

REGULATION (EU) No 996/2010 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and
repealing Directive 94/56/EC

UOFFISIELL ÖVERSÄTTELSE

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 996/2010**av 20. oktober 2010****om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION har —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,
etter samråd med Regionkomiteen,under henvisning til uttalelse fra EUs datatilsynsmann⁽²⁾,etter framgangsmåten fastsatt i den alminnelige regelverksprosess⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Et allment høyt sikkerhetsnivå bør sikres for den sivile luftfart i Europa, og alt bør gjøres for å redusere antallet ulykker og hendelser for å sikre offentlighetens tillit til lufttransport.
- 2) Rask gjennomføring av sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser innen sivil luftfart bedrer flysikkerheten og bidrar til å forebygge forekomsten av ulykker og hendelser.
- 3) Rapportering, analyser og formidling av resultatene med hensyn til sikkerhetsrelaterte hendelser er av grunnleggende betydning for å bedre flysikkerheten. Derfor bør Kommisjonen legge fram et forslag om å endre europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni om rapportering av hendelser i sivil luftfart⁽⁴⁾ før 31. desember 2011.
- 4) Sikkerhetsundersøkelsenes eneste formål bør være å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten å fordele skyld eller ansvar.
- 5) Det bør tas hensyn til Konvensjonen om internasjonal luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 (Chicago-

(1) Uttalelse avgitt 27. mai 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(2) EUT C 132 av 21.5.2010, s. 1.

(3) Europaparlamentets holdning av 21.9.2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 11.10.2010.

(4) EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

konvensjonen), som fastsetter at nødvendige tiltak for å sikre sikker drift av luftfartøyer skal gjennomføres. Det bør tas særlig hensyn til vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen og senere endringer av dette, som fastsetter internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser og en definisjon av uttrykkene registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat, produksjonsstat og hendelsesstat, som benyttes der.

- 6) I henhold til internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter fastsatt i vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen, skal undersøkelsen av ulykker og alvorlige hendelser gjennomføres under den stats ansvar der ulykken eller den alvorlige hendelsen har inntruffet, eller under registreringsstatens ansvar dersom stedet der ulykken eller den alvorlige hendelsen inntraff, ikke entydig kan anses å tilhøre noen stats territorium. En stat kan delegere oppgaven med å gjennomføre undersøkelsen til en annen stat eller anmode den om bistand. Sikkerhetsundersøkelser i Unionen skal gjennomføres på tilsvarende måte.
- 7) Erfaringene fra gjennomføringen av rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart⁽¹⁾ bør brukes for å forbedre effektiviteten i undersøkelsen og forebyggingen av ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Unionen.
- 8) Det bør tas hensyn til de endringer i de institusjonelle rammer og rammereglene for sikkerheten i sivil luftfart i Unionen som har funnet sted etter vedtakelsen av direktiv 94/56/EF, særlig opprettelsen av Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA). Det bør også tas hensyn til sikkerhetstilrådingenes unionsdimensjon, ettersom flysikkerhet i økende grad reguleres på unionsplan.
- 9) EASA ivaretar på medlemsstatenes vegne konstruksjons-, produksjons- og registreringsmedlemsstatens funksjoner og oppgaver når det gjelder godkjenning av konstruksjon, som angitt i Chicago-konvensjonen med vedlegg. EASA bør derfor i samsvar med vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen inviteres til å delta i en sikkerhetsundersøkelse med sikte på å bidra, innenfor sitt myndighetsområde, til at undersøkelsene gjennomføres på en effektiv måte og sikre sikker flykonstruksjon, uten at dette berører undersøkelsens uavhengighet. Nasjonale sivile luftfartsmyndigheter bør tilsvarende inviteres til å delta i sikkerhetsundersøkelser.
- 10) Med tanke på deres sikkerhetsansvar bør personer som er utpekt av EASA og av de nasjonale sivile luftfartsmyndigheter, ha tilgang til opplysninger som trengs for å vurdere sikkerhetskravenes effektivitet.
- 11) For å sikre bedre forebygging av luftfartsulykker og -hendelser bør EASA, i samarbeid med medlemsstatenes vedkommende myndigheter, også delta i utvekslingen og analysen av opplysninger innenfor rammen av medlemsstatenes ordninger for hendelsesrapportering i samsvar med direktiv 2003/42/EF, samtidig som enhver interessekonflikt unngås. Disse opplysningene bør ha tilstrekkelig vern mot uautorisert bruk eller offentliggjøring.
- 12) At EASA og medlemsstatenes vedkommende myndigheter deltar i utvekslingen og analysen av opplysninger som omfattes av direktiv 2003/42/EF, gjennom direkteopplett tilgang til relevante sikkerhetsrelaterte opplysninger i det sentrale datalager over opplysninger om hendelser innen sivil luftfart, anses å kunne være en fordel for sikkerhetsundersøkelsene.
- 13) Sikkerhetsundersøkelsenes omfang bør være avhengig av hvilken lærdom som kan trekkes av dem når det gjelder å bedre flysikkerheten, særlig med hensyn til behovet for kostnadseffektiv utnyttelse av undersøkelsesressursene i Unionen.
- 14) Sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser bør gjennomføres av eller under kontroll av en uavhengig myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser for å unngå enhver interessekonflikt og ekstern påvirkning ved fastsettelsen av årsakene til de hendelser som undersøkes.

(1) EUT L 319 av 12.12.1994, s. 14.

- 15) Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser spiller en sentral rolle i sikkerhetsundersøkelsesprosessen. Deres arbeid er av største betydning for fastsettelsen av årsakene til en ulykke eller hendelse. Det er derfor avgjørende at de kan gjennomføre sine undersøkelser helt uavhengig, samtidig som de også må ha tilstrekkelige finansielle og menneskelige ressurser til å gjennomføre effektive undersøkelser.
- 16) Kapasiteten hos medlemsstatenes myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør styrkes, og et samarbeid mellom dem er nødvendig for å gjøre undersøkelsene mer effektive og forebygge ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Unionen.
- 17) Samordningsrollen til myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør erkjennes og styrkes i europeisk sammenheng for å skape en reell flysikkerhetsmessig tilleggsverdi, og bør bygge på det samarbeid som allerede finnes mellom disse myndigheter og de undersøkelsesressurser som er tilgjengelige i medlemsstatene, som bør brukes på mest mulig effektiv måte. Slik anerkjennelse og styrking kan best oppnås gjennom det europeiske nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «nett»), hvis rolle og oppgaver bør være klart definert.
- 18) Nettet bør gjennomføre sine samordningsaktiviteter på en åpen og uavhengig måte og støttes aktivt av Unionen.
- 19) Målene for denne forordning kan bedre oppnås gjennom samarbeid med tredjestater, som vil kunne gis tillatelse til å delta som observatører i nettets arbeid.
- 20) Ettersom det er avgjørende å sikre klare rettigheter for sikkerhetsundersøkelser bør medlemsstatene, i samsvar med gjeldende lovgivning vedrørende fullmaktene til de myndigheter som er ansvarlige for rettslige undersøkelser, og der det er aktuelt, i nært samarbeid med disse myndigheter, sikre at myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan utføre sine oppgaver under de best mulige vilkår av hensyn til flysikkerheten. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør derfor gis umiddelbar og ubegrenset tilgang til ulykkesstedet, og alt som er nødvendig for å oppfylle kravene til en sikkerhetsundersøkelse, bør gjøres tilgjengelig for dem, uten at det går utover målene for en rettslig undersøkelse.
- 21) En sikkerhetsundersøkelse kan bare være effektiv dersom viktige beviser bevares på behørig måte.
- 22) Sikkerhetssystemet for sivil luftfart er basert på tilbakemeldinger og lærdom fra ulykker og hendelser og krever streng anvendelse av fortrolighetsregler for å sikre framtidig tilgang til verdifulle informasjonskilder. I denne sammenheng bør følsomme sikkerhetsopplysninger vernes på en hensiktsmessig måte.
- 23) En ulykke berører en rekke ulike offentlige interesser, som forebygging av framtidige ulykker og god rettspleie. Disse interessene går utover de berørte parters individuelle interesser og utover den konkrete hendelsen. For å garantere den allmenne offentlige interesse er det nødvendig å ha den riktige balansen mellom alle interesser.
- 24) Systemet for sivil luftfart bør også arbeide for et miljø uten sanksjoner som legger til rette for en spontan rapportering av hendelser og dermed fremmer prinsippet om en «rettferdighetskultur».
- 25) De opplysninger som en person gir innenfor rammen av en sikkerhetsundersøkelse, bør ikke brukes mot denne person, i samsvar med forfatningsmessige prinsipper og nasjonal lovgivning.
- 26) Medlemsstatene bør ha mulighet til å begrense antallet tilfeller der en beslutning om offentliggjøring av opplysninger som er mottatt i forbindelse med en sikkerhetsundersøkelse, kan treffes uten at dette påvirker rettssystemets virkemåte.
- 27) For å forebygge ulykker og hendelser er det viktig at relevante opplysninger, herunder særlig rapporter og sikkerhetstilråinger som følger av sikkerhetsundersøkelser, formidles så fort som mulig.

- 28) De sikkerhetstilrådingene som følger av undersøkelsen av en ulykke eller alvorlig hendelse, eller andre kilder som sikkerhetsstudier, bør alltid vurderes av vedkommende myndighet og ved behov lede til hensiktsmessige tiltak for å sikre at ulykker og hendelser innen sivil luftfart forebygges på hensiktsmessig måte.
- 29) Forskningsframskritt både når det gjelder posisjonsbestemmelse av luftfartøyer i sanntid og muligheten til å få tilgang til opplysninger fra ferdskriversen uten at den er fysisk til stede, bør oppmuntres for å forbedre de verktøy som undersøkerne har tilgjengelig for å fastslå årsakene til en ulykke og for å øke muligheten til å forebygge nye hendelser. En slik utvikling vil være et viktig skritt framover for flysikkerheten.
- 30) Erfaringen har vist at det til tider kan være vanskelig raskt å få tak i pålitelige lister over personer om bord på et luftfartøy, men også at det er viktig å fastsette en tidsfrist for når et luftfartsselskap kan pålegges å legge fram en slik liste. I tillegg bør opplysningene som slike lister inneholder, vernes mot uautorisert bruk og offentliggjøring. På samme måte er det nødvendig at opplysninger om farlig gods om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, er tilgjengelig for å redusere risikoene for sikkerhetsundersøkerne på hendelsesstedet.
- 31) Etter en flyulykke er det vanskelig å raskt finne fram til rett kontaktperson for å melde at en passasjer befant seg om bord. Passasjerene bør derfor gis mulighet til å utpeke en kontaktperson.
- 32) Bistanden til ofre for en flyulykke og deres pårørende bør spesifiseres i tilstrekkelig grad.
- 33) Hvordan medlemsstatene og luftfartsselskapene håndterer en ulykke og følgene av den, er av helt avgjørende betydning. Medlemsstatene bør i dette henseende ha en beredskapsplan som særlig omfatter beredskapstjenester på lufthavner og bistand til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Luftfartsselskapene bør også ha en plan for bistand til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Det bør legges særlig vekt på støtte til og kommunikasjon med ofrene og deres pårørende og deres organisasjoner.
- 34) I anvendelsen av denne forordning bør reglene for tilgang til data, databehandling og personvern fastsatt i relevante unionsrettsakter, overholdes fullt ut.
- 35) Sanksjoner bør framfor alt gjøre det mulig å straffe enhver person som i strid med denne forordning gir ut opplysninger som er beskyttet av denne forordning, hindrer tiltak som vedtas av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ved å hindre undersøkerne i å utføre sine oppgaver, eller nekter å legge fram relevante registreringer, opplysninger og dokumenter ved å skjule, endre eller ødelegge dem, eller som har kjennskap til at en ulykke eller alvorlig hendelse er inntruffet, men som ikke opplyser de relevante myndigheter om dette.
- 36) Etersom målet for denne forordning, som er å fastsette felles regler for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, fordi denne forordning omfatter hele Europa, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 37) Direktiv 94/56/EF bør derfor oppheves.
- 38) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn fra London av 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses for å utgjøre overholdelse av 1987-erklæringen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordning har som mål å bedre flysikkerheten ved å sikre et høyt nivå av effektivitet, hurtighet og kvalitet i europeiske sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart, hvis eneste mål er å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten å fordele skyld eller ansvar, herunder gjennom opprettelse av et europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart. Den fastsetter også regler om tilgang i rett tid til opplysninger om alle personer og alt farlig gods om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke. Videre har den som mål å forbedre bistanden til ofre for flyulykker og deres pårørende.
2. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre Kongeriket Spanias og Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irlands rettslige standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

- 1) «ulykke» en hendelse knyttet til driften av et luftfartøy, som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet, eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av, og der
 - a) en person blir dødelig eller alvorlig skadet som følge av at vedkommende
 - befinner seg om bord i luftfartøyet, eller
 - er i direkte berøring med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller
 - er direkte utsatt for eksosstrøm fra jetmotorer,unntatt når skadene har naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som vanligvis ikke er tilgjengelig for passasjerer og besetning, eller
 - b) luftfartøyet utsettes for skade eller strukturelle feil som har ugunstig innvirkning på strukturens styrke eller på luftfartøyets yteevne eller flyegegenskaper og som vanligvis nødvendiggjør en større reparasjon eller utskiftning av den skadede delen, med unntak av motorsvikt eller motorskade når skaden er begrenset til en enkelt motor (herunder dens deksler eller tilbehør), propeller, vingespisser, antenner, sonder, ledeskovler, dekk, bremses, hjul, glattkledning, paneler, understellsluker, frontruter, luftfartøyets hud (små bulker eller hull) eller mindre skader på hovedrotor, halerotor, landingsunderstell, og skader som skyldes sammenstøt med hagl eller fugl (herunder hull i radomen), eller
 - c) luftfartøyet er savnet eller er fullstendig utilgjengelig,
- 2) «akkreditert representant» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner er utpekt av en stat for å delta i en sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres av en annen stat. En akkreditert representant utpekt av en medlemsstat skal tilhøre en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser,

- 3) «rådgiver» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner er utpekt av en stat for å bistå sin akkrediterte representant i en sikkerhetsundersøkelse,
- 4) «årsaker» de handlinger, unnlater, begivenheter, forhold eller en kombinasjon av dem, som forårsaket ulykken eller hendelsen. En identifisering av årsakene innebærer ikke noen fordeling av skyld eller at forvaltningsrettslig, sivilrettslig eller strafferettslig ansvar fastsettes,
- 5) «dødelig skade» skade som en person pådrar seg i en ulykke, og som medfører vedkommendes død innen 30 dager etter den dag ulykken inntraff,
- 6) «ferdskraver» enhver type registreringsinnretning montert i et luftfartøy med sikte på å lette sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser,
- 7) «hendelse» en annen hendelse enn en ulykke i tilknytning til driften av et luftfartøy, som påvirker eller kan påvirke driftssikkerheten,
- 8) «internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter» internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser vedtatt i samsvar med artikkel 37 i Chicago-konvensjonen,
- 9) «undersøkelsesleder» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner har ansvaret for å organisere, gjennomføre og lede en sikkerhetsundersøkelse,
- 10) «operatør» en fysisk eller juridisk person som driver eller tilbyr å drive ett eller flere luftfartøyer,
- 11) «involvert person» eieren, et besetningsmedlem, operatøren av et luftfartøy som er innblandet i en ulykke eller alvorlig hendelse, en person som deltar i vedlikeholdet, konstruksjonen eller produksjonen av dette luftfartøyet eller i opplæringen av dets besetning, en person som deltar i ytelsen av flygekontroll-, flygeinformasjons- eller flyplasstjenester og som har ytt tjenester til luftfartøyet, personale fra den nasjonale sivile luftfartsmyndighet eller EASAs personale,
- 12) «foreløpig rapport» kommunikasjonen som brukes for omgående formidling av opplysninger i undersøkelsens innledende stadier,
- 13) «pårørende» nærmeste familie og/eller nære slektninger og/eller annen person med nær tilknytning til et offer for en ulykke, slik dette er definert i nasjonal lovgivning i offerets hjemstat,
- 14) «sikkerhetsundersøkelse» en prosess som gjennomføres av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser med sikte på å forebygge ulykker og hendelser og som omfatter innsamling og analyse av opplysninger, utarbeidelse av konklusjoner, herunder fastsettelse av årsak(er) og/eller medvirkende faktorer og om nødvendig utarbeidelse av sikkerhetstilrådinger,
- 15) «sikkerhetstilråding» et forslag som er framsatt av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser på grunnlag av opplysninger som stammer fra en sikkerhetsundersøkelse eller andre kilder som sikkerhetsstudier, som har som formål å forebygge ulykker og hendelser,

- 16) «alvorlig hendelse» en hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke, som er knyttet til driften av et luftfartøy, og som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet, eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av. En liste over eksempler finnes i vedlegget,
- 17) «alvorlig skade» en skade som en person pådrar seg i en ulykke, og som
- a) krever et sykehusopphold på mer enn 48 timer, der innleggelse skjer innen sju dager etter den dag skaden oppstod,
 - b) innebærer brudd på en knokkel (med unntak av ukompliserte brudd på fingrer, tær eller nese),
 - c) innebærer flenger som forårsaker kraftig blødning, eller skade på nerver, muskler eller sener,
 - d) innebærer skade på et indre organ,
 - e) innebærer annen- eller tredjegradsforbrenning eller forbrenning som omfatter mer enn 5 % av kroppens overflate,
 - f) skyldes at vedkommende beviselig er blitt utsatt for smittsomme stoffer eller skadelig stråling.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på sikkerhetsundersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser
 - a) som har inntruffet på territoriet til de medlemsstater der traktatene får anvendelse, i samsvar med medlemsstatenes internasjonale forpliktelser,
 - b) som har inntruffet utenfor territoriet til de medlemsstater der traktatene får anvendelse, og som involverer luftfartøyer som er registrert i en medlemsstat eller som drives av et foretak som er etablert i en medlemsstat, når slike undersøkelser ikke gjennomføres av en annen stat,
 - c) der en medlemsstat i henhold til internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter har rett til å utpeke en akkreditert representant med henblikk på å delta som registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat eller stat som bidrar med opplysninger, anlegg eller sakkyndige etter anmodning fra staten som gjennomfører undersøkelsen,
 - d) der en medlemsstat hvis borgere har omkommet eller blitt alvorlig skadet, og som derfor har en særlig interesse, får tillatelse fra den stat som gjennomfører undersøkelsen, til å utpeke en sakkyndig.
2. Denne forordning får også anvendelse på spørsmål som gjelder rask tilgang til opplysninger om alle personer og alt farlig godt om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, og bistand til ofre for flyulykker og deres pårørende.
3. Denne forordning får ikke anvendelse på sikkerhetsundersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser som involverer luftfartøyer

som deltar i militær-, toll- eller polititjenester eller lignende tjenester med mindre den berørte medlemsstat fastsetter det i samsvar med artikkel 5 nr. 4 og nasjonal lovgivning.

Artikkel 4

Myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart

1. Hver medlemsstat skal sikre at sikkerhetsundersøkelsene gjennomføres eller overvåkes, uten ekstern påvirkning, av en fast nasjonal myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser») som kan gjennomføre en full sikkerhetsundersøkelse helt uavhengig, enten på egen hånd eller gjennom avtaler med andre myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser.
2. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal være funksjonelt uavhengig særlig av de luftfartsmyndigheter som har ansvar for luftdyktighet, sertifisering, luftfartsoperasjoner, vedlikehold, utstedelse av lisenser, flygekontroll og flyplassdrift, og av alle andre parter og organer hvis interesser eller oppdrag vil kunne komme i konflikt med den oppgaven som er betrodd myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser eller påvirke dens objektivitet.
3. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal i forbindelse med gjennomføringen av sikkerhetsundersøkelsen verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra noen og skal ha uinnskrenket myndighet til å bestemme hvordan sikkerhetsundersøkelsene skal gjennomføres.
4. Den virksomhet som betros myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, kan utvides til å omfatte innsamling og analyse av opplysninger knyttet til flysikkerhet, særlig for å unngå ulykker, i den grad denne virksomhet ikke påvirker dens uavhengighet og ikke medfører noe ansvar når det gjelder regelverk, forvaltning eller standarder.
5. En sikkerhetsrapport skal offentliggjøres hvert år på nasjonalt plan for å holde offentligheten underrettet om det generelle sikkerhetsnivået innen luftfart. I denne analysen skal kildene til fortrolige opplysninger ikke røpes.
6. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal av den respektive medlemsstat gis nødvendige midler til å kunne utføre sine oppgaver på en uavhengig måte og skal kunne råde over tilstrekkelige ressurser for dette. Særlig skal
 - a) lederen for myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og/eller, dersom myndigheten håndterer ulike transportsystemer, lederen for luftfartsavdelingen, ha den erfaring og kompetanse innen sikkerhet i sivil luftfart som kreves for å kunne utføre sine oppgaver i samsvar med denne forordning og nasjonal lovgivning,
 - b) undersøkerne ha en status som gir dem den nødvendige garanti for uavhengighet,
 - c) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser som minimum omfatte minst én tilgjengelig undersøker som kan fungere som undersøkelsesleder i tilfelle av en større flyulykke,
 - d) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ha et budsjett som gjør at den kan utføre sine oppgaver,
 - e) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ha til rådighet, enten direkte eller gjennom samarbeidet nevnt i artikkel 6, eller gjennom ordninger med andre nasjonale myndigheter eller organer, kvalifisert personell og egnede anlegg, herunder kontorer og hangarer, for oppbevaring og undersøkelse av luftfartøyet, dets innhold og vrakrester.

*Artikkel 5***Undersøkelsesplikt**

1. Alle ulykker og alvorlige hendelser som involverer andre luftfartøyer enn de som er angitt i vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå⁽¹⁾, skal være gjenstand for en sikkerhetsundersøkelse i den medlemsstat på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen inntraff.
2. Dersom et luftfartøy som ikke er angitt i vedlegg II til forordning (EF) nr. 216/2008 men som er registrert i en medlemsstat, er innblandet i en ulykke eller alvorlig hendelse på et sted som ikke entydig kan anses å tilhøre noen stats territorium, skal sikkerhetsundersøkelsen gjennomføres av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i den medlemsstat der luftfartøyet er registrert.
3. Omfanget av sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 og framgangsmåten som skal følges ved gjennomføringen av slike sikkerhetsundersøkelser, skal fastsettes av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, idet den tar hensyn til den lærdom den forventer å trekke av disse undersøkelsene for å bedre flysikkerheten, herunder for luftfartøyer med en største tillatte startmasse på eller under 2 250 kg.
4. Dersom de kan forventes å trekke lærdom av betydning for flysikkerheten, kan myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser beslutte, i samsvar med medlemsstatenes nasjonale lovgivning, å undersøke andre hendelser enn dem som er nevnt i nr. 1 og 2, og ulykker eller alvorlige hendelser som gjelder andre typer luftfartøyer.
5. Sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 skal ikke på noen måte fordele skyld eller ansvar. De skal være uavhengige av, atskilt fra og ikke berøre eventuelle rettslige eller forvaltningsmessige skritt for å fordele skyld eller ansvar.

*Artikkel 6***Samarbeid mellom myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser**

1. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser fra en medlemsstat kan anmode om bistand fra myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i andre medlemsstater. Dersom en myndighet for sikkerhetsundersøkelser etter en anmodning samtykker i å gi bistand, skal slik bistand i den grad det er mulig, gis vederlagsfritt.
2. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan delegerer gjennomføringen av en sikkerhetsundersøkelse av en ulykke eller alvorlig hendelse til en annen myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser etter gjensidig avtale og skal lette den annen myndighets undersøkelser.

*Artikkel 7***Europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart**

1. Medlemsstatene skal sikre at deres myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i fellesskap oppretter et europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «nett»), som skal bestå av lederne for myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i hver medlemsstat og/eller, dersom myndigheten håndterer ulike transportsystemer, lederen for luftfartsavdelingen, eller deres representanter, herunder en leder valgt blant disse for en periode på tre år.

Lederen skal i nært samarbeid med nettets medlemmer utarbeide nettets årlige arbeidsprogram, som skal oppfylle de mål og være i samsvar med de ansvarsområder som er angitt i henholdsvis nr. 2 og 3. Kommisjonen skal oversende arbeidsprogrammet til

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

Europaparlamentet og Rådet. Lederen skal også utarbeide en dagsorden for møtene i nettet.

2. Nettet skal bestrebe seg på ytterligere å forbedre kvaliteten på de undersøkelser som gjennomføres av myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og styrke deres uavhengighet. Særlig skal det arbeide for å oppnå en høy standard på undersøkelsesmetoder og opplæring av undersøkere.
3. For å nå målene i nr. 2 skal nettet særlig være ansvarlig for å
 - a) utarbeide forslag til og gi råd til Unionens institusjoner i alle spørsmål som gjelder utarbeidelse og gjennomføring av Unionens politikk og regelverk for undersøkelser og forebygging av ulykker og hendelser,
 - b) fremme utvekslingen av opplysninger som kan bidra til å bedre flysikkerheten, og aktivt bidra til et strukturert samarbeid mellom myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, Kommisjonen, EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter,
 - c) samordne og ved behov organisere fagfellevurderinger, relevant opplæringsvirksomhet og kompetanseutviklingsprogrammer for undersøkere,
 - d) fremme beste undersøkelsespraksis med sikte på å utvikle en felles metode for sikkerhetsundersøkelser i Unionen og utarbeide et register over slik praksis,
 - e) styrke undersøkelseskapasiteten hos myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, særlig ved å utvikle og administrere en ramme for deling av ressurser,
 - f) gi nødvendig bistand, på anmodning fra myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i henhold til artikkel 6, herunder men ikke begrenset til en liste over undersøkere, utstyr og kapasitet i andre medlemsstater som kan benyttes av en myndighet som gjennomfører en undersøkelse,
 - g) ha tilgang til opplysningene i databasen nevnt i artikkel 18 og analysere sikkerhetstilrådingene som finnes der, med sikte på å identifisere viktige sikkerhetstilrådingene av betydningen for hele Unionen.
4. Kommisjonen skal regelmessig underrette Europaparlamentet og Rådet om nettets arbeid. Europaparlamentet skal også informeres når Rådet eller Kommisjonen sender en anmodning til nettet.
5. Medlemmene av nettet skal verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra noe organ som kan påvirke sikkerhetsundersøkelsens uavhengighet.
6. EASA skal inviteres, der dette er hensiktsmessig, til å delta som observatør på møtene i nettet. Nettet kan også invitere observatører fra myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i tredjestater og andre relevante sakkynndige til å delta på dets møter.
7. Kommisjonen skal knyttes tett til nettets arbeid og skal ha den nødvendige støtte fra nettet når det gjelder relevante aspekter ved utviklingen av Unionens politikk og regelverk for undersøkelser og forebygging av ulykker innen sivil luftfart. Kommisjonen skal gi nettet den nødvendige støtte, herunder blant annet bistand til forberedelse og organisering av møtene og offentliggjøring av en årsrapport om nettets arbeid. Kommisjonen skal oversende årsrapporten til Europaparlamentet og Rådet.

*Artikkel 8***EASAs og nasjonale sivile luftfartsmyndigheters deltakelse i sikkerhetsundersøkelser**

1. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal, forutsatt at kravet om at det ikke skal forekomme noen interessekonflikt er oppfylt, invitere EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter i de berørte medlemsstater, innen rammen av deres respektive myndighet, til å utpeke en representant som skal delta
 - a) som rådgiver for undersøkelseslederen for en sikkerhetsundersøkelse i henhold til artikkel 5 nr. 1 og 2 som gjennomføres på territoriet til en medlemsstat eller på det sted som er nevnt i artikkel 5 nr. 2, under undersøkelseslederens kontroll og etter dennes skjønn,
 - b) som rådgiver som i henhold til denne forordning er utpekt til å bistå medlemsstatenes akkrediterte representant(er) i enhver sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres i en tredjestat, der en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser er invitert til å utpeke en akkreditert representant i samsvar med internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser, under tilsyn av den akkrediterte representanten.
2. Deltakerne nevnt i nr. 1 skal særlig ha rett til å
 - a) besøke ulykkesstedet og undersøke vrakrestene,
 - b) foreslå spørsmålstemaer og innhente opplysninger fra vitner,
 - c) få kopier av alle relevante dokumenter og innhente relevante faktaopplysninger,
 - d) delta i utlesningen av opptaksmedier, unntatt opptak fra tale- eller bilderegistrator i førerkabinen,
 - e) delta i undersøkelsesarbeid som utføres på andre steder enn på ulykkesstedet, for eksempel undersøkelse av komponenter, prøvinger og simuleringer, tekniske redegjørelser og møter om framdriften i undersøkelsen, unntatt der dette er knyttet til fastsettelse av årsakene eller utarbeidelse av sikkerhetstilrådingen.
3. EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter skal støtte undersøkelser som de deltar i, ved å bidra med de opplysninger, rådgivere og utstyr som den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har anmodet om.

*Artikkel 9***Forpliktelse til å melde ulykker og alvorlige hendelser**

1. Enhver berørt person som har kjennskap til at en ulykke eller alvorlig hendelse har funnet sted, skal uten opphold melde den til vedkommende myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i hendelsesstaten.
2. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal uten opphold og i samsvar med internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter underrette Kommisjonen, EASA, Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) og berørte medlemsstater og tredjestater om alle ulykker og alvorlige hendelser som den har fått melding om.

*Artikkel 10***Medlemsstatenes deltakelse i sikkerhetsundersøkelser**

1. Etter at den har mottatt melding om en ulykke eller alvorlig hendelse fra en annen medlemsstat eller en tredjestat, skal de medlemsstater som er registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat og produksjonsstat, snarest mulig underrette medlemsstaten eller tredjestaten på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen har inntruffet, om de har til hensikt å utpeke en akkreditert representant i samsvar med internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter. Dersom en akkreditert representant blir utpekt, skal det også informeres om hans eller hennes navn og kontaktopplysninger, samt forventet ankomstdato dersom den akkrediterte representanten har til hensikt å reise til den stat som sendte meldingen.

2. Akkrediterte representanter for konstruksjonsstaten skal utpekes av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i den medlemsstat på hvis territorium innehaveren av sertifikatet for luftfartøyets eller motorenes typekonstruksjon har sitt hovedforetak .

*Artikkel 11***Sikkerhetsundersøkernes stilling**

1. Når undersøkelseslederen er utpekt av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, skal han eller hun, uten hensyn til en eventuell rettslig undersøkelse, ha myndighet til å treffe de nødvendige tiltak for å oppfylle kravene til sikkerhetsundersøkelsen.

2. Uten hensyn til eventuelle krav om taushetsplikt fastsatt i unionsrettsaktene eller nasjonal lovgivning, skal undersøkelseslederen særlig ha rett til å
 - a) få umiddelbar, ubegrenset og uhindret tilgang til stedet der ulykken eller hendelsen fant sted, og til luftfartøyet, dets innhold og vrakrester,
 - b) sørge for en umiddelbar fortegnelse over bevis og sikre kontrollert fjerning av vrakrester og andre deler med henblikk på undersøkelse og analyse,
 - c) få umiddelbar tilgang til og kontroll over ferdskrivere, deres innhold og alle andre relevante registreringer,
 - d) anmode om og bidra til en fullstendig obduksjon av de omkomne og få umiddelbar tilgang til resultatene av disse undersøkelsene og av prøver som er tatt,
 - e) anmode om en legeundersøkelse av alle personer som deltok i driften av luftfartøyet, eller anmode om at prøver tatt fra dem blir analysert, og få umiddelbar tilgang til resultatene av disse undersøkelsene og prøvene,
 - f) innkalle og undersøke vitner og anmode dem om å avgi eller framskaffe opplysninger eller bevis av betydning for sikkerhetsundersøkelsen,
 - g) få fri tilgang til alle relevante opplysninger og opptegnelser som eieren, innehaveren av sertifikatet for typekonstruksjon, den ansvarlige vedlikeholdsorganisasjon, opplæringsorganisasjonen, operatøren eller produsenten av luftfartøyet, myndighetene med ansvar for sivil luftfart, EASA eller ytere av flysikringstjenester eller flyplassoperatører har.

3. Undersøkelseslederen skal gi sine sakkyndige og rådgivere og de akkrediterte representantene og deres sakkyndige og rådgivere de fullmakter som er angitt i nr. 2, i det omfang som er nødvendig for at de skal kunne delta effektivt i sikkerhetsundersøkelsen. Disse fullmakter berører ikke rettighetene til undersøkernes og sakkyndige utpekt av myndigheten med ansvar for den rettslige undersøkelsen.

4. Enhver som deltar i sikkerhetsundersøkelser skal utføre sine plikter uavhengig og skal verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra andre enn undersøkelseslederen og den akkrediterte representanten.

Artikkel 12

Samordning av undersøkelser

1. I tilfeller der det også innledes en rettslig undersøkelse, skal undersøkelseslederen underrettes om dette. I slike tilfeller skal undersøkelseslederen sørge for at ferdskrivere og alle fysiske bevis kan spores og ta dette i forvaring. Den rettslige myndighet kan utpeke en tjenestemann fra denne myndighet for å ledsage ferdskriverne og de fysiske bevisene til utlesnings- eller behandlingsstedet. Dersom de fysiske bevisene kan bli påvirket, endret eller ødelagt av undersøkelsen eller analysen, skal det på forhånd innhentes samtykke fra de rettslige myndigheter, uten at dette berører nasjonal lovgivning. Dersom slikt samtykke ikke oppnås i samsvar med de forhåndsavtaler som er nevnt i nr. 3, innen rimelig tid og ikke senere enn to uker etter anmodningen, kan undersøkelseslederen likevel gjennomføre undersøkelsen eller analysen. Dersom den rettslige myndighet har rett til å beslaglegge bevis, skal undersøkelseslederen ha umiddelbar og ubegrenset tilgang til og anledning til å bruke slike bevis.

2. Dersom det under en sikkerhetsundersøkelse kommer fram eller oppstår mistanke om at et ulovlig inngrep i henhold til nasjonal lovgivning, for eksempel nasjonal lovgivning om undersøkelser av ulykker, har bidratt til ulykken eller den alvorlige hendelsen, skal undersøkelseslederen umiddelbart underrette vedkommende myndigheter om dette. Med mindre annet følger av artikkel 14, skal relevante opplysninger som innsamles under sikkerhetsundersøkelsen, umiddelbart og på anmodning formidles til disse myndigheter, og relevant materiale kan også overføres til disse myndigheter. Formidling av slike opplysninger og slikt materiale skal ikke påvirke den rett myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har til å fortsette sikkerhetsundersøkelsen i samordning med de myndigheter som kontrollen med stedet måtte være overført til.

3. Medlemsstatene skal sikre at myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser på den ene side, og andre myndigheter som kan bli involvert i arbeidet forbundet med sikkerhetsundersøkelsen, for eksempel rettslige myndigheter, sivile luftfartsmyndigheter og myndigheter med ansvar for søk- og redningstjenester, på den annen side, på forhånd har inngått avtaler om samarbeid.

Disse avtalene skal respektere at myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser er uavhengig, og skal tillate at den tekniske undersøkelsen kan gjennomføres raskt og effektivt. Forhåndsavtalene skal blant annet dekke følgende områder:

- a) tilgang til ulykkesstedet,
- b) bevaring av og tilgang til bevis,
- c) innledende og løpende rapportering om status for de enkelte prosesser,
- d) utveksling av opplysninger,
- e) hensiktsmessig bruk av sikkerhetsopplysninger,
- f) tvisteløsning.

Medlemsstatene skal oversende disse avtalene til Kommisjonen, som skal oversende dem til nettets leder, Europaparlamentet og

Rådet til orientering.

Artikkel 13

Bevaring av bevis

1. Den medlemsstat på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen har inntruffet, skal ha ansvaret for å sikre at alle beviser behandles sikkert, for å treffe alle rimelige tiltak for å beskytte bevisene og for at luftfartøyet, dets innhold og vrakrester forvares sikkert for så lenge som sikkerhetsundersøkelsen krever. Beskyttelse av bevis skal omfatte bevaring, ved fotografiske eller andre midler, av ethvert bevis som vil kunne bli fjernet, slettet, tapt eller ødelagt. Sikker forvaring skal omfatte beskyttelse mot ytterligere skade, tilgang for uvedkommende, tyveri og ødeleggelse.
2. I påvente av at sikkerhetsundersøkerne skal ankomme, skal ingen endre ved ulykkesstedets tilstand eller ta prøver fra det, flytte eller ta prøver av eller fjerne luftfartøyet, dets innhold eller vrakrester, med mindre dette er nødvendig av sikkerhetshensyn eller for å hjelpe skadde personer eller fordi de myndigheter som har kontroll med stedet uttrykkelig har tillatt det, og om mulig etter samråd med myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser.
3. Alle involverte personer skal treffe alle nødvendige tiltak for å bevare dokumenter, materiale og registrerte opplysninger i forbindelse med hendelsen, særlig for å forhindre at opptak av samtaler og alarmer etter flygingen blir slettet.

Artikkel 14

Beskyttelse av følsomme sikkerhetsopplysninger

1. Følgende opplysninger skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser:
 - a) alle forklaringer som myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har opptatt fra personer i løpet av sikkerhetsundersøkelsen,
 - b) opplysninger om identiteten til personer som har avgitt forklaring innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelsen,
 - c) opplysninger som myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har innhentet, og som er av særlig følsom og personlig karakter, herunder opplysninger om privatpersoners helse,
 - d) materiale som siden produseres under undersøkelsen, som notater, utkast, uttalelser skrevet av undersøkerne, uttalelser som kommer til uttrykk i forbindelse med analysen av opplysningene, herunder opplysninger fra ferdskriveren,
 - e) opplysninger og bevis framlagt av undersøkere fra andre medlemsstater eller tredjestater i samsvar med internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter, når de er blitt anmodet om det av sin myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser,
 - f) utkast til foreløpige rapporter, sluttrapporter eller foreløpige erklæringer,
 - g) opptak og utskrifter fra tale- og bilderegistratoren i førerkabinen og opptak av tale i flygekontrollenheter, samtidig som det sikres at opplysninger som ikke er relevante for sikkerhetsundersøkelsen, særlig opplysninger av privat karakter, gis tilstrekkelig vern, uten at dette berører anvendelsen av nr. 3.
2. Følgende opplysninger skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser eller formål som tar sikte på å bedre flysikkerheten:

- a) all kommunikasjon mellom personer som har deltatt i driften av luftfartøyet,
- b) skriftlige eller elektroniske registreringer eller transkripsjoner av registreringer fra flygekontrollenheter, herunder rapporter og resultater som er utarbeidet for interne formål,
- c) følgebrev til oversendelse av sikkerhetstilrådinger fra myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser til mottakeren, dersom den myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser som utsteder tilrådingen, anmoder om det,
- d) hendelsesrapporter innsendt i henhold til direktiv 2003/42/EF.

Registreringer fra ferdskriversen skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen eller luftdyktighets- eller vedlikeholdsformål, med mindre opplysningene er anonymisert eller framgangsmåtene for utlevering er sikre.

3. Uten hensyn til nr. 1 og 2 kan den domstol eller myndighet som har kompetanse til å treffe beslutning om frigivelse av opplysninger i henhold til nasjonal lovgivning, treffe beslutning om at fordelene ved å frigi opplysningene nevnt i nr. 1 og 2 for noe annet lovlig formål, oppveier de negative følger et slikt tiltak kan ha på nasjonalt og internasjonalt plan på denne eller framtidige sikkerhetsundersøkelser. Medlemsstatene kan beslutte å begrense de tilfeller der en slik beslutning om frigivelse kan tas, i samsvar med unionsrettsaktene.

Oversendelse av opplysningene nevnt i nr. 1 og 2 til en annen medlemsstat for andre formål enn sikkerhetsundersøkelse, samt når det gjelder nr. 2, for andre formål enn formål som tar sikte på å bedre flysikkerheten, kan tillates i den utstrekning dette er tillatt i henhold til nasjonal lovgivning i avsendermedlemsstaten. Myndighetene i mottakermedlemsstaten skal bare kunne behandle eller utlevere opplysninger mottatt ved slik oversendelse etter forutgående samråd med avsendermedlemsstaten og med forbehold for nasjonal lovgivning i mottakermedlemsstaten.

4. Bare de opplysninger som er strengt nødvendige for formålene nevnt i nr. 3, kan utleveres.

Artikkel 15

Formidling av opplysninger

1. Personale hos den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og alle andre personer som anmodes om å delta i eller bidra til sikkerhetsundersøkelsen, skal være bundet av taushetsplikt i henhold til gjeldende lovgivning på området, herunder plikt til å bevare anonymiteten til personer involvert i en ulykke eller hendelse.

2. Med forbehold for forpliktelsene fastsatt i artikkel 16 og 17 skal den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser formidle de opplysninger den anser for relevante for å forebygge en ulykke eller en alvorlig hendelse, til personer som har ansvar for produksjon eller vedlikehold av luftfartøyer eller luftfartsutstyr, samt til privatpersoner og rettssubjekter som har ansvar for drift av luftfartøyer eller opplæring av personale.

3. Med forbehold for forpliktelsene fastsatt i artikkel 16 og 17 skal den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og de(n) akkrediterte representanten(e) nevnt i artikkel 8, gi EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter relevante faktaopplysninger som er kommet fram under sikkerhetsundersøkelsen, bortsett fra opplysningene nevnt i artikkel 14 nr. 1 og opplysninger som kan gi opphav til en interessekonflikt. Opplysningene EASA og den nasjonale sivile luftfartsmyndighet mottar, skal beskyttes i samsvar med artikkel 14 og gjeldende unionsrettsakter og nasjonal lovgivning.

4. Den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal ha fullmakt til å underrette ofre og deres pårørende eller deres organisasjoner og offentliggjøre alle opplysninger om faktaobservasjoner og om hvordan sikkerhetsundersøkelsen forløper samt eventuelle foreløpige rapporter eller konklusjoner og/eller sikkerhetstilrådinger, forutsatt at den ikke setter målene for

sikkerhetsundersøkelsen i fare og overholder gjeldende personvernlovgivning til fulle.

5. Før den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser offentliggjør opplysningene nevnt i nr. 4, skal den oversende de samme opplysningene til ofrene og deres pårørende eller deres organisasjoner på en måte som ikke setter målene for sikkerhetsundersøkelsen i fare.

Artikkel 16

Undersøkelsesrapport

1. Hver sikkerhetsundersøkelse skal avsluttes med en rapport i en form tilpasset ulykkens eller den alvorlige hendelsens art og alvorlighetsgrad. Rapporten skal fastslå at sikkerhetsundersøkelsens eneste formål er å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten å fordele skyld eller ansvar. Rapporten skal om nødvendig inneholde sikkerhetstilrådingen.

2. Rapporten skal ivareta anonymiteten til alle privatpersoner involvert i ulykken eller den alvorlige hendelsen.

3. Dersom sikkerhetsundersøkelser gir opphav til rapporter før undersøkelsen er fullført, kan myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, før rapportene offentliggjøres, anmode berørte myndigheter, herunder EASA, og gjennom dem den berørte innehaver av sertifikatet for typekonstruksjon, produsent og operatør, om å framsette merknader. De skal være bundet av gjeldende regler om taushetsplikt med hensyn til innholdet i samrådet.

4. Før sluttrapporten offentliggjøres, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser anmode berørte myndigheter, herunder EASA, og gjennom dem den berørte innehaver av sertifikatet for typekonstruksjon, produsent og operatør, om å framsette merknader, og disse skal være bundet av gjeldende regler om taushetsplikt med hensyn til innholdet i samrådet. Når myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser anmoder om slike merknader, skal den følge internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter.

5. Opplysningene omfattet av artikkel 14 skal medtas i rapporter bare dersom de er relevante for analysen av ulykken eller den alvorlige hendelsen. De opplysninger eller deler av opplysninger som ikke er relevante for analysen, skal ikke legges fram.

6. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal offentliggjøre sluttrapporten så snart som mulig og om mulig innen tolv måneder etter den dato da ulykken eller den alvorlige hendelsen fant sted.

7. Dersom sluttrapporten ikke kan offentliggjøres innen tolv måneder, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser sende ut en foreløpig erklæring minst på hver årssdag for ulykken eller den alvorlige hendelsen med nærmere opplysninger om framdriften i undersøkelsen og eventuelle sikkerhetsspørsmål som er kommet opp.

8. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal snarest mulig sende et eksemplar av sluttrapporten og sikkerhetstilrådingene til

a) myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og sivile luftfartsmyndigheter i de berørte stater, og til ICAO, i samsvar med internasjonale standarder og anbefalte framgangsmåter,

b) mottakerne av sikkerhetstilrådingene i rapporten,

- c) Kommissjonen og EASA, med mindre rapporten er offentlig tilgjengelig med elektroniske midler, og da skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser underrette dem om dette.

Artikkel 17

Sikkerhetstilråding

1. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal på ethvert stadium i sikkerhetsundersøkelsen og etter hensiktsmessig samråd med berørte parter sende et datert følgebrev til de berørte myndigheter, herunder de berørte myndigheter i andre medlemsstater og tredjestater, med anbefaling om eventuelle forebyggende tiltak som den mener det er nødvendig å iverksette umiddelbart for å bedre flysikkerheten.
2. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan også utstede sikkerhetstilråding på grunnlag av studier eller analyser av en rekke undersøkelser eller annet arbeid gjennomført i samsvar med artikkel 4 nr. 4.
3. En sikkerhetstilråding skal ikke i noe tilfelle innebære en formodning om skyld eller ansvar for en ulykke, alvorlig hendelse eller hendelse.

Artikkel 18

Oppfølging av sikkerhetstilråding og databasen over sikkerhetstilråding

1. Mottakeren av en sikkerhetstilråding skal bekrefte mottak av følgebrevet og innen 90 dager etter at brevet ble mottatt, underrette myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser som utstedte tilrådingen, om hvilke tiltak som er iverksatt eller som vurderes, og eventuelt om hvor lang tid som trengs for å fullføre dem, og dersom ingen tiltak iverksettes, årsakene til dette.
2. Innen 60 dager etter at svaret er mottatt, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelsen underrette mottakeren om hvorvidt den anser at svaret er tilfredsstillende eller ikke, og gi en begrunnelse dersom den er uenig i en beslutning om å ikke iverksette noen tiltak.
3. Hver myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal gjennomføre framgangsmåter for å registrere svarene på de sikkerhetstilrådingen den har utstedt.
4. Alle organer som mottar sikkerhetstilråding, herunder myndighetene med ansvar for sikkerheten i sivil luftfart på medlemsstats- og unionsplan, skal gjennomføre framgangsmåter for å overvåke utviklingen når det gjelder tiltak som iverksettes på grunnlag av mottatte sikkerhetstilråding.
5. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal registrere i det sentrale datalager som er opprettet ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 av 12. november 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for registrering i et sentralt datalager av hendelser innen sivil luftfart som utveksles i samsvar med direktiv 2003/42/EF⁽¹⁾, alle sikkerhetstilråding som er utstedt i samsvar med artikkel 17 nr. og 2 samt svarene på disse. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal på samme måte registrere i det sentrale datalager alle sikkerhetstilråding som de mottar fra tredjestater.

(1) EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3.

Artikkel 19

Rapportering av hendelser

1. EASA og vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal samarbeide og delta regelmessig i utvekslingen og analysen av opplysninger omfattet av direktiv 2003/42/EF. Dette skal omfatte direktekoplet tilgang til opplysninger registrert i det sentrale datalager opprettet ved forordning (EF) nr. 1321/2007, herunder opplysninger som direkte identifiserer luftfartøyer som er gjenstand for en hendelsesrapport, som serie- og registreringsnummer, der dette finnes. Slik tilgang skal ikke omfatte opplysninger som identifiserer operatøren som er gjenstand for hendelsesrapporten.
2. EASA og de myndigheter i medlemsstatene som er nevnt i nr. 1, skal sikre fortrolig behandling av slike opplysninger i samsvar med gjeldende lovgivning, og skal begrense bruken av dem til det som er strengt nødvendig for å oppfylle sine sikkerhetsrelaterte forpliktelser. I dette henseende skal disse opplysninger brukes bare for å analysere sikkerhetstendenser som kan danne grunnlag for anonyme sikkerhetstilrådinger eller luftdyktighetspåbud uten å fordele skyld eller ansvar.

Artikkel 20

Opplysninger om personer og farlig gods om bord

1. Luftfartsselskaper i Unionen som gjennomfører flyginger som ankommer eller avgår fra, og luftfartsselskaper i tredjestater som gjennomfører flyginger som avgår fra en lufthavn som ligger på territoriet til de medlemsstater der traktaten får anvendelse, skal gjennomføre framgangsmåter som gjør det mulig å
 - a) snarest mulig og senest to timer etter mottak av en melding om at et luftfartøy har vært ute for en ulykke, legge fram en validert liste, på grunnlag av beste tilgjengelige opplysninger, over alle personer om bord, og
 - b) umiddelbart etter mottak av en melding om at et luftfartøy har vært ute for en ulykke, legge fram en liste over farlig gods om bord.
2. Listene nevnt i nr. 1 skal gjøres tilgjengelig for den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, den myndighet som er utpekt av hver medlemsstat til å holde kontakt med de pårørende til personene om bord, og om nødvendig for medisinske tjenester som kan trenge opplysningene for å behandle ofrene.
3. For at passasjerenes pårørende raskt skal kunne få opplysninger om at deres pårørende var om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, skal luftfartsselskapene gi de reisende mulighet til å oppgi navn og kontaktopplysninger på en person som skal kontaktes i tilfelle av en ulykke. Disse opplysninger kan brukes av luftfartsselskapene bare dersom en ulykke inntreffer, og de skal ikke utleveres til tredjemann eller brukes for kommersielle formål.
4. Navnet på en person om bord skal ikke offentliggjøres før personens pårørende er underrettet av de relevante myndigheter. Listen nevnt i nr. 1 bokstav a) skal holdes fortrolig i samsvar med unionsrettsakter og nasjonal lovgivning, og navnet på hver enkelt person på listen skal, om intet annet er fastsatt i lovgivningen, bare offentliggjøres dersom de pårørende til den enkelte person om bord ikke har motsatt seg dette.

Artikkel 21

Bistand til ofre for flyulykker og deres pårørende

1. For å sikre mer omfattende og harmoniserte tiltak ved ulykker på EU-plan, skal hver medlemsstat utarbeide en beredskapsplan for ulykker innen sivil luftfart på nasjonalt plan. Denne beredskapsplanen skal også omfatte bistand til ofrene for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende.
2. Medlemsstatene skal sikre at alle luftfartsselskaper etablert på deres territorium har en plan for bistand til ofrene for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Disse planene skal særlig ta hensyn til psykologisk støtte til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende og sette luftfartsselskapene i stand til å håndtere en større ulykke. Medlemsstatene skal revidere bistandsplanene til luftfartsselskaper etablert på deres territorium. Medlemsstatene skal også oppmuntre luftfartsselskaper fra tredjestater som driver

virksomhet i Unionen, til å vedta en plan for bistand til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende.

3. Når en ulykke inntreffer, skal den medlemsstat som har ansvar for undersøkelsen, den medlemsstat der luftfartsselskapet hvis luftfartøy var innblandet i ulykken, er etablert, eller den medlemsstat som hadde et stort antall borgere om bord i luftfartøyet som var innblandet i ulykken, sørge for at det utnevnes en person som kontakt- og informasjonspunkt for ofrene og deres pårørende.

4. En medlemsstat eller tredjestat hvis borgere har omkommet eller blitt alvorlig skadet i en ulykke som har funnet sted på territoriet til de medlemsstater der traktaten får anvendelse, og som derfor har en særlig interesse i ulykken, skal ha rett til å utpeke en sakkyndig som skal ha rett til å

- a) besøke ulykkesstedet,
 - b) få tilgang til de relevante faktaopplysninger som den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelsen har godkjent for offentliggjøring, samt til opplysninger om framdriften i undersøkelsen,
 - c) få et eksemplar av sluttrapporten.
5. En sakkyndig utpekt i samsvar med nr. 4 kan bistå, med forbehold for gjeldende lovgivning, i identifiseringen av ofrene og delta på møter med overlevende fra sin stat.

6. I samsvar med artikkel 2 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører⁽¹⁾ skal også tredjestaters luftfartsselskaper oppfylle forsikringsplikten fastsatt i nevnte forordning.

Artikkel 22

Tilgang til dokumenter og vern av personopplysninger

1. Denne forordning får anvendelse uten at det påvirker gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter⁽²⁾.
2. Denne forordning skal få anvendelse i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om den frie bevegelse for slike opplysninger⁽⁴⁾.

Artikkel 23

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av denne forordning. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 24

Endring av forordningen

Denne forordning skal revideres innen 3. desember 2014. Dersom Kommisjonen anser at denne forordning bør endres, skal den

⁽¹⁾ EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ EUT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ EUT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

anmode nettet om å avgi en foreløpig uttalelse, som også skal sendes til Europaparlamentet, Rådet, medlemsstatene og EASA.

Artikkel 25

Oppheving

Direktiv 94/56/EF oppheves.

Artikkel 26

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 20. oktober 2010.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

O. CHASTEL

Formann

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG

Liste over eksempler på alvorlige hendelser

Hendelsene angitt på listen, er typiske eksempler på hendelser som med stor sannsynlighet er alvorlige hendelser. Listen er ikke uttømmende og er bare ment som veiledning med hensyn til definisjonen av «alvorlig hendelse»:

- en nestenkollisjon som krever en unnvikelsesmanøver for å unngå kollisjon eller en farlig situasjon, eller der en unnvikelsesmanøver ville vært hensiktsmessig,
 - kontrollert flyging der kollisjon med terrenget bare med nød og neppe ble unngått,
 - avbrutt avgang på en stengt eller opptatt rullebane, på en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt,
 - avgang fra en stengt eller opptatt rullebane, fra en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt,
 - landing eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, på en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt,
 - alvorlig avvik fra forventet ytelse ved avgang eller innledende stigning,
 - brann og røyk i passasjerkabin eller lasterom eller motorbrann, også om brannen er slokket med bruk av slökkemidler,
 - hendelser der det er nødvendig for flygebesetningen å benytte nødoksygen,
 - strukturell feil på luftfartøyet eller skade på motor, herunder skade på turbinmotor som innebærer at deler løsner fra motoren, som ikke er klassifisert som en ulykke,
 - flere forskjellige funksjonsfeil i ett eller flere av luftfartøyet systemer, som sterkt påvirker driften av luftfartøyet,
 - svikt hos et flygebesetningsmedlem under flyging,
 - en drivstoffmengde som krever at flygeren må melde en nødsituasjon,
 - inntrenging på rullebanen klassifisert med alvorlighetsgrad A i Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO Doc 9870), som inneholder informasjon om klassifisering av alvorlighetsgrad,
 - hendelser ved avgang eller landing, hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen.
 - systemsvikt, værphenomener, flyging utenfor tillatt flyoperativt begrensingsområde eller hendelser som kunne ha gjort det vanskelig å beholde kontrollen over luftfartøyet,
 - svikt i mer enn ett system i et redundanssystem som er obligatorisk for styring og navigering av luftfartøyer.
-