

17.9.2010

A7-0195/ 001-093

**ÄNDRINGSFÖRSLAG 001-093**  
från utskottet för transport och turism

**Betänkande**

**Christine de Veyrac**

**A7-0195/2010**

Utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart

Förslag till förordning (KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

---

**Ändringsförslag 1**

**Förslag till förordning**

**Skäl 1**

*Kommissionens förslag*

(1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör säkerställas för den civila luftfarten i Europa och varje ansträngning bör göras för att minska antalet olyckor och tillbud så att *konsumenterna* kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.

*Ändringsförslag*

(1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör säkerställas för den civila luftfarten i Europa och varje ansträngning bör göras för att minska antalet olyckor och tillbud så att *medborgarna* kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.

*Motivering*

*Medborgare är ett lämpligare ord.*

**Ändringsförslag 2**

**Förslag till förordning**

**Skäl 2a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(2a) Rapportering om samt analyser och spridning av resultat beträffande säkerhetsrelaterade tillbud är av*

**grundläggande betydelse för att förbättra luftfartssäkerheten. Därför ska kommissionen före den 31 december 2011 lägga fram ett förslag till ändring av direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart.**

#### Motivering

Alla eventuella ändringar i fråga om rapporteringen av händelser inom civil luftfart som införs genom denna förordning bör för konsekvensens skull utan dröjsmål införlivas i en ny version av direktiv 2003/42/EG.

### Ändringsförslag 3

#### Förslag till förordning

##### Skäl 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utför på medlemsstaternas vägnar konstruktions-, tillverknings- och registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med typgodkännande, i enlighet med vad som fastställs i Chicagokonventionen och dess bilagor. Byrån **bör därför** vara representerad under en säkerhetsutredning för att bidra till utredningens effektivitet och för att säkerställa säker luftfartygskonstruktion, utan att påverka utredningens oberoende ställning.

#### *Ändringsförslag*

(7) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utför på medlemsstaternas vägnar konstruktions-, tillverknings- och registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med typgodkännande, i enlighet med vad som fastställs i Chicagokonventionen och dess bilagor. **I detta syfte och i enlighet med bilaga 13 till Chicagokonventionen bör** byrån vara representerad under en säkerhetsutredning för att bidra till utredningens effektivitet och för att säkerställa säker luftfartygskonstruktion, utan att påverka utredningens oberoende ställning.

### Ändringsförslag 4

#### Förslag till förordning

##### Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet bör med hänsyn till sitt växande ansvar för säkerheten även delta i utbytet av uppgifter inom ramen för systemen för händelserapportering. Dessa uppgifter bör även på lämpligt sätt skyddas från

#### *Ändringsförslag*

(8) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet bör med hänsyn till sitt växande ansvar för säkerheten även delta i utbytet av uppgifter inom ramen för systemen för händelserapportering **och analysera uppgifterna tillsammans med samtliga**

obehörigt utnyttjande eller utlämnande.

**medlemsstater. Resultaten av utbytet och analysen bör översändas till alla nationella myndigheter för säkerhetsutredning i medlemsstaterna.** Dessa uppgifter bör även på lämpligt sätt skyddas från obehörigt utnyttjande eller utlämnande.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) Säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud bör utföras av eller under kontroll av en oberoende myndighet för säkerhetsutredning för att undvika intressekonflikter och risken för extern påverkan vid avgörandet av **orsakerna till** de händelser som utreds.

#### *Ändringsförslag*

(10) Säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud bör utföras av eller under kontroll av en oberoende myndighet för säkerhetsutredning för att undvika intressekonflikter och risken för extern påverkan vid avgörandet av **vilka faktorer som samverkat vid** de händelser som utreds.

#### *Motivering*

*Användningen av termen "orsak" skulle kunna skapa allvarliga rättsliga problem genom att låta antyda att det föreligger skuld och/eller ansvar. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har insett behovet av att skilja mellan säkerhetsterminologi och rättslig terminologi. Därför föreslås det att termen "orsak" ska ersättas med "faktorer".*

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(10a) Myndigheterna för säkerhetsutredning utgör kärnan i utredningsprocessen. Deras arbete är av stor betydelse när det gäller att fastställa orsakerna till en olycka eller ett tillbud. Därför måste de få genomföra sina utredningar utan påtryckningar och helt oberoende i förhållande till regleringsmyndigheter och rättsliga myndigheter, och de måste ha**

*allmänhetens säkerhet för ögonen.  
Myndigheterna för säkerhetsutredning  
bör ges tillgång till all information och  
alla uppgifter som krävs för att underlätta  
en effektiv teknisk undersökning,  
inklusive omedelbart och villkorslöst  
tillträde till olycksplatsen, vrakspillrorna  
från luftfartyget, dess beståndsdelar samt  
viktiga handlingar, samt stå fria från alla  
begränsningar som införs genom ett  
eventuellt beslagtagande på begäran av  
den rättsliga myndigheten.  
Myndigheterna för säkerhetsutredning  
måste få tillräckliga ekonomiska resurser  
och personalresurser för att kunna  
genomföra utredningarna på ett  
ändamålsenligt och effektivt sätt.*

#### *Motivering*

*Syftet är att garantera ett effektivt förebyggande inom den civila luftfarten för att skydda den allmänna säkerheten, genom att göra det möjligt för myndigheterna för säkerhetsutredning att parallellt med att den rättsliga myndigheten inleder en utredning få omedelbar tillgång till alla uppgifter som krävs för ett smidigt och effektivt genomförande av säkerhetsutredningen, bl.a. tillträde till olycksplatsen och till de föremål som är kopplade till olyckan, oberoende av de villkor som gäller vid ett rättsligt beslagtagande enligt straffrätten. Rättsväsendets tidsramar bör inte påverka kraven på förebyggande.*

### **Ändringsförslag 7**

#### **Förslag till förordning**

##### **Skäl 12**

#### *Kommissionens förslag*

(12) Den samordnande rollen hos myndigheterna för säkerhetsutredning bör erkännas inom en europeisk ram, genom att hänsyn tas till det samarbete som redan finns mellan dessa myndigheter och de utredningsresurser som är tillgängliga i medlemsstaterna, vilka bör användas på det mest kostnadseffektiva sättet. Det bästa sättet att åstadkomma detta skulle kunna vara genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallat nätverket).

#### *Ändringsförslag*

(12) Den samordnande rollen hos myndigheterna för säkerhetsutredning bör erkännas **och förstärkas** inom en europeisk ram, genom att hänsyn tas till det samarbete som redan finns mellan dessa myndigheter och de utredningsresurser som är tillgängliga i medlemsstaterna, vilka bör användas på det mest kostnadseffektiva sättet. Det bästa sättet att åstadkomma detta skulle kunna vara genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallat nätverket).

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(12a) Nätverket måste tillföra ett reellt mervärde när det gäller luftfartssäkerhet. För att uppnå detta mål måste uppdragen och insatserna inom ramen för nätverket fastställas på europeisk nivå i denna förordning.**

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 15

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(15) I enlighet med gällande lagstiftning vad avser kompetensen hos de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen och, i tillämpliga fall, i nära samarbete med dessa myndigheter, bör medlemsstaterna säkerställa att de myndigheter som är ansvariga för säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud inom civil luftfart kan utföra sina uppgifter **på bästa möjliga sätt. Inte heller syftet med en rättslig utredning bör äventyras.**

(15) I enlighet med gällande lagstiftning vad avser kompetensen hos de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen och, i tillämpliga fall, i nära samarbete med dessa myndigheter, bör medlemsstaterna säkerställa att de myndigheter som är ansvariga för säkerhetsutredningar av olyckor och tillbud inom civil luftfart kan utföra sina uppgifter **utan hinder, och samtidigt garantera en korrekt rättsskipning.**

### *Motivering*

*Texten till detta ändringsförslag kommer från Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) bilaga 13 och återspeglar bättre åtskillnaden mellan den rättsliga utredningen och olycksutredningen. Olycksutredarna kan inte ta hänsyn till den rättsliga utredningens syften och de rättsliga myndigheterna kan inte ta hänsyn till olycksutredningens syften. Det bör utarbetas ytterligare riktlinjer för hur de båda förfarandena ska samordnas (se även ändringsförslaget till artikel 13.3).*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning

#### Skäl 17

#### *Kommissionens förslag*

(17) Säkerhetssystemet inom civil luftfart bygger på återkoppling och lärdomar från olyckor och tillbud som kräver en strikt tillämpning av sekretess för att säkerställa den framtida tillgången till värdefulla informationskällor. I detta sammanhang bör känslig säkerhetsinformation inte användas för andra ändamål än förebyggande av olyckor och tillbud, **om det inte finns ett övervägande allmänintresse av dess utlämnande.**

#### *Ändringsförslag*

(17) Säkerhetssystemet inom civil luftfart bygger på återkoppling och lärdomar från olyckor och tillbud som kräver en strikt tillämpning av sekretess för att säkerställa den framtida tillgången till värdefulla informationskällor. ***I detta avseende måste principen om en "rättvisekultur" (Just culture) respekteras, vilket innebär att de anställda inte ska straffas för handlingar, förbiseenden eller beslut som står i proportion till deras erfarenhet och utbildning, men att allvarliga försummelser, avsiktligt missbruk och destruktiva handlingar samtidigt inte kommer att tolereras.*** I detta sammanhang bör känslig säkerhetsinformation inte användas för andra ändamål än förebyggande av olyckor och tillbud. ***Även om vissa uppgifter måste hållas strikt konfidentiella är det dock samtidigt viktigt för offrens anhöriga och för rättsskipningen att den rättsliga myndigheten ges tillgång till vissa uppgifter och detaljer som gagnar den rättsliga utredningen.***

***Detta måste ske i enlighet med de instruktioner som utfärdats för det fortsatta informationsskyddet efter det att de rättsliga myndigheterna har avslutat sitt arbete.***

***Medlemsstaterna bör anta lagstiftning som förhindrar olämplig användning av känslig säkerhetsinformation.***

#### *Motivering*

*Principen om "rättvisekultur" bör nämnas. Denna princip anses gynna luftfartssäkerheten.*

*Även om det inte bör råda total brist på öppenhet mellan säkerhetsutredningen och den rättsliga utredningen, får endast vissa uppgifter översändas till den rättsliga myndigheten. Det måste tydligt definieras vilka uppgifter som får översändas.*

## Ändringsförslag 11

### Förslag till förordning Skäl 17a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(17a) En olycka väcker en rad olika och ibland även motstridiga allmänintressen, t.ex. i frågor rörande förhindrande av olyckor och god rättsskipning. Dessa intressen går utöver de inblandade parternas intressen och händelsen i fråga. För att det verkliga allmänintresset ska kunna garanteras måste rätt balans uppnås mellan de olika intressena, däribland säkerhet och rättvisa samt skydd av offren och de inblandade personerna.***

#### *Motivering*

*En olycka är en traumatisk upplevelse för offren och deras anhöriga, men även för resten av samhället. I samband med att en olycka inträffat inleds ett antal förfaranden: sök- och räddningsinsatser, olycksutredningar och rättsliga förfaranden. Alla dessa förfaranden motsvarar ett överskuggande allmänintresse. De aktörer som är inblandade i dessa förfaranden arbetar under mycket hård press för att få fram resultat. Alla aktörer bör vara medvetna om de andra förfarandenas betydelse och undvika att påverka eller störa de andra förfarandena för att slå vakt om allmänintresset.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till förordning Skäl 19a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(19a) Flera olyckor har framhåvt de tekniska svårigheterna att i realtid fastställa ett luftfartygs position, särskilt då detta befinner sig över öppet hav. Dessutom är det tills vidare så att uppgifter från flygfärdskrivare inte kan erhållas förrän färdskrivaren hittats och analyserats. Framtida forskningsframsteg, både i fråga om positionering av luftfartyg i realtid och när det gäller tillgång till uppgifter i flygfärdskrivare på distans, kommer att***

*göra det möjligt att avsevärt förbättra dels de verktyg som utredarna har till sitt förfogande för att fastställa orsakerna till en olycka, dels kapaciteten att förebygga nya tillbud. Detta skulle innebära ett stort framsteg för luftfartssäkerheten. I detta syfte bör projektet Optimi, som förvaltas av det gemensamma företaget Sesar, stödjas, och tillräckliga finansiella medel bör tilldelas detta projekt.*

#### Motivering

*Detta initiativ bör stödjas, eftersom det på ett betydande sätt kan förbättra positioneringen av flygplan och tillgången till den information som finns lagrad i de ”svarta lådorna”.*

### Ändringsförslag 13

#### Förslag till förordning Skäl 20

##### *Kommissionens förslag*

(20) Tidigare erfarenheter har visat att tillförlitliga listor över människor ombord på ett luftfartyg ibland är svåra att få tag i på ett snabbt sätt **och att** uppgifterna i sådana listor **bör** skyddas från obehörigt utnyttjande eller utlämnande.

##### *Ändringsförslag*

(20) Tidigare erfarenheter har visat att tillförlitliga listor över människor ombord på ett luftfartyg ibland är svåra att få tag i på ett snabbt sätt, **men erfarenheter visar också att det är viktigt att fastställa en tidsgräns efter vilken ett flygbolag kan bli skyldigt att lämna en sådan lista. Dessutom bör** uppgifterna i sådana listor skyddas från obehörigt utnyttjande eller utlämnande.

#### Motivering

*Flera nyligen inträffade olyckor har visat att det är nödvändigt att en sådan tidsgräns fastställs på europeisk nivå.*

### Ändringsförslag 14

#### Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**(20a) Det är svårt att snabbt fastställa vilken anhörig person som ska kontaktas**



*när en passagerare avlidit till följd av en olycka. Det är viktigt att lägga fram förslag till hur detta problem ska lösas, både med tanke på offrens anhöriga och flygbolagen.*

*Motivering*

*Detta ändringsförslag skulle göra väntan på besked kortare för offrens anhöriga.*

## **Ändringsförslag 15**

### **Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(21a) Stödet till offren, deras anhöriga eller deras organisationer bör vara skilt från själva olycksutredningen. Den myndighet som ansvarar för olycksutredningen har dock en skyldighet att tillhandahålla relevant information i rätt tid till offrens anhöriga och till dem som överlevt olyckan.*

*Motivering*

*En olycka utgör ett trauma för de överlevande och för offrens anhöriga. Det bör därför tydligt anges vem som har ansvaret för att bistå dem och förse dem med nödvändig information utan att för den skull inverka på själva utredningen.*

## **Ändringsförslag 16**

### **Förslag till förordning Skäl 21b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(21b) Det slags åtgärder som vidtas för att hantera en olycka och följderna av denna är avgörande. Medlemsstaterna och flygbolagen måste inte bara kunna hantera en stor flygkatastrof ur ett logistiskt och ekonomiskt perspektiv utan även i fråga om kontakterna med offren och deras anhöriga. Utredningsmyndigheterna måste vara*

*extra försiktiga i sina kontakter med offren och deras anhöriga. Dessutom måste den roll som organisationer för anhöriga till offren för luftfartsolyckor spelar erkännas.*

#### Motivering

*Ansträngningar bör göras för att se till att utredningsmyndigheterna informerar offrens anhöriga innan informationen sprids i media. De behöriga myndigheterna måste se till att anhöriga och närstående informeras först för att undvika misstag som i efterhand kan visa sig ytterst skadliga.*

### Ändringsförslag 17

#### Förslag till förordning

##### Skäl 22

#### *Kommissionens förslag*

(22) Direktiv 95/46/EG bör tillämpas på behandlingen av personuppgifter enligt denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

(22) Direktiv 95/46/EG bör tillämpas på behandlingen av personuppgifter enligt denna förordning. ***I detta sammanhang måste man vara uppmärksam på skyddet av personuppgifter, oberoende av om dessa uppgifter erhållits vid utredningen eller om de hänförs till passagerare, offer eller deras anhöriga.***

### Ändringsförslag 18

#### Förslag till förordning

##### Skäl 24

#### *Kommissionens förslag*

(24) ***De åtgärder som är nödvändiga för tillämpningen av denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>1</sup>. Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att besluta om arbetsordningen och arbetsprogrammet för det nätverk som inrättas enligt denna förordning.***

#### *Ändringsförslag*

(24) ***Enhetliga villkor bör fastställas för genomförandet av nätverkets arbetsprogram samt för utarbetandet av nätverkets rekommendationer till kommissionen om en aspekt som avser utvecklingen och genomförandet av politiska åtgärder och EU-lagstiftning på området för olycksutredning och olycksförebyggande inom den civila luftfarten samt bistånd till offren för luftfartsolyckor och till deras anhöriga.***

**Enligt villkoren i artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom en förordning som antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.**

**I avvaktan på att en sådan ny förordning antas ska rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>1</sup> fortsätta att gälla, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte är tillämpligt.**

<sup>1</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>1</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

#### *Motivering*

*Dessa ändringar är nödvändiga till följd av att Lissabonfördraget, som ändrar bestämmelserna i fråga om kommittéförfarandet, har trätt i kraft. Kommittéförfarandet kommer att fortsätta att tillämpas fram till dess att en ny förordning antas i enlighet med den ram som inrättats för genomförandeaakter genom Lissabonfördraget – artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).*

#### **Ändringsförslag 19**

##### **Förslag till förordning Skäl 24a (nytt)**

###### *Kommissionens förslag*

###### *Ändringsförslag*

**(24a) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller anpassning till den tekniska utvecklingen, särskilt i fråga om ändringar, inom ramen för ICAO:s bilaga 13, av definitionerna i artikel 2 och av denna förordnings bilaga. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.**

## Motivering

Denna ändring är i linje med förfarandet för delegerade akter i Lissabonfördraget (artikel 290 i EUF-fördraget). Detta är en standardfras för delegering som parlamentet använder i lagstiftningsakter.

### Ändringsförslag 20

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1

###### *Kommissionens förslag*

Denna förordning **syftar** till att förbättra luftfartssäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet och kvalitet i europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar.

###### *Ändringsförslag*

**Genom inrättandet av ett nätverk av myndigheter för säkerhetsutredning syftar** denna förordning till att förbättra luftfartssäkerheten genom att, **via utbyte av idéer och kunskap mellan nätverkets medlemmar**, säkerställa en hög grad av effektivitet, **snabbhet** och kvalitet i europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar.

**Denna förordning syftar också till att fastställa regler för tillgängligheten för listan över alla de personer som befunnit sig ombord på ett luftfartyg som råkat ut för en olycka, och till att förbättra biståndet till offren för flygolyckor och till deras anhöriga.**

## Motivering

Syftet med denna förordning begränsar sig inte enbart till säkerhetsutredningar, utan sträcker sig längre än så. Man bör också beakta passagerarlistan och bistånd till offren och deras anhöriga i enlighet med artiklarna 22 och 23 i förordningen.

### Ändringsförslag 21

#### Förslag till förordning

##### Artikel 2 – led 4

###### *Kommissionens förslag*

(4) **orsaker**: handlingar, underlåtelse, händelser eller förhållanden, eller en kombination av dessa, som leder till

###### *Ändringsförslag*

(4) **faktorer**: handlingar, underlåtelse, händelser eller förhållanden, eller en kombination av dessa, som leder till

olyckan eller tillbudet. En identifiering av **orsaker** innebär inte någon fördelning av skuld eller att administrativt, civilrättsligt eller straffrättsligt ansvar fastställs.

olyckan eller tillbudet. En identifiering av **faktorer** innebär inte någon fördelning av skuld eller att administrativt, civilrättsligt eller straffrättsligt ansvar fastställs.

#### Motivering

*Användningen av termen "orsak" skulle kunna skapa allvarliga rättsliga problem genom att låta antyda att det föreligger skuld och/eller ansvar. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har insett behovet av att skilja mellan säkerhetsterminologi och rättslig terminologi. Därför föreslås det att termen "orsak" ska ersättas med "faktorer".*

*Den lämpligaste termen vore "bidragande faktorer", men i förslaget till förordning varken används eller definieras denna term. Såvida man inte inbegriper en definition av "bidragande faktorer" i förordningen bör termen "orsaker" ersättas med "faktorer". Anmärkning: Detta innebär att termen "orsaker" ska ersättas med "faktorer" i resten av förslaget till förordning (skäl 10 samt artiklarna 2.12, 9.2 e och 13).*

## Ändringsförslag 22

### Förslag till förordning Artikel 2 – led 12

#### Kommissionens förslag

(12) säkerhetsutredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som inbegriper insamling och analys av information, sammanfattande bedömningar, inklusive fastställandet av **orsak(er) och/eller bidragande** faktorer samt, i tillämpliga fall, utarbetande av säkerhetsrekommendationer.

#### Ändringsförslag

(12) säkerhetsutredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som inbegriper insamling och analys av information, sammanfattande bedömningar, inklusive fastställandet av **samverkande** faktorer samt, i tillämpliga fall, utarbetande av säkerhetsrekommendationer.

#### Motivering

*Användningen av termen "orsak" skulle kunna skapa allvarliga rättsliga problem genom att låta antyda att det föreligger skuld och/eller ansvar. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har insett behovet av att skilja mellan säkerhetsterminologi och rättslig terminologi. Därför föreslås det att termen "orsak" ska ersättas med "faktorer". I detta fall är även termen "bidragande faktorer" felaktig.*

## Ändringsförslag 23

### Förslag till förordning Artikel 2 – led 16a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(16a) uppsåtlig handling: avsiktlig handling som utförts i syfte att orsaka en flygolycka eller ett allvarligt tillbud.**

## Ändringsförslag 24

### Förslag till förordning Artikel 2 – led 16b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(16b) preliminär rapport: kommunikationsmedel som används för att snabbt sprida den information som erhållits i ett tidigt skede av utredningen.**

#### *Motivering*

*Om en olycka inträffar förväntar sig allmänheten och offren information om denna händelse, vilket är en berättigad förväntning. Det är allmän praxis för utredare att kommunicera via preliminära rapporter innan den slutliga rapporten offentliggörs. Dessa rapporter består av jämförande information och används på ett kontrollerat sätt utan att äventyra utredningen.*

*Denna definition, som är hämtad från ICAO:s bilaga 13, är nödvändig i samband med artikel 18 för att definiera vilken typ av dokument som får offentliggöras.*

## Ändringsförslag 25

### Förslag till förordning Artikel 2 – led 16c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(16c) olämplig användning av säkerhetsinformation: användning av säkerhetsinformation för andra ändamål än dem för vilka den samlades in, dvs. användning av informationen för disciplinära, civilrättsliga, administrativa och straffrättsliga förfaranden mot operativ personal och/eller**

## *offentliggörande av information.*

### *Motivering*

*Det är viktigt att se till att säkerhetsinformation inte används på ett olämpligt sätt för att denna typ av information ska finnas tillgänglig även i framtiden. Om säkerhetsinformation används för andra än säkerhetsrelaterade ändamål riskerar detta att äventyra tillgången till sådan information i framtiden, vilket skulle inverka negativt på säkerheten. Definitionen är tagen direkt från ICAO:s bilaga 13 (tillägg E.1.1.5c) och är nödvändig i samband med skäl 17 (ändringsförslag 10) och artikel 13 (ändringsförslag 57).*

### **Ändringsförslag 26**

#### **Förslag till förordning Artikel 2 – led 16d (nytt)**

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

*(16d) olaglig handling: handling eller försök till handling som äventyrar säkerheten för civil luftfart och flygtransporter, det vill säga: olagligt beslagtagande av luftfartyg i luften, olagligt beslagtagande av luftfartyg på marken, tagande av gisslan ombord på ett luftfartyg eller på ett flygfält, intrång genom tvång på ett luftfartyg, en flygplats eller en luftfartsanläggning, medförande av ett vapen, ett farligt redskap eller farliga ämnen ombord på ett luftfartyg eller till en flygplats i kriminellt syfte, lämnande av falska uppgifter som kan äventyra säkerheten för ett luftfartyg i luften eller på marken, passagerare, besättningsmedlemmar, personal på marken eller allmänheten vid en flygplats eller en anläggning för civil luftfart.*

### *Motivering*

*Detta är ICAO:s officiella definition.*

## Ändringsförslag 27

### Förslag till förordning Artikel 2 – led 16e (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(16e) anhörig: person bland de närmaste släktingarna eller en närstående till ett offer för en olycka eller ett allvarligt tillbud.**

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Omfattningen av de säkerhetsutredningar som avses i **punkt 1** och förfarandet vid genomförandet av dessa ska fastställas av myndigheten för säkerhetsutredning, med hänsyn till de lärdomar som den kan förväntas dra av sådana utredningar med avseende på förbättring av säkerheten.

2. Omfattningen av de säkerhetsutredningar som avses i **punkterna 1 och 3** och förfarandet vid genomförandet av dessa ska fastställas av myndigheten för säkerhetsutredning, med hänsyn till de lärdomar som den kan förväntas dra av sådana utredningar med avseende på förbättring av säkerheten.

#### *Motivering*

*Denna punkt bör vara tillämplig på alla utredningar, både obligatoriska och icke-obligatoriska, som genomförs av myndigheter för säkerhetsutredning.*

## Ändringsförslag 29

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a. Myndigheterna för säkerhetsutredning måste skydda anonymiteten hos de personer som är inblandade i olyckan eller tillbudet.**



## Motivering

Myndigheterna för säkerhetsutredning måste skydda anonymiteten hos de personer som är inblandade i olyckan eller tillbudet.

### Ändringsförslag 30

#### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

##### *Kommissionens förslag*

4. De säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1 och 3 får inte i något fall gälla fördelning av skuld eller ansvar. De ska vara **skilda från och inte påverka** rättsliga eller administrativa förfaranden **för att fördela skuld eller ansvar**.

##### *Ändringsförslag*

4. De säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1 och 3 får inte i något fall gälla fördelning av skuld eller ansvar. De ska vara **oberoende av** rättsliga eller administrativa förfaranden **eller ekonomiska intressen**.

## Motivering

Syftena med de rättsliga och administrativa förfarandena är olika och strider ibland mot utredningens syften. En oberoende säkerhetsutredning är av yttersta vikt för att man ska kunna värna om såväl de rättsliga och administrativa förfarandena som allmänintresset.

### Ändringsförslag 31

#### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att säkerhetsutredningarna utförs eller övervakas, utan extern påverkan, av en ständig myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart (nedan kallad myndighet för säkerhetsutredning).

##### *Ändringsförslag*

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

## Ändringsförslag 32

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**4a. Myndigheterna för säkerhetsutredning ska årligen offentliggöra en säkerhetsöversyn för att hålla allmänheten informerad om den allmänna säkerhetsnivån. Analysen ska vara enkel och lättförståelig och innehålla uppgifter om eventuella förhöjda säkerhetsrisker. I analysen ska informationskällorna inte avslöjas.**

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 5 – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

5. Myndigheten för säkerhetsutredning ska **förse** med de medel som krävs för att kunna utföra sina förpliktelser oberoende och ha möjlighet att erhålla tillräckliga resurser för detta. Särskilt med avseende på följande:

5. Myndigheten för säkerhetsutredning ska **av respektive medlemsstat ges** de medel som krävs för att kunna utföra sina förpliktelser oberoende och ha möjlighet att erhålla tillräckliga resurser för detta. Särskilt med avseende på följande:

## Ändringsförslag 34

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 5 – led c

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

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

*Motivering*

*Termen "utredare" är inte tillräckligt exakt, eftersom denna utredare kan vara på semester eller otillgänglig. Därför är termen "tillgänglig utredare" lämpligare.*

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. För tillämpningen av punkterna 1 och 2 **ska** myndigheterna för säkerhetsutredning biträdas av det nätverk som avses i artikel 7.

#### *Ändringsförslag*

3. För tillämpningen av punkterna 1 och 2 **kan** myndigheterna för säkerhetsutredning biträdas av det nätverk som avses i artikel 7. **Nätverket ska bland annat till den myndighet som lämnat en begäran översända en lista över tillgängliga utredare och tillgänglig utrustning i övriga medlemsstater, vilka kan utnyttjas för att bistå den myndighet för säkerhetsutredning som genomför utredningen.**

#### *Motivering*

*Möjligheten för en myndighet som så önskar att få uppgifter om befintliga resurser hos myndigheter för säkerhetsutredning i de olika medlemsstaterna innebär ökad öppenhet och gör det möjligt för den myndighet som genomför utredningen att vända sig till den myndighet för säkerhetsutredning som bäst kan tillgodose dess behov.*

## Ändringsförslag 36

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**1a. Nätverket syftar till att förbättra kvaliteten på de utredningar som genomförs av myndigheterna för säkerhetsutredning och till att öka myndigheternas oberoende. Nätverket ska bidra till ökad säkerhet för flygtransporter genom införandet av stränga normer för utredningsmetoder och utbildning av utredare.**

#### *Motivering*

*Nätverket ska bistå myndigheterna i de 27 medlemsstaterna att genomföra säkerhetsutredningar av hög kvalitet, och nätverket ska fastställa stränga normer inom EU. Det handlar inte om att inrikta sig på de effektivaste myndigheterna. I stället bör man höja den*

*allmänna nivån så att varje myndighet kan genomföra säkerhetsutredningar på ett effektivt och oberoende sätt.*

## **Ändringsförslag 37**

### **Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2**

#### *Kommissionens förslag*

**2. Nätverket ska samordna samt stärka samarbetet och informationsutbytet mellan medlemsstaternas myndigheter för säkerhetsutredning, samt underlätta samarbetet mellan dessa och kommissionen och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad EASA), inklusive genom inrättandet av ett antal centrala funktioner.**

#### *Ändringsförslag*

**2. För att uppnå de fastställda målen i punkt 1a ska nätverket bland annat ha ansvar för att**

**a) utfärda rekommendationer och ge råd till EU-institutionerna i alla frågor som avser utarbetandet och genomförandet av politik och lagstiftning inom EU i fråga om utredning och förebyggande av olyckor inom den civila luftfarten samt bistånd till offren för flygolyckor och till deras anhöriga,**

**b) utveckla utbytet av information som kan förbättra säkerheten och aktivt främja ett strukturerat samarbete mellan myndigheterna för säkerhetsutredning å ena sidan, och mellan dessa myndigheter och kommissionen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad EASA) och de nationella myndigheterna för civil luftfart å den andra,**

**c) samordna program för utredares utbildning och kvalifikationer,**

**d) ta fram en förteckning över bästa metoder och en europeisk metod för säkerhetsutredning, samt**

**e) öka utredningskapaciteten hos myndigheter för säkerhetsutredning, särskilt genom utveckling och förvaltning av en ram som möjliggör gemensam användning av utrustning.**

## Motivering

För att ett verkligt mervärde ska kunna tillföras jämfört med dagens situation, bör nätverkets uppgifter och uppdrag fastställas. Sålunda bör nätverket inte bara främja utbytet av information, utan också förbättra utbildningen av utredare, granska myndigheterna för säkerhetsutredning eller ge råd till EU-lagstiftarna i frågor om utredningar av olyckor inom den civila luftfarten. Denna uppdragsförteckning är inte uttömmande. Syftet med detta ändringsförslag är att komplettera detta ansvar med ansvaret för utredarnas kvalifikationer i syfte att höja utbildningsnivån hos de utredningsansvariga.

### Ändringsförslag 38

#### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

##### *Kommissionens förslag*

3. Nätverket **ska ge medlemsstaternas och gemenskapens institutioner råd och får utfärda rekommendationer om alla aspekter** som avser utvecklingen och genomförandet av politiska åtgärder och lagstiftning på området för olycksutredning inom den civila luftfarten.

##### *Ändringsförslag*

3. När nätverket **utfärdar en rekommendation till kommissionen om en aspekt** som avser utvecklingen och genomförandet av politiska åtgärder och lagstiftning på området för olycksutredning inom den civila luftfarten **samt bistånd till offren för flygolyckor och till deras anhöriga, ska kommissionen lägga fram ärendet för den kommitté som avses i artikel 24.**

### Ändringsförslag 39

#### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4

##### *Kommissionens förslag*

4. Nätverket ska genomföra sitt uppdrag på ett öppet och självständigt sätt. Dess medlemmar ska varken be om **eller** ta emot instruktioner från något offentligt eller privat organ, vilket skulle kunna påverka säkerhetsutredningarnas oberoende ställning.

##### *Ändringsförslag*

4. Nätverket ska genomföra sitt uppdrag på ett öppet och självständigt sätt. Dess medlemmar ska varken be om, ta emot **eller påtvingas** instruktioner från något offentligt eller privat organ, vilket skulle kunna påverka säkerhetsutredningarnas oberoende ställning.

## Ändringsförslag 40

### Förslag till förordning

#### Artikel 7 – punkt 5

##### *Kommissionens förslag*

5. Nätverket ska **lämna** en årlig rapport om sin verksamhet till Europaparlamentet, rådet och kommissionen. Denna rapport ska offentliggöras.

##### *Ändringsförslag*

5. Nätverket ska **offentliggöra** en årlig rapport om sin verksamhet **och överlämna den för kännedom** till Europaparlamentet, rådet och kommissionen. **Denna rapport ska bland annat omfatta resultaten från genomförandet av det årliga arbetsprogram som avses i artikel 8.4 samt uppgifter om huruvida programmet lyckats förbättra luftfartssäkerheten inom EU. Årsrapporten ska också innehålla rekommendationer riktade till EU-institutionerna om sådana frågor som nätverket anser vara centrala för förbättring av flygsäkerheten, både på europeisk och på internationell nivå.** Denna rapport ska offentliggöras.

##### *Motivering*

*Nätverkets årsrapport ska göra det möjligt för EU-institutionerna att hålla sig informerade om nätverkets förslag när det gäller frågor om luftfartssäkerhet, och i förekommande fall agera till följd av dessa.*

## Ändringsförslag 41

### Förslag till förordning

#### Artikel 8 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Nätverkets arbete ska organiseras i enlighet med dess arbetsordning. **Det** ska välja en **ordförande bland sina medlemmar** för en period på **högst fem år**. **Ordförandens mandatperiod ska kunna förlängas.**

##### *Ändringsförslag*

1. Nätverkets arbete ska organiseras i enlighet med dess arbetsordning. **I likhet med rådets roterande ordförandeskap ska varje medlem i tur och ordning agera ordförande för nätverket.** Nätverket ska välja en **samordnare** för en period på **tre år, vilken kan förlängas.** **Samordnaren kan vara en medlem av nätverket, en myndighet för säkerhetsutredning i en medlemsstat eller en person som har erfarenhet av säkerhetsutredningar inom civil luftfart.**

## Motivering

Varje myndighet för säkerhetsutredning agerar i tur och ordning ordförande för den nuvarande versionen av nätverket (Council of European Air Safety Investigation Authorities (CEASIA)), på samma sätt som rådets halvårsvisa ordförandeskap. Detta gör det möjligt för varje myndighet att, oberoende av sin tyngd, medverka i nätverket. Som motvikt till detta roterande ordförandeskap bör emellertid en mera permanent funktion inrättas, nämligen samordnarens. Samordnaren kan fullt ut engagera sig i genomförandet av nätverkets uppdrag.

### Ändringsförslag 42

#### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1a. Samordnaren ska utarbeta föredragningslistan för nätverkets sammanträden i samförstånd med dess ordförande.**

### Ändringsförslag 43

#### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Kommissionen och EASA ska bjudas in till och får vara företrädare vid alla möten som hålls av nätverket och dess arbetsgrupper för experter, om inte nätverkets ordförande på grundval av kriterier som anges i arbetsordningen beslutar att sådant deltagande skulle ge upphov till en intressekonflikt när det gäller de uppgifter som åligger myndigheterna för säkerhetsutredning.

2. Kommissionen och EASA ska bjudas in till och får vara företrädare vid alla möten som hålls av nätverket och dess arbetsgrupper för experter, om inte nätverkets ordförande **eller samordnare** på grundval av kriterier som anges i arbetsordningen beslutar att sådant deltagande skulle ge upphov till en intressekonflikt när det gäller de uppgifter som åligger myndigheterna för säkerhetsutredning. **Detta beslut måste vara väl underbyggt.**

## Ändringsförslag 44

### Förslag till förordning

#### Artikel 8 – punkt 5

##### *Kommissionens förslag*

5. Myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart från europeiska tredjeländer, vilka tillämpar de principer som fastställs i denna förordning, ska ha rätt att delta i nätverkets arbete. Nätverket får även bjuda in observatörer från myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart från tredjeländer och andra experter att närvara vid dess möten.

##### *Ändringsförslag*

5. Myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart från europeiska tredjeländer, vilka tillämpar de principer som fastställs i denna förordning, ska ha rätt att delta i nätverkets arbete, ***såvida inte nätverkets ordförande eller samordnare beslutar annorlunda***. Nätverket får även bjuda in observatörer från myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart från tredjeländer och andra experter att närvara vid dess möten.

## Ändringsförslag 45

### Förslag till förordning

#### Artikel 8 – punkt 8

##### *Kommissionens förslag*

***8. Bestämmelserna i denna förordning ska tillämpas utan åsidosättande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001.***

##### *Ändringsförslag*

***utgår***

##### *Motivering*

*En ny särskild artikel som berör denna fråga, och som har samma ordalydelse, har lagts till (artikel 23a).*

## Ändringsförslag 46

### Förslag till förordning

#### Artikel 8 – punkt 9

##### *Kommissionens förslag*

9. Nätverkets arbetsordning och dess arbetsprogram ska fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 24. Nätverkets ***ordförande*** ska lägga fram utkastet till ***arbetsordning och till***

##### *Ändringsförslag*

9. Nätverkets arbetsordning och dess arbetsprogram ska fastställas i enlighet med ***de uppdrag som tilldelas nätverket i artikel 7.2. Det årliga arbetsprogrammet ska fastställas i enlighet med det***



arbetsprogram för kommissionen.

förfarande som avses i artikel 24.  
Nätverkets *samordnare* ska lägga fram  
*arbetsordningen och* utkastet till  
arbetsprogram för kommissionen.

### Motivering

*Nätverkets arbetsprogram ska huvudsakligen grunda sig på de uppdrag som tilldelats nätverket. Detta ändringsförslag är en omarbetning av ändringsförslag 30, i syfte att anpassa det till kommittéförfarandet.*

## Ändringsförslag 47

### Förslag till förordning Artikel 9 – rubriken

#### *Kommissionens förslag*

*EASA:s* deltagande i säkerhetsutredningar

#### *Ändringsförslag*

Deltagande *av EASA och de nationella myndigheterna för civil luftfart* i säkerhetsutredningar

## Ändringsförslag 48

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaternas myndigheter för säkerhetsutredning ska bjuda in EASA att, inom ramen för *dess behörighet*, vara *företräd* och delta

#### *Ändringsförslag*

1. Medlemsstaternas myndigheter för säkerhetsutredning ska bjuda in EASA *och de nationella myndigheterna för civil luftfart* att, inom ramen för *sina respektive befogenheter*, vara *företräd* och delta

## Ändringsförslag 49

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

(a) i alla säkerhetsutredningar som utförs på en medlemsstats territorium; den myndighet för säkerhetsutredning som har ansvaret för utredningen ska i enlighet med punkt 2 till *EASA* lämna ut information

#### *Ändringsförslag*

(a) i alla säkerhetsutredningar som utförs på en medlemsstats territorium; den myndighet för säkerhetsutredning som har ansvaret för utredningen ska i enlighet med punkt 2 till *dessa* lämna ut information som

som den har tillgång till,

den har tillgång till,

## Ändringsförslag 50

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) i egenskap av **expert** vid varje säkerhetsutredning som utförs i ett tredjeland och till vilken en medlemsstats myndighet för säkerhetsutredning uppmanas att utse en ackrediterad representant; den ackrediterade representanten ska i enlighet med punkt 2 till EASA lämna ut information som han/hon har tillgång till.

#### *Ändringsförslag*

(b) i egenskap av **rådgivare** vid varje säkerhetsutredning som utförs i ett tredjeland och till vilken en medlemsstats myndighet för säkerhetsutredning uppmanas att utse en ackrediterad representant; den ackrediterade representanten ska, **inom ramen för sina befogenheter och** i enlighet med punkt 2, till EASA **och de nationella myndigheterna för civil luftfart** lämna ut information som han/hon har tillgång till.

#### *Motivering*

Termen "rådgivare" är den riktiga termen, och den används i ICAO:s bilaga 13.

## Ändringsförslag 51

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

2. De rättigheter som tillfaller EASA enligt punkt 1 ska medföra en rätt att delta **i alla aspekter av utredningen**, under utredningsledarens kontroll, **särskilt** för att

#### *Ändringsförslag*

2. De rättigheter som tillfaller EASA **och de nationella myndigheterna för civil luftfart** enligt punkt 1 ska medföra en rätt att delta, under utredningsledarens kontroll, för att

## Ändringsförslag 52

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. EASA ska stödja de utredningar som **den** har rätt att delta i genom att

#### *Ändringsförslag*

3. EASA **och de nationella myndigheterna för civil luftfart** ska stödja de utredningar

tillhandahålla information, experter och utrustning som begärs av den myndighet för säkerhetsutredning som har ansvaret för den utredning som avses i punkt 1 a eller av den ackrediterade representant som avses i punkt 1 b.

som **de** har rätt att delta i genom att tillhandahålla information, experter och utrustning som begärs av den myndighet för säkerhetsutredning som har ansvaret för den utredning som avses i punkt 1 a eller av den ackrediterade representant som avses i punkt 1 b. **EASA och de nationella myndigheterna för civil luftfart får inte utan tillstånd av den myndighet för säkerhetsutredning som ansvarar för utredningen offentliggöra de uppgifter som de erhåller inom ramen för utredningen, och de får heller inte använda dessa uppgifter för andra ändamål än förbättring av luftfartssäkerheten.**

## Ändringsförslag 53

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Myndigheten för säkerhetsutredning ska utan dröjsmål underrätta kommissionen, EASA och de berörda **medlemsstaterna** om alla olyckor och allvarliga tillbud som den fått underrättelse om.

#### *Ändringsförslag*

2. Myndigheten för säkerhetsutredning ska utan dröjsmål underrätta kommissionen, EASA, **ICAO** och de berörda **staterna** om alla olyckor och allvarliga tillbud som den fått underrättelse om.

#### *Motivering*

*Enligt internationell standard ska ICAO underrättas. EU:s insatser i samband med olycksutredningar och på alla områden som avser luftfart bör göras med fullt beaktande av medlemsstaternas skyldigheter enligt Chicagokonventionen.*

## Ändringsförslag 54

### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 2 – led a

#### *Kommissionens förslag*

(a) få *obegränsad* och *obehindrad tillgång* till platsen för olyckan eller tillbudet, samt till luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak,

#### *Ändringsförslag*

(a) få **omedelbart**, *obegränsat* och *obehindrat tillträde* till platsen för olyckan eller tillbudet, samt till luftfartyget, dess innehåll eller dess vrak,

## Motivering

Det är viktigt att olycksutredarna ges tillträde till olycksplatsen så fort som möjligt så att de kan samla in och säkra alla bevis som behövs för att analysera och förklara faktorerna i anslutning till olyckan.

### Ändringsförslag 55

#### Förslag till förordning

#### Artikel 12 – punkt 3

##### *Kommissionens förslag*

3. Utredningsledaren **ska** låta de rättigheter som anges i punkt 2 utsträckas till att gälla även hans/hennes experter och rådgivare, samt de ackrediterade representanterna, deras experter och rådgivare, i den utsträckning som är nödvändig för att de ska kunna delta effektivt i säkerhetsutredningen. **Detta gäller utan att det påverkar de rättigheter som tillfaller de utredare och experter som utses av den myndighet som har ansvaret för den rättsliga utredningen.**

##### *Ändringsförslag*

3. Utredningsledaren **får** låta de rättigheter som anges i punkt 2 utsträckas till att gälla även hans/hennes experter och rådgivare, samt de ackrediterade representanterna, deras experter och rådgivare, i den utsträckning som är nödvändig för att de ska kunna delta effektivt i säkerhetsutredningen, **även vid tillämpning av artikel 13.**

## Motivering

Denna punkt är oförenlig med artikel 9, eftersom den medför att rådgivarna ges andra rättigheter än i artikel 9.2. Denna punkt bör hellre formuleras som en möjlighet, inte som ett krav.

### Ändringsförslag 56

#### Förslag till förordning

#### Artikel 13 – punkt 2

##### *Kommissionens förslag*

2. Om en myndighet för säkerhetsutredning, under pågående säkerhetsutredning, misstänker att en olaglig handling var inblandad i olyckan eller tillbudet, ska utredningsledaren omedelbart underrätta de rättsliga myndigheterna om detta **och kontrollen över olycksplatsen ska på deras begäran överföras till dem. Enligt artiklarna 15 och 16 ska på dessa myndigheters**

##### *Ändringsförslag*

2. Om en myndighet för säkerhetsutredning, under pågående säkerhetsutredning, misstänker **eller finner** att en olaglig **eller uppsåtlig** handling var inblandad i olyckan eller tillbudet, ska utredningsledaren omedelbart underrätta de rättsliga myndigheterna **eller i förekommande fall de myndigheter som ansvarar för säkerheten** om detta. Detta påverkar inte den rätt som myndigheten för

**begäran även den relevanta information som samlats in under säkerhetsutredningen överförs till dem.**

Detta påverkar inte den rätt som myndigheten för säkerhetsutredning har att fortsätta säkerhetsutredningen i samordning med **de** myndigheter **till vilka kontrollen över platsen överfördes.**

säkerhetsutredning har att fortsätta säkerhetsutredningen i samordning med **ovannämnda** myndigheter.

### Motivering

*Att det förekommer en olaglig handling innebär inte att det inte behövs en noggrann säkerhetsutredning med alla nödvändiga standarder och garantier. Olycksutredarna ska emellertid informera de rättsliga myndigheterna när det finns konkreta bevis som får dem att tro att en olaglig handling har skett, så att det rättsliga förfarandet kan inledas.*

## Ändringsförslag 57

### Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. För att säkerställa att utredningarna av **orsakerna till** olyckor och tillbud samordnas på rätt sätt, ska myndigheten för säkerhetsutredning **samarbeta med andra myndigheter genom framför allt förhandsavtal med rättsliga myndigheter, myndigheter för civil luftfart, sök- och räddningsmyndigheter och** andra myndigheter som kan förmodas vara inblandade i utredningen.

#### *Ändringsförslag*

För att säkerställa att utredningarna av **de samverkande faktorerna vid** olyckor och tillbud samordnas på rätt sätt ska **medlemsstaterna, genom förhandsavtal, säkerställa ett gott samarbete mellan** myndigheten för säkerhetsutredning och andra myndigheter som kan förmodas vara inblandade i utredningen, **såsom rättsliga myndigheter, civila luftfartsmyndigheter och sök- och räddningsmyndigheter.** **Dessa avtal måste respektera den säkerhetsutredande myndighetens oberoende och möjliggöra en snabb och effektiv teknisk undersökning. Avtalen måste dessutom respektera de bestämmelser som anges i denna förordning, såsom artikel 15.2 b avseende utlämnande av viss information.**

**Förhandsavtalen ska bland annat täcka följande områden:**

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

**d) Informationsutbyte.**

**e) Förhindrande av olämplig användning av säkerhetsinformation.**

**f) Konfliktlösning.**

#### Motivering

Det är viktigt att varje medlemsstat har avtal som gör att det går att fastställa regler för kontakterna mellan myndigheten för säkerhetsutredning och andra myndigheter som kan förmodas vara inblandade i utredningen. Dessa avtal bör innehålla de relevanta bestämmelserna i denna förordning, i synnerhet vad gäller skydd av information som erhållits i samband med den tekniska undersökningen. Det är viktigt att alla myndigheter som kan förmodas vara inblandade i en olycka vet vilken roll de har och vilken roll de andra myndigheterna har från det ögonblick då en olycka eller ett allvarligt tillbud inträffar. De angivna områdena ska hanteras på ett korrekt sätt för att garantera god samordning och för att undvika konflikter. Erfarenhet har visat att de angivna områdena är de områden inom vilka man hade kunnat undvika problem om förhandsavtal redan hade slutits. Användningen av termen "orsak" skulle kunna skapa allvarliga rättsliga problem genom att låta antyda att det föreligger skuld och/eller ansvar. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har insett behovet av att skilja mellan säkerhetsterminologi och rättslig terminologi. Därför föreslås det att termen "orsak" ska ersättas med "faktorer".

#### Ändringsförslag 58

##### Förslag till förordning

##### Artikel 15 – punkt 2 – stycke 2

###### Kommissionens förslag

**Den behöriga myndigheten för rättskipning i en medlemsstat får dock besluta att fördelarna med att lämna ut de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 för något annat ändamål som är tillåtet i lag, uppväger de inhemska och internationella konsekvenserna som en sådan åtgärd kan ha för den eller en framtida utredning samt för hanteringen av säkerhet inom den civila luftfarten, och att det finns ett övervägande allmänintresse av deras utlämnande.**

###### Ändringsförslag

**utgår**

#### Motivering

Kommissionens förslag belyser konflikten mellan två allmänintressen, nämligen rättskipning (inklusive tillgång till bevis vid domstolsbehandling) och luftfartssäkerhet (inklusive uppgiftsskydd och skydd av källor för insamling och analys av bevis för att förhindra olyckor). Den rättsliga myndigheten har ett egenintresse och kan inte ensam lösa denna konflikt. Det

behövs klara parametrar för att det ska gå att avgöra när samhället anser att ett intresse bör ha företräde framför ett annat. Ett förslag till sådana parametrar finns i den nya artikel 15.4.

## Ändringsförslag 59

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. En rättslig myndighet i en medlemsstat som har kännedom om information som erhållits i samband med säkerhetsutredningen, bortsett från sådan information som avses i artikel 15.2 a, 15.2 b och 15.2 c, får endast lämna ut denna information om den kan bevisa att informationen är korrekt på grundval av de förfaranden som står till dess förfogande inom ramen för det rättsliga förfarandet. I annat fall ska informationen förbli konfidentiell.**

**Säkerhetsuppgifter som avses i punkterna 1 och 2 får emellertid användas som bevis och utredas eller konfiskeras om det rör sig om en brottsutredning av en olaglig handling.**

#### *Motivering*

*Detta ändringsförslag syftar till att komplettera information till de rättsliga myndigheterna. Denna ändring gör det möjligt för de inblandade personerna att fullt ut samarbeta med säkerhetsutredarna, vilket i sin tur gör att orsakerna till olyckan kan fastställas. Om den rättsliga myndigheten önskar använda information måste den tillhandahålla bevis för den, t.ex. kan den rättsliga myndigheten, om den har kännedom om information som tillhandahållits av utredare i något annat land, göra en internationell framställning om bevisupptagning för att få fram bevis inom ramen för det rättsliga förfarandet.*

*I denna nya punkt fastställs tydliga kriterier för när säkerhetsinformation som insamlats under en olycksutredning får lämnas ut till de rättsliga myndigheterna och när rättsskipning måste ha företräde framför luftfartssäkerheten.*

*För att en säkerhetsutredning ska kunna uppfylla sitt syfte måste de insamlade uppgifterna och de inblandade personernas vittnesmål ha erhållits i förtroende. Om olycksutredaren inte kan garantera att vittnesmålen eller uppgifterna inte kommer att användas i ett administrativt eller rättsligt förfarande kommer de inblandade personerna inte att tala i förtroende. Domaren har dock ett legitimt intresse av att skipa rättvisa. Detta ändringsförslag föreslår klara parametrar för att hjälpa de rättsliga myndigheterna att avgöra när samhället anser att ett intresse bör ha företräde framför ett annat.*

## Ändringsförslag 60

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2b. När säkerhetsuppgifter används som bevis i ett straffrättsligt förfarande i enlighet med punkt 2a ska den berörda personens grundläggande rättigheter respekteras, i synnerhet rätten till skydd för privatlivet och rätten till en rättvis rättegång. Endast de uppgifter som är strikt nödvändiga för det straffrättsliga förfarandet ska lämnas ut, medan övriga uppgifter i så stor utsträckning som möjligt ska förvaltas av utredningsmyndigheten.***

***När säkerhetsuppgifter används som bevis i ett straffrättsligt förfarande i enlighet med punkt 2a kan de uppgifter som lämnats av en person inom ramen för säkerhetsutredningen inte användas mot den personen.***

#### *Motivering*

*Säkerhetsuppgifter skyddas för att garantera att vittnesmål kan avges i förtroende. Att registrera personuppgifter på arbetsplatsen är inte tillåtet enligt EU-lagstiftningen. Registrering av säkerhetsuppgifter är undantaget från denna bestämmelse, under förutsättning att flygbesättningen, flygledarna osv. har gett sitt samtycke till detta endast för att förbättra luftfartssäkerheten. Om säkerhetsuppgifterna används för något av de ändamål som avses i den nya punkt 4 är det viktigt att se till att de inblandade personernas rättigheter verkligen skyddas. Dessutom har de inblandade personerna rätt till en rättvis rättegång, inklusive att inte behöva vittna mot sig själva.*

*I artikel 6 i Europakonventionen om skydd av de mänskliga rättigheterna erkänns rätten till en rättvis rättegång. Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna konstaterade i sitt avgörande i målet Saunders mot Storbritannien (nr 43/1994/490/572) att uppgifter som erhållits genom tvång inte kan användas mot personen i fråga i ett straffrättsligt förfarande (rätten att inte vittna mot sig själv). Enligt den föreslagna artikel 2 är det dock straffbart att vägra att lämna information. Därför är det mycket viktigt att fastställa att den information som lämnas i samband med olycksutredningen inte kan användas mot den person som lämnat denna information.*



## Ändringsförslag 61

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3. EASA ska delta i utbytet och analysen av den information som omfattas av direktiv 2003/42/EG och ha tillgång on-line till all information som finns i det centrala upplag som upprättas enligt kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007. Sådan tillgång ska omfatta information som direkt identifierar operatören och det luftfartyg som omfattas av en händelserapport. EASA ska säkerställa informationens konfidentialitet och begränsa dess användning till vad som är strikt nödvändigt för att uppfylla byråns säkerhetsrelaterade skyldigheter.**

**utgår**

*Motivering*

*Det är inte lämpligt att här behandla frågan om händelserapporter. En ny särskild artikel föreslås om denna fråga (artikel 21a). Den omfattar bestämmelserna i denna punkt.*

## Ändringsförslag 62

### Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. Röst- eller bildregistreringar och transkriptioner av dessa får inte **utan samtliga berörda besättningsmedlemmars samtycke** göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning.

1. Röst- eller bildregistreringar och transkriptioner av dessa får inte göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning, **utom i de fall där myndigheten för säkerhetsutredning fastställt att en uppsåtlig eller olaglig handling orsakade olyckan.**

*Motivering*

*Man bör komma ihåg att om en uppsåtlig eller olaglig handling finns med i bilden ska rättsliga åtgärder prioriteras.*

## Ändringsförslag 63

### Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***1a. Icke-relevanta uppgifter som framkommer vid säkerhetsutredningen, särskilt uppgifter som hänför sig till privatliv och som är ett resultat av röst- eller bildregistreringar i cockpiten, och transkriberingar av dessa, ska skyddas fullt ut och får inte spridas eller avslöjas.***

*Motivering*

*Det är viktigt att garantera att endast sådana uppgifter som är relevanta för säkerhetsutredningen används. Inga uppgifter av privat natur får översändas, särskilt inte till de rättsliga myndigheterna, eller offentliggöras.*

## Ändringsförslag 64

### Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Registreringar från flygfärdskrivare får inte göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning, med undantag för om sådana uppgifter
- (a) används enbart för luftvärdighets- eller underhållssyften,
  - (b) avidentifieras, **eller**
  - (c) utlämnas enligt säkra förfaranden.

2. Registreringar från flygfärdskrivare får inte göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning, med undantag för om sådana uppgifter
- (a) används enbart för luftvärdighets- eller underhållssyften,
  - (b) avidentifieras, **och**
  - (c) utlämnas enligt säkra förfaranden.

*Motivering*

*Villkoren för utlämnandet ska vara kumulativa för att förhindra en olämplig användning av säkerhetsinformationen. Uppgifter som utlämnas för luftvärdighets- eller underhållssyften måste avidentifieras och utlämnas enligt säkra förfaranden. Endast på detta sätt kan man garantera att de utlämnande uppgifterna inte kommer att användas för andra ändamål. Begreppet "säkra förfaranden" finns inte definierat och är tvetydigt. Protokoll bör utarbetas mellan de olika kategorierna av inblandade personer för att fastställa vad som utmärker ett säkert förfarande. Uppgifterna i flygfärdskrivaren kan erhållas på andra sätt.*

## Ändringsförslag 65

### Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*2a. I syfte att bevara olycksutredningens oberoende samt garantera och säkerställa att de personer som kan bidra med information som är relevant för utredningen samarbetar fullt ut, ska medlemsstaterna se till att registreringar och säkerhetsuppgifter från olycksutredningen som används i samband med rättsliga förfaranden inte kränker människors rätt till privatliv eller till en rättvis rättegång. Under alla omständigheter måste rätten att inte behöva vittna mot sig själv upprätthållas.*

## Ändringsförslag 66

### Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Chefen för den myndighet för säkerhetsutredning som ansvarar för säkerhetsutredningen ska överföra information som är relevant för att förebygga en olycka eller ett allvarligt tillbud till de myndigheter som ansvarar för säkerheten inom civil luftfart, personer som ansvarar för tillverkning eller underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller rättsliga organ med ansvar för luftfartygs handhavande eller för personalutbildning.

2. Chefen för den myndighet för säkerhetsutredning som ansvarar för säkerhetsutredningen ska överföra information som är relevant för att förebygga en olycka eller ett allvarligt tillbud till de myndigheter som ansvarar för säkerheten inom civil luftfart, **särskilt EASA**, personer som ansvarar för tillverkning eller underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller rättsliga organ med ansvar för luftfartygs handhavande eller för personalutbildning.

## Ändringsförslag 67

### Förslag till förordning

#### Artikel 18 – punkt 3

##### *Kommissionens förslag*

3. Chefen för myndigheten för säkerhetsutredning ska ha befogenhet att **informera offren och deras anhöriga eller deras organisationer eller**, offentliggöra information om de faktiska iakttagelser gjorts och förfaranden som vidtagits under säkerhetsutredningen samt eventuellt preliminära **slutsatser och/eller rekommendationer**, under förutsättning att detta inte äventyrar utredningens syften.

##### *Ändringsförslag*

3. Chefen för myndigheten för säkerhetsutredning ska ha befogenhet att offentliggöra information om de faktiska iakttagelser som gjorts och förfaranden som vidtagits under säkerhetsutredningen samt eventuellt preliminära **rapporter och säkerhetsrekommendationer**, under förutsättning att detta inte äventyrar utredningens syften **och att det sker i full överensstämmelse med bestämmelserna i fråga om skydd av personuppgifter**.

##### *Motivering*

*Denna terminologi är mer exakt och stämmer bättre överens med den terminologi som används i ICAO:s bilaga 13.*

## Ändringsförslag 68

### Förslag till förordning

#### Artikel 18 – punkt 3a (ny)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**3a. Innan de uppgifter som avses i punkt 3 offentliggörs ska chefen för myndigheten för säkerhetsutredning informera offren, deras anhöriga eller deras organisationer. Denne ska bland annat översända de preliminära rapporterna och slutrapporten, i den mån berörda personer har lämnat sina kontaktuppgifter.**

##### *Motivering*

*Offrens anhöriga bör inte informeras via medierna. De bör ges privilegierad tillgång till uppgifterna innan de offentliggörs.*

## Ändringsförslag 69

### Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Myndigheten för säkerhetsutredning ska i något skede av säkerhetsutredningen, genom ett daterat följebrev till de berörda företagen, inklusive företag i andra medlemsstater eller tredjeländer, rekommendera de förebyggande åtgärder som den anser det vara nödvändigt att genast vidta.

#### *Ändringsförslag*

1. Myndigheten för säkerhetsutredning ska i något skede av säkerhetsutredningen **och efter samråd med alla ansvariga parter, inklusive EASA och det berörda luftfartygets tillverkare och operatör**, genom ett daterat följebrev till de berörda företagen, inklusive företag i andra medlemsstater eller tredjeländer, rekommendera de förebyggande åtgärder som den anser det vara nödvändigt att genast vidta.

## Ändringsförslag 70

### Förslag till förordning Artikel 21a (ny) – rubriken

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

#### **Artikel 21a**

#### **Händelserapportering**

#### *Motivering*

*Frågan om händelserapportering är viktig och bör uppmärksammas särskilt. Uppgifterna i ECCAIRS analyseras för närvarande inte på europeisk nivå. Genom att analysera uppgifterna skulle man emellertid kunna fastställa tendenser och agera så att liknande tillbud i framtiden skulle kunna undvikas.*

## Ändringsförslag 71

### Förslag till förordning Artikel 21a (ny) – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**1. EASA ska, i samarbete med medlemsstaterna och på regelbunden basis, delta i utbytet och analysen av den information som omfattas av direktiv 2003/42/EG och ha tillgång**

*on-line till all den information som finns i det centrala upplag som upprättats enligt förordning (EG) nr 1321/2007. Sådan tillgång ska omfatta information som direkt identifierar operatören och det luftfartyg som omfattas av en händelserapport. EASA ska säkerställa informationens konfidentialitet, i enlighet med tillämplig lagstiftning, och begränsa dess användning till vad som är strikt nödvändigt för att uppfylla byråns säkerhetsrelaterade skyldigheter. Denna information får endast användas för att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att skuld eller ansvar fastställs.*

#### Motivering

*Frågan om händelserapportering är viktig och bör uppmärksammas särskilt. Uppgifterna i ECCAIRS analyseras för närvarande inte på europeisk nivå. Genom att analysera uppgifterna skulle man emellertid kunna fastställa tendenser och agera så att liknande olyckor i framtiden skulle kunna undvikas.*

#### Ändringsförslag 72

##### Förslag till förordning Artikel 21a (ny) – punkt 2

###### *Kommissionens förslag*

###### *Ändringsförslag*

*2. EASA ska, i samarbete med medlemsstaterna, regelbundet genomföra analyser av den information som avses i punkt 1, särskilt i syfte att fastställa viktiga tendenser i utvecklingen av luftfartssäkerheten. I de fall där analysen av informationen visar på ett betydande antal återkommande händelser ska dessa analyseras mer djupgående, vilket gör det möjligt att vid behov vidta lämpliga säkerhetsåtgärder och, framför allt, att utfärda luftvärdighetsdirektiv.*

#### Motivering

*Frågan om händelserapportering är viktig och bör uppmärksammas särskilt. Uppgifterna i ECCAIRS analyseras för närvarande inte på europeisk nivå. Genom att analysera uppgifterna skulle man emellertid kunna fastställa tendenser och agera så att liknande olyckor i framtiden skulle kunna undvikas.*

## Ändringsförslag 73

### Förslag till förordning Artikel 21a (ny) – punkt 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3. Resultaten av de analyser som avses i punkt 2 ska översändas till alla myndigheter med ansvar för luftfartssäkerhet inom EU och till kommissionen.**

## Ändringsförslag 74

### Förslag till förordning Artikel 21a (ny) – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**4. Inom ramen för punkterna 1 och 2 får EASA begära all nödvändig kompletterande information av nätverket och av myndigheterna i medlemsstaterna.**

## Ändringsförslag 75

### Förslag till förordning Artikel 22 – rubriken

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Tillgång till passagerarlistor

Tillgång till passagerarlistor **och kontakt med passagerarnas anhöriga**

## Ändringsförslag 76

### Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. **Gemenskapens** flygbolag och flygbolag som avgår från en flygplats belägen på

1. **EU:s** flygbolag och flygbolag som avgår från **eller anländer till** en flygplats belägen

territoriet i en medlemsstat som omfattas av fördraget, ska genomföra förfaranden som gör det möjligt att inom **en timme** från underrättelsen om att en olycka eller tillbud har inträffat på ett luftfartyg ta fram en lista på alla personer ombord på detta luftfartyg.

på territoriet i en medlemsstat som omfattas av fördraget, ska genomföra förfaranden som gör det möjligt att **snarast möjligt, dock senast inom två timmar** från underrättelsen om att en olycka eller tillbud har inträffat på ett luftfartyg ta fram en lista på alla personer ombord på detta luftfartyg **och en lista över det farliga gods ombord som kan utgöra en hälso- eller miljöfara.**

#### Motivering

*Det är inte motiverat att endast flyg som avgår från en flygplats inom EU omfattas av artikeln. Också flyg som anländer till EU bör inkluderas.*

*Detta ändringsförslag är ett svar på behovet av att korta ner väntetiden innan det blir känt vilka personer som finns ombord på ett olycksdrabbat luftfartyg. Dessutom bör flygbolaget även lämna information om lasten när det finns farligt gods ombord på luftfartyget.*

### Ändringsförslag 77

#### Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 2a (ny)

##### Kommissionens förslag

##### Ändringsförslag

**2a. För att passagerarnas familjer snabbt ska kunna få information om att deras anhöriga varit ombord på ett flygplan som råkat ut för en olycka, ska flygbolag och resebyråer erbjuda resenären möjlighet att ange namn och kontaktuppgifter på den person som ska kontaktas vid en eventuell olycka. Dessa uppgifter kan endast användas om en olycka inträffar. Uppgifterna får inte lämnas vidare till en tredje part, och de får heller inte utnyttjas i kommersiellt syfte.**

#### Motivering

*Då en olycka inträffat blir det berörda flygbolaget nedringt av tusentals personer, och det tar ofta lång tid för flygbolaget att ta reda på vem som ska kontaktas och informeras om olyckan. Väntan på besked är mycket smärtsam för offrens anhöriga. Om flygbolagen var skyldiga att i samband med reservationen be resenären att uppge en person som kan kontaktas om en olycka inträffar, skulle denna väntan eventuellt bli kortare. Denna skyldighet måste emellertid åtföljas av garantier i fråga om skyddet av personuppgifter.*



## Ändringsförslag 78

### Förslag till förordning

#### Artikel 22 – punkt 3

##### *Kommissionens förslag*

3. Listan får inte offentliggöras innan alla anhöriga till passagerarna har underrättats av de relevanta myndigheterna. Medlemsstaterna får besluta att låta listan vara konfidentiell.

##### *Ändringsförslag*

3. Listan får inte offentliggöras innan alla anhöriga till passagerarna har underrättats av de relevanta myndigheterna **och de anhöriga har givit sitt samtycke**. Medlemsstaterna får besluta att låta listan vara konfidentiell.

##### *Motivering*

*Listan får inte offentliggöras innan alla har underrättats av de relevanta myndigheterna.*

## Ändringsförslag 79

### Förslag till förordning

#### Artikel 22 – punkt 4

##### *Kommissionens förslag*

**4. Behandling av de uppgifter som finns i listan ska göras utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG.**

##### *Ändringsförslag*

**utgår**

##### *Motivering*

*En ny särskild artikel som berör denna fråga har lagts till (artikel 23a).*

## Ändringsförslag 80

### Förslag till förordning

#### Artikel 23 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en **plan för bistånd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga** upprättas på nationell nivå.

##### *Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en **beredskapsplan för luftfartsolyckor** upprättas på nationell nivå. **Beredskapsplanen måste dock lyda under vissa allmänna principer i medlemsstaterna för att ett mer omfattande och enhetligt svar på sådana händelser på EU-nivå ska kunna**

**garanteras.**

**Denna beredskapsplan ska särskilt omfatta en plan för bistånd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga och en plan för snabbt ingripande från flygplatsens räddningstjänsts sida vid en olycka som inträffar när flygplanet lyfter eller landar i en medlemsstat.**

**Medlemsstaterna ska se till att identifieringen av vart och ett av offren sker så snart som möjligt med hjälp av noggranna och säkra metoder.**

#### Motivering

Det är nödvändigt att följa vissa allmänna bestämmelser på EU-nivå vad gäller utarbetandet av beredskapsplaner för att ett enhetligt agerande i samband med luftfartsolyckor i viss utsträckning ska kunna garanteras i hela EU.

I den nationella beredskapsplanen ska man bland annat beakta frågan om snabbhet och effektivitet från flygplatsens räddningstjänsts sida vid en olycka som inträffar på flygplatsen. Denna aspekt är mycket viktig och kan komma att rädda livet på passagerare.

Om det finns dödsfall bland offren är en identifiering av dessa med hjälp av vetenskapligt godkända metoder den bästa service som kan erbjudas offret och dess anhöriga. Identifieringen bör ske så snart som möjligt utan att för den skulle göra avkall på noggrannhet och precision.

### Ändringsförslag 81

#### Förslag till förordning Artikel 23 – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1a. Medlemsstaterna ska se till att varje flygbolag som registrerats på deras territorium har utarbetat en plan för bistånd till offren och deras anhöriga. Dessa planer ska bland annat beakta det psykologiska stödet till offren och deras anhöriga och göra det möjligt för flygbolaget att hantera en stor olycka. Medlemsstaterna ska granska de planer för bistånd som utarbetats av flygbolag som är registrerade inom deras territorium. Flygbolag från tredjeländer med verksamhet i EU ska också ha en**

*plan som tillgodoser behoven hos offren och deras anhöriga, och dessa flygbolag ska översända denna plan till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de är verksamma.*

#### *Motivering*

*Om en olycka inträffar vänder sig passagerarnas anhöriga i första hand till flygbolaget. Medlemsstaterna ska därför kontrollera att de flygbolag som registrerats på deras territorium också har utarbetat en anpassad krisplan. Flygbolag från tredjeländer ska också ha en sådan plan.*

### **Ändringsförslag 82**

#### **Förslag till förordning Artikel 23 – punkt 1b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1b. När en olycka inträffar på en medlemsstats territorium är det denna medlemsstat som är ansvarig för att genomföra den beredskapsplan som avses i punkt 1.*

### **Ändringsförslag 83**

#### **Förslag till förordning Artikel 23 – punkt 1c (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1c. När en olycka inträffar ska den medlemsstat som ansvarar för utredningen eller den medlemsstat där det flygbolag som det olycksdrabbade luftfartygets tillhör är registrerat eller den medlemsstat som haft ett betydande antal medborgare ombord på det olycksdrabbade luftfartyget utse en kontaktperson som ska ansvara för förbindelserna med och informationen till offren och deras anhöriga. Denna person får höra till den nationella myndigheten för säkerhetsutredning.*

### *Motivering*

*Denna person ska fungera som kontaktperson för offren och deras anhöriga. Han eller hon kan ansvara för att samordna informationen från de olika organ som är inblandade i utredningen, översända den till passagerarnas anhöriga och informera de anhöriga om de olika förfarandena i samband med utredningen.*

### **Ändringsförslag 84**

#### **Förslag till förordning Artikel 23 – punkt 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***3a. De flygbolag som är verksamma i EU bör tillämpa bestämmelserna i Montrealkonventionen för att förenhetliga vissa regler som hänför sig till internationella flygtransporter, även i de fall där den stat där dessa flygbolag är registrerade inte ratificerat nämnda konvention.***

### *Motivering*

*Europeiska resenärer ska skyddas av Montrealkonventionen oberoende av vilket flygbolag de väljer att anlita.*

### **Ändringsförslag 85**

#### **Förslag till förordning Artikel 23a (ny) – rubriken**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Artikel 23a  
Tillgång till handlingar och skydd av personuppgifter***

### *Motivering*

*Särskild hänsyn bör tas till frågan om skyddet av personuppgifter.*

## Ändringsförslag 86

### Förslag till förordning Artikel 23a (ny) – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1. Bestämmelserna i denna förordning ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001<sup>1</sup>.**

---

<sup>1</sup> EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

## Ändringsförslag 87

### Förslag till förordning Artikel 23a (ny) – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2. Bestämmelserna i denna förordning ska tillämpas i enlighet med direktiv 95/46/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001<sup>1</sup>.**

---

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

*Motivering*

*Särskild hänsyn bör tas till frågan om skyddet av personuppgifter.*

## Ändringsförslag 88

### Förslag till förordning Artikel 24a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 24a*

***Anpassning till den tekniska utvecklingen***

**1. För att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen får kommissionen genom delegerade akter i enlighet med artikel 24b och på de villkor som anges i**

*artikel 24c och 24d anpassa definitionerna i artikel 2 samt bestämmelserna i bilagan till denna förordning, med beaktande av de anpassningar som gjorts i bilaga 13 i konventionen om internationell civil luftfart.*

*2. När kommissionen antar sådana delegerade akter ska den agera i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.*

#### *Motivering*

*Denna ändring är i linje med förfarandet för delegerade akter i Lissabonfördraget (artikel 290 i EUF-fördraget). Detta är en standardfras för delegering som parlamentet använder i lagstiftningsakter.*

### **Ändringsförslag 89**

#### **Förslag till förordning Artikel 24b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 24b*

##### *Utövande av delegering*

*1. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 24a ska ges till kommissionen för en period på fem år från det att denna förordning har trätt i kraft. Delegeringen av befogenhet ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om den inte återkallas av Europaparlamentet eller rådet i enlighet med artikel 24c.*

*2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.*

*3. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 24c och 24d.*

## Motivering

*Denna ändring är i linje med förfarandet för delegerade akter i Lissabonfördraget (artikel 290 i EUF-fördraget). Detta är en standardfras för delegering som parlamentet använder i lagstiftningsakter.*

### Ändringsförslag 90

#### Förslag till förordning

#### Artikel 24c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 24c*

##### *Återkallande av delegering*

- 1. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 24a får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.*
- 2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska underrätta den andra institutionen och kommissionen inom en rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och skälen för detta.*
- 3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Beslutet ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.*

## Motivering

*Denna ändring är i linje med förfarandet för delegerade akter i Lissabonfördraget (artikel 290 i EUF-fördraget). Detta är en standardfras för delegering som parlamentet använder i lagstiftningsakter.*

## Ändringsförslag 91

### Förslag till förordning Artikel 24d (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 24d*

##### *Invändning mot delegerade akter*

- 1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen. På Europaparlamentets eller rådets initiativ får fristen förlängas med två månader.*
- 2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft den dag som anges i den. Den delegerade akten får offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft före fristens utgång om både Europaparlamentet och rådet före detta datum har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.*
- 3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.*

#### *Motivering*

*Denna ändring är i linje med förfarandet för delegerade akter i Lissabonfördraget (artikel 290 i EUF-fördraget). Detta är en standardfras för delegering som parlamentet använder i lagstiftningsakter.*

## Ändringsförslag 92

### Förslag till förordning Artikel 25 – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga påföljder för

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga påföljder för



överträdelser av bestämmelserna i denna förordning. De påföljder som fastställs *ska* vara effektiva, proportionerliga och avskräckande, samt särskilt medge att påföljder åläggs personer som i strid med denna förordning

överträdelser av bestämmelserna i denna förordning. ***Utan att det påverkar rätten att inte behöva vittna mot sig själv ska*** de påföljder som fastställs vara effektiva, proportionerliga och avskräckande, samt särskilt medge att påföljder åläggs personer som i strid med denna förordning

### *Motivering*

*I artikel 6 i Europakonventionen om skydd av de mänskliga rättigheterna erkänns rätten till en rättvis rättegång. Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna konstaterade i sitt avgörande i målet Saunders mot Storbritannien (nr 43/1994/490/572) att uppgifter som erhållits genom tvång inte kan användas mot den personen i ett straffrättsligt förfarande (rätten att inte vittna mot sig själv). Enligt detta ändringsförslag till artikel 25 är det straffbart att vägra att lämna information, och därför får den information som lämnas i samband med olycksutredningen inte användas mot den person som lämnat denna information.*

### **Ändringsförslag 93**

#### **Förslag till förordning Artikel 26a (ny) – stycke 1 (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### **Artikel 26a**

#### **Ändring av förordningen**

***Denna förordning ska ses över senast fyra år efter dess ikraftträdande. I detta syfte och bland annat på grundval av ett brett samråd med intressenter och nätverket ska kommissionen utvärdera genomförandet av denna förordning och senast fem år efter dess ikraftträdande lägga fram en skriftlig översynsrapport, inklusive förslag till lagstiftningsändringar om nödvändigt. Om denna förordning skulle ändras, ska det nätverk som avses i artikel 7 ansvara för att i förväg avge ett yttrande. Nätverkets yttrande ska översändas till kommissionen, rådet, Europaparlamentet, medlemsstaterna och EASA.***