateriale og sørge for en sikker forvaring af luftfartøjet samt dets indhold og vragele, så længe det er nødvendigt af hensyn til sikkerhedsundersøgelsen. Beskyttelse af bevismateriale omfatter sikring ved hjælp af fotografiske eller andre midler af alt bevismateriale, der kunne blive fjernet, slettet, tabt eller destrueret. Sikker forvaring omfatter beskyttelse mod yderligere skade, adgang for uautoriserede personer, tyveri og nedbrydning.

2. I afventning af sikkerhedsundersøgernes ankomst må ingen ændre ved havaristedets tilstand, udtage prøver fra stedet eller flytte eller tage prøver fra luftfartøjet samt dets indhold eller vragele, ej heller flytte eller fjerne luftfartøjet, medmindre et sådant tiltag er påkrævet af sikkerhedshensyn eller for at yde bistand til tilskadekomne personer eller efter udtrykkelig tilladelse fra de myndigheder, der har kontrollen med havaristedet, og, hvis det er muligt, i samråd med sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden.

3. Enhver berørt person tager alle nødvendige skridt til at bevare dokumenter, materiale og optagelser i forbindelse med begivenheden, navnlig for at forebygge, at optagelser af samtaler og alarmer slettes efter flyvningen.

Artikel 14

Beskyttelse af følsomme sikkerhedsoplysninger

1. Følgende optegnelser må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser:

- a) alle erklæringer, som sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har modtaget fra personer i løbet af sikkerhedsundersøgelsen
- b) optegnelser, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen

- c) oplysninger, som er indsamlet af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, og som er af særlig følsom og personlig karakter, herunder oplysninger vedrørende personernes helbredstilstand
- d) materiale, der efterfølgende udarbejdes i løbet af undersøgelsen, f.eks. notater, udkast, udtalelser fra undersøgerne og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysningerne, herunder oplysninger fra flight recorders
- e) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af undersøgere fra andre medlemsstater eller tredjelande i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis, såfremt deres sikkerhedsundersøgelsesmyndighed anmoder herom
- f) udkast til foreløbige eller endelige rapporter eller foreløbige erklæringer
- g) cockpit voice og image optagelser og transskriptioner heraf samt voice optagelser, der er optaget internt i flyvekontrollenheder, idet det også sikres, at oplysninger, der ikke er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder navnlig oplysninger vedrørende privatlivet, beskyttes tilstrækkeligt, jf. dog stk. 3.

2. Følgende optegnelser må ikke stilles til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser eller andre formål, som tilsigter at forbedre luftfartssikkerheden:

- a) al kommunikation mellem personer, som er involveret i operationen af luftfartøjet
- b) skriftlige eller elektroniske optagelser og transskriptioner af optagelser fra flyvekontrollenheder, herunder rapporter og resultater, der er udarbejdet til intern brug
- c) følgebrev til fremsendelse af sikkerhedsanbefalinger fra sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden til modtageren, hvis der anmodes herom af den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, som udsteder anbefalingen
- d) indberetning af hændelser, som indgives i medfør af direktiv 2003/42/EF.

Flight data-recorder optagelser må ikke stilles til rådighed eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser eller luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål, medmindre sådanne optegnelser anonymiseres eller videregives under anvendelse af sikre procedurer.

3. Uanset stk. 1 og 2 kan den myndighed, der har retsplejekompetence, eller den myndighed, der har kompetence til at træffe afgørelse om frigivelse af optegnelser i henhold til national lovgivning, træffe afgørelse om, at fordelene ved at frigive de i stk. 1 og 2 nævnte optegnelser for ethvert andet lovligt formål vejer tungere end de indenlandske og internationale konsekvenser, et sådant skridt kan afstedkomme for eventuelle fremtidige sikkerhedsundersøgelser. Medlemsstaterne kan under overholdelse af EU-lovgivningen beslutte at begrænse de tilfælde, hvor der kan træffes en sådan afgørelse om frigivelse.

Videregivelse af optegnelser som omhandlet i stk. 1 og 2 til en anden medlemsstat til andre formål end sikkerhedsundersøgelse samt, for så vidt angår stk. 2, til andre formål end forbedring af luftfartssikkerheden kan tillades, hvis den nationale lovgivning i den medlemsstat, der videregiver optegnelserne, tillader det. Myndighederne i den modtagende medlemsstat må kun behandle eller frigive optegnelser, der er modtaget ved en sådan videregivelse, efter forudgående høring af den medlemsstat, der videregiver optegnelserne, og med forbehold af den modtagende medlemsstats nationale lovgivning.

4. Der må kun udleveres de oplysninger, der er absolut nødvendige for de i stk. 3 omhandlede formål.

Artikel 15

Meddelelse af oplysninger

1. Personale hos den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed eller enhver anden person, som opfordres til at deltage eller bidrage til sikkerhedsundersøgelsen, er omfattet af gældende regler om tavshedspligt, herunder med hensyn til anonymiteten for personer, der er impliceret i et havari eller en hændelse, i henhold til gældende lovgivning.

2. Med forbehold af forpligtelserne i artikel 16 og 17 meddeler den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed de oplysninger, som den anser for relevante for forebyggelsen af et havari eller en alvorlig hændelse, til personer med ansvar for konstruktion eller vedligeholdelse af luftfartøjer eller luftfartøjsudstyr og enkeltpersoner eller juridiske personer med ansvar for at operere luftfartøjer eller for personaleuddannelse.

3. Med forbehold af forpligtelserne i artikel 16 og 17 meddeler den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed og den eller de akkrediterede repræsentanter, der er omhandlet i artikel 8, EASA og de nationale myndigheder for civil luftfart relevante faktuelle oplysninger, der er indhentet under sikkerhedsundersøgelsen, bortset fra de oplysninger, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, eller som giver anledning til en interessekonflikt. De oplysninger, som EASA og de nationale myndigheder for civil luftfart modtager, beskyttes i overensstemmelse med artikel 14 samt gældende EU-retsakter og national lovgivning.

4. Den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed bemyndiges til at informere ofre og deres pårørende eller deres sammenslutninger eller offentliggøre eventuelle oplysninger om de faktuelle observationer, sikkerhedsundersøgelsens forløb, eventuelle foreløbige rapporter eller konklusioner og/eller sikkerhedsanbefalinger, forudsat at dette ikke bringer målene for sikkerhedsundersøgelsen i fare, og at gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger overholdes fuldt ud.

5. Forud for offentliggørelsen af de i stk. 4 omtalte oplysninger videregiver den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed de pågældende oplysninger til ofrene og deres pårørende eller deres sammenslutninger på en måde, der ikke bringer målene for undersøgelsen i fare.

Artikel 16

Undersøgelserapport

1. Alle sikkerhedsundersøgelser afsluttes med en rapport i en form, der er afpasset efter havariets eller den alvorlige hændelses art og alvor. Af rapporten skal det fremgå, at sikkerhedsundersøgelsens eneste formål er at forebygge fremtidige havarier og hændelser uden at fastslå skyld eller ansvar. Rapporten skal om nødvendigt indeholde sikkerhedsanbefalinger.

2. Rapporten skal sikre anonymitet for alle enkeltpersoner, der er involveret i havariet eller den alvorlige hændelse.

3. Hvis sikkerhedsundersøgelser giver anledning til rapporter før afslutningen af undersøgelsen, kan sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden inden deres offentliggørelse anmode om bemærkninger fra de berørte myndigheder, herunder EASA, og via disse myndigheder fra certifikatindehaveren af typekonstruktionen, producenten og den pågældende operatør. De har tavshedspligt med hensyn til konsultationens indhold som omhandlet i gældende bestemmelser.

4. Inden den endelige rapport offentliggøres, anmoder sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden om bemærkninger fra de berørte myndigheder, herunder EASA, og via disse myndigheder fra certifikatindehaveren af typekonstruktionen, producenten og den pågældende operatør, som har tavshedspligt med hensyn til konsultationens indhold som omhandlet i gældende bestemmelser. I forbindelse med anmodningen om sådanne bemærkninger følger sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden internationale standarder og anbefalet praksis.

5. Oplysningerne, jf. artikel 14, indgår kun i en rapport, hvis de har relevans for analysen af havariet eller den alvorlige hændelse. Oplysninger eller dele af oplysningerne, som ikke er relevant for analysen, videregives ikke.

6. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden offentliggør den endelige rapport hurtigst muligt og om muligt ikke senere end 12 måneder efter datoen for havariet eller den alvorlige hændelse.

7. Kan den endelige rapport ikke offentliggøres inden for 12 måneder, udsender sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for havariet eller den alvorlige hændelse med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.

8. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden sender snarest muligt en genpart af den endelige rapport og sikkerhedsanbefalingerne til:

- a) sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne og myndighederne for civil luftfart i de berørte stater og ICAO i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalet praksis
- b) modtagerne af sikkerhedsanbefalinger som indeholdt i rapporten
- c) Kommissionen og EASA, medmindre rapporten er offentligt tilgængelig i elektronisk form, i så fald behøver sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden blot at underrette dem herom.

Artikel 17

Sikkerhedsanbefalinger

1. I alle faser af undersøgelsen anbefaler sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, efter passende høring af de relevante parter, eventuelle forebyggende foranstaltninger, som efter myndighedens mening må træffes straks for at øge luftfartssikkerheden, i en dateret fremsendelsesskrivelse til de relevante myndigheder, herunder myndigheder i andre medlemsstater eller tredjelande.

2. En sikkerhedsundersøgelsesmyndighed kan også udstede sikkerhedsanbefalinger på grundlag af undersøgelser, analyse af en række undersøgelser eller alle andre aktiviteter, som er gennemført i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4.

3. Sikkerhedsanbefalinger skaber ikke i sig selv formodning om skyld eller ansvar i forbindelse med et havari eller en alvorlig hændelse eller en hændelse.

Artikel 18

Opfølgning på sikkerhedsanbefalinger og database til sikkerhedsanbefalinger

1. Modtageren af en sikkerhedsanbefaling bekræfter modtagelsen af fremsendelsesskrivelsen og informerer inden for 90 dage fra modtagelsen af den pågældende skrivelse den sikkerhedsundersøgelsermyndighed, som udstedte sikkerhedsanbefalingen, om de foranstaltninger, der er truffet eller påtænkes truffet, samt et tidsrum for at udføre dem, hvis dette er relevant, og, hvis der ikke er truffet nogen foranstaltninger, om grundene til dette.

2. Inden for 60 dage efter modtagelsen af svaret underretter sikkerhedsundersøgelsermyndigheden modtageren om, hvorvidt den anser svaret for fyldestgørende, og dette begrundes, hvis den er uenig i beslutningen om at undlade at handle.

3. Hver sikkerhedsundersøgelsermyndighed gennemfører procedurer for at registrere svarene på de af den udstedte sikkerhedsanbefalinger.

4. Enhver enhed, som modtager sikkerhedsanbefalinger, herunder myndigheder med ansvar for civil luftfartssikkerhed på medlemsstats- og EU-niveau, gennemfører procedurer for at overvåge fremskridt med hensyn til de foranstaltninger, der træffes som reaktion på de modtagne sikkerhedsanbefalinger.

5. I det centrale register, der er oprettet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, som udveksles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF⁽¹⁾, registrerer sikkerhedsundersøgelsermyndigheder alle sikkerhedsanbefalinger, som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1 og 2, samt reaktionerne på disse. Sikkerhedsundersøgelsermyndigheder registrerer på lignende vis alle sikkerhedsanbefalinger, som de har modtaget fra tredjelande, i det centrale register.

Artikel 19

Indberetning af begivenheder

1. EASA og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder og deltager regelmæssigt i udvekslingen og analysen af oplysninger, der er omfattet af direktiv 2003/42/EF. Dette skal omfatte onlineadgang for udpegede personer til oplysningerne i det centrale register, som er oprettet i henhold til forordning (EF) nr. 1321/2007, herunder oplysninger, der direkte identificerer det luftfartøj, som indberetningen af hændelsen vedrører, som for eksempel, når det er muligt, dets serie- og registreringsnummer. En sådan adgang

omfatter ikke oplysninger, der identificerer den operatør, som indberetningen af hændelsen vedrører.

2. EASA og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, der er omhandlet i stk. 1, sørger for, at sådanne oplysninger behandles fortroligt i overensstemmelse med gældende lovgivning, og begrænser anvendelsen af disse til, hvad der er strengt nødvendigt for at løse deres sikkerhedsrelaterede forpligtelser. I denne forbindelse skal disse oplysninger kun anvendes til analyse af sikkerhedstendenser, som kan danne grundlag for anonyme sikkerhedsanbefalinger eller retningslinjer for luftdygtighed uden at fastslå skyld eller ansvar.

Artikel 20

Oplysninger om personer og farligt gods om bord

1. EU-luftfartsselskaber, der flyver til eller fra, og tredjelandsluftfartsselskaber, der flyver fra en lufthavn beliggende på de områder i medlemsstaterne, hvor traktaten finder anvendelse, skal gennemføre procedurer, som gør det muligt:

a) så hurtigt som muligt og senest i løbet af to timer efter meddelelsen om, at luftfartøjet har været ude for et havari, at forelægge en valideret liste på grundlag af de bedste tilgængelige oplysninger over alle personer om bord og

b) umiddelbart efter meddelelsen om, at luftfartøjet har været ude for et havari, at forelægge en liste over farligt gods om bord.

2. Listerne i stk. 1 stilles til rådighed for den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsermyndighed, den myndighed, som hver medlemsstat udpeger med henblik på at tage kontakt til de pårørende til de personer, der er om bord, og om nødvendigt til lægetjenester, der kan have behov for oplysningerne for at behandle ofre.

3. For at sikre hurtig underretning af de pårørende om passagerernes tilstedeværelse om bord på det havarede fly skal flyselskaberne tilbyde passagererne mulighed for at angive navn og kontaktoplysninger på den person, der skal kontaktes i tilfælde af havari. Disse oplysninger kan kun anvendes af flyselskaberne i tilfælde af et havari og må ikke videregives til en tredjepart eller bruges i kommercielt øjemed.

4. Navnet på en person om bord må ikke gøres offentlig tilgængelig, før de pårørende til denne person er blevet underrettet af de relevante myndigheder. Den liste, der er nævnt i stk. 1, litra a), skal holdes fortrolig i overensstemmelse med EU-retsakter og national lovgivning, og navnet på hver enkelt person på denne liste må, med forbehold derfor, kun gøres offentligt tilgængelige, for så vidt de pårørende til de pågældende personer om bord ikke har gjort indsigelse.

⁽¹⁾ EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3.

Artikel 21

Bistand til ofrene for havarier og deres pårørende

1. Med henblik på at sikre en mere omfattende og harmoniseret reaktion på havarier på EU-niveau opstiller hver medlemsstat på nationalt niveau en beredskabsplan for havarier inden for civil luftfart. En sådan beredskabsplan dækker også bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende.

2. Medlemsstaterne sikrer, at alle luftfartsselskaber, der er registreret på deres område, råder over en plan for bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende. Disse planer skal bl.a. omfatte psykologisk støtte til ofrene for havarier inden for civil luftfart og til deres pårørende og sætte selskaberne i stand til at håndtere et omfattende havari. Medlemsstaterne skal auditere de planer for bistand, som luftfartsselskaberne, der er registreret på deres område, råder over. Medlemsstaterne opfordrer også tredjelandsluftfartsselskaber, der opererer inden for Unionen, til at opstille en sådan plan for bistand til ofrene for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende.

3. I tilfælde af et havari udpeger den medlemsstat, der er ansvarlig for undersøgelsen, eller den medlemsstat, hvor det luftfartsselskab, hvis luftfartøj er havareret, er indregistreret, eller den medlemsstat, der har et stort antal statsborgere om bord på det havarerede luftfartøj, en referent med ansvar for kontakt og oplysninger til ofrene og deres pårørende.

4. En medlemsstat eller et tredjeland, der på grund af dødsfald eller alvorlige kvæstelser blandt dennes borgere har særlig interesse i et havari, som er indtruffet på de områder i medlemsstaterne, hvor traktaterne finder anvendelse, har ret til at udpege en ekspert, som gives ret til at:

- a) aflægge besøg på havaristedet
- b) få adgang til relevante faktuelle oplysninger, som den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed har indvilliget i at frigive til offentligheden, og til oplysninger om fremskridt med hensyn til undersøgelsen

c) modtage en genpart af den endelige rapport.

5. En ekspert, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 4, kan med forbehold af den gældende lovgivning bistå ved identifikationen af ofrene og deltage på møder med de overlevende fra dennes stat.

6. I overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører⁽¹⁾ skal også tredjelandes luftfartsselskaber opfylde de

⁽¹⁾ EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1.

forpligtelser vedrørende forsikring, der er fastsat i den nævnte forordning.

Artikel 22

Aktindsigt og beskyttelse af personoplysninger

1. Denne forordning anvendes med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter⁽²⁾.

2. Denne forordning anvendes i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁽⁴⁾.

Artikel 23

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 24

Ændring af forordningen

Denne forordning skal gennemgås senest den 3. december 2014. Mener Kommissionen, at denne forordning bør ændres, skal den anmode netværket om at afgive en foreløbig udtalelse, som også sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, medlemsstaterne og EASA.

Artikel 25

Ophævelser

Direktiv 94/56/EF ophæves.

Artikel 26

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⁽²⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, 20. oktober 2010.

På Europa-Parlamentets vegne

J. BUZEK

Formand

På Rådets vegne

O. CHASTEL

Formand

BILAG

Liste med eksempler på alvorlige hændelser

De anførte hændelser er typiske eksempler på hændelser, som sandsynligvis er alvorlige hændelser. Listen er ikke udtømmende, og den tjener kun som vejledning for så vidt angår definitionen af udtrykket »alvorlig hændelse«:

- En aktuel kollisionsrisiko, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation, eller hvor en afværgemanøvre ville have været på sin plads.
 - Kontrolleret flyvning imod terræn, hvor kollision kun undgås med nød og næppe.
 - Afbrudt start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
 - Start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
 - Landinger eller landingsforsøg på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
 - Alvorlige svigt med hensyn til at nå op på den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
 - Brand eller røgudvikling i passagerkabine, lastrum eller motorer, også selv om disse brande slukkes med brandslukningsudstyret.
 - Hændelser, hvor flyvesætningen har akut behov for at bruge iltmaske.
 - Strukturel skade på luftfartøjet eller motorskade, herunder motorhavarier i turbinmotorer, der ikke er klassificeret som et havari.
 - Flere forskellige funktionsfejl i et eller flere af luftfartøjets systemer, der har alvorlig indvirkning på operationen af luftfartøjet.
 - Flyvesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen.
 - En brændstofbeholdning, som gør det påkrævet for piloten at melde, at der foreligger en nødsituation.
 - Indtrængen på start- og landingsbanen med alvorlighedsklassificering A i henhold til Incursions (ICAO Doc 9870) indeholder oplysninger om alvorlighedsklassificering.
 - Hændelser i forbindelse med start og landing. Hændelser som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider.
 - Systemsvigt, vejrfænomener, flyvning uden for det tilladte flyveområde, eller andre tildragelser, der vil kunne gøre det vanskeligt at bevare kontrollen over luftfartøjet.
 - Svigt i mere end ét system inden for et flerstrengt system, der er obligatorisk for styring og navigering af luftfartøjer.
-