



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0195/2010

12.8.2010

*****I**
BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart
(KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Christine de Veyrac

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	57
ÄRENDETS GÅNG	63

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart
(KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till parlamentet och rådet (KOM(2009)0611),
 - med beaktande av artiklarna 251.2 och 80.2 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C7-0259/2009),
 - med beaktande av kommissionens meddelande till parlamentet och rådet ”Konsekvenser av Lissabonfördragets ikraftträdande för pågående interinstitutionella beslutsförfaranden” (KOM(2009)0665),
 - med beaktande av artiklarna 294.3 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A7-0195/2010).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör

(1) En allmänt hög säkerhetsnivå bör

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

² Ännu ej offentliggjort i EUT.

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.

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

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

(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 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 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.

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

(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 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

(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

(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.***

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 ***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 utrednings 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 "rättvissekultur" 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 framhävt 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 hänför sig 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 genomförandebefogenheter¹. ***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 genomförandebefogenheter¹ fortsätta att gälla, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte är tillämpligt.

¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹ 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,

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.

händelser eller förhållanden, eller en kombination av dessa, som leder till 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 **föreses 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

Ändringsförslag

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.

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*

Ändringsförslag

1. Nätverkets arbete ska organiseras i enlighet med dess arbetsordning. *I likhet med rådets roterande ordförandeskap ska*

medlemmar för en period på *högst fem år*.
Ordförandens mandatperiod ska kunna
förlängas.

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

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

upphov till en intressekonflikt när det gäller de uppgifter som åligger myndigheterna för säkerhetsutredning.

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 arbetsprogram* för kommissionen.

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 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 som den har tillgång till,

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 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 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.

Ändringsförslag

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

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. **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.**

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 begäran även den relevanta information som samlats in under säkerhetsutredningen överföras 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.**

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 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

Ändringsförslag

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.

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

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.

Ändringsförslag

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

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

Ändringsförslag

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

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

underhåll av luftfartyg eller luftfartsutrustning, samt till enskilda personer eller rättsliga organ med ansvar för luftfartygs handhavande eller för personalutbildning.

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 (ny)

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 (ny)

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 (ny)

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 (ny)

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

Tillgång till passagerarlistor

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 76

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag

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

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.

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 1a (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 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Bestämmelserna i denna förordning ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och

rådets förordning (EG) nr 1049/2001¹.

¹ 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 45/2001¹.

¹ 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

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga påföljder för överträdelse 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

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga påföljder för överträdelse 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.

MOTIVERING

1. Bakgrund

Flygtrafiken ökar stadigt sedan flera år.

Trots att säkerheten kraftigt har förbättrats, tilltar risken för luftfartsolyckor i takt med att flygtrafiken ökar.

Det är därför viktigt att det genomförs oberoende utredningar av olyckorna för att fastställa vilka säkerhetsbrister som orsakat dem, så att korrigeringsåtgärder kan vidtas.

Den EU-lagstiftning som för närvarande reglerar utredningen av olyckor är ett direktiv från 1994¹.

Sedan detta direktiv utarbetades har luftfartsmarknaden utvecklats avsevärt och blivit allt mer komplicerad.

Med tanke på att nya aktörer tillkommit, t.ex. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), som ansvarar för certifiering av luftfartyg i EU, och de skillnader som konstaterats i medlemsstaternas utredningskapacitet, krävs det en ny lagstiftning².

2. Nätverket av myndigheter för säkerhetsutredning

Upprättandet av ett nätverk av nationella myndigheter för säkerhetsutredning bör göra det möjligt att minska skillnaderna i utredningskapacitet i EU.

Ett sådant nätverk skulle även kunna förbättra kvaliteten på utredningarna och ge en rättslig ram för samarbetet mellan de nationella myndigheterna för säkerhetsutredning.

Det skulle vidare bidra till att förbättra luftfartssäkerheten.

Även om det under nuvarande omständigheter inte går att inrätta en europeisk byrå för säkerhetsutredning, vill föredraganden ändå gå längre än vad kommissionen föreslår. Föredraganden anser att nätverkets uppdrag måste definieras³, vilket skulle ge säkerheten ett verkligt mervärde.

Nätverket skulle bland annat kunna ansvara för att

¹ Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (EGT L 319, 12.12.1994, s.14).

² Hänsyn bör även tas till ändringarna av bilaga 13 ("Utredning av flyghaverier och tillbud") i den så kallade Chicagokonventionen – konventionen om internationell civil luftfart (7300/9) – i vilken det fastställs internationella bestämmelser för utredning av flyghaverier och tillbud.

³ Nätverkets uppdrag skulle kunna fastställas utifrån den modell som föreslås i kommissionens konsekvensanalys (SEK(2009)1477, s. 43) och utifrån den modell som finns för sjötransport med den permanenta samarbetsstrukturen (artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EUT L 131, 28.5.2009, s. 114)).

- fastställa en ram för och underlätta utbytet av material mellan myndigheterna för säkerhetsutredning samt tillhandahålla utredare¹,
- förbättra utbytet av information som är viktig för att öka säkerheten,
- genomföra utbildningsinsatser för utredarna,
- ta fram en förteckning över lämpliga metoder och en europeisk metod för olycksutredning, samt
- organisera granskningar av myndigheterna för säkerhetsutredning.

Man bör även fundera över hur man på europeisk nivå bäst kan genomföra de förslag som nätverket lägger fram i syfte att förbättra luftfartssäkerheten eller utredningsinstrumenten.

3. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet² ansvarar på medlemsstaternas vägnar för certifieringen av luftfartyg inom gemenskapen, och är en betydande aktör på luftfartssäkerhetsområdet.

Rådets direktiv 94/56/EG³ omfattar inte EASA eftersom direktivet antogs innan byrån inrättats, och detta medför oacceptabla säkerhetsrisker⁴.

Det är därför motiverat att den nya förordningen omfattar en tydlig rättslig ram för byråns deltagande i säkerhetsutredningar.

Föredraganden skulle särskilt vilja ta upp följande tre punkter:

a) Säkerhetsutredningarnas oberoende ställning

Förordningen får inte under några omständigheter ge EASA möjlighet att påverka säkerhetsutredningarna eller göra parallella utredningar vid sidan av en sådan utredning.

Byrån ansvarar för certifieringen av luftfartyg och kan således inte vara både domare och part. Texten måste vara entydig.

b) Benämningen

Eftersom lufttransporter ofta är internationella kan utredningarna även omfatta tredjeländer.

¹ För att underlätta detta utbyte kan man t.ex. upprätta ett register över den utrustning och de anläggningar som finns hos varje nationell myndighet för säkerhetsutredning och, om nödvändigt, utbilda utredare som är specialiserade på olyckor i särskilda miljöer (till havs, i bergsområden osv.).

² Inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

³ Tidigare citerad.

⁴ Detta har bekräftats i samband med en av Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) granskningar av EASA.

Av denna anledning, och ur ett rätts säkerhetsperspektiv, är det viktigt att det begrepp som används för att fastställa EASA:s roll i utredningarna definieras tydligt i bilaga 13¹ till konventionen angående internationell civil luftfart (ICAO), i vilken det fastställs bestämmelser för utredningar på internationell nivå.

Detta är inte fallet med begreppet ”expert” som används i förslaget till förordning², vilket riskerar att skapa osäkerhet.

En distinkt benämning som gör att byråns medverkan vid utredningar inte kan ifrågasättas är därför att föredra.

Vanligtvis används begreppet ”rådgivare”³ för certifieringsorganet⁴.

Föredraganden föreslår därför att EASA definieras som ”rådgivare” i denna förordning när det gäller dess deltagande i säkerhetsutredningar, och att byrån ges de rättigheter som tillfaller rådgivare enligt bilaga 13.

c) EASA:s tillgång till säkerhetsinformation

Av skäl som hänför sig till luftfartssäkerheten bör byrån under hela utredningen ha tillgång till relevanta uppgifter och säkerhetsrekommendationer, så att den snabbt kan utfärda luftvärdighetsdirektiv⁵.

Överföringen av uppgifter sker emellertid inte lika systematiskt till EASA som till de nationella luftfartsmyndigheterna.

Det är därför viktigt att skapa en ram för detta informationsflöde och att uppmuntra de myndigheter som ansvarar för säkerhetsutredning att samarbeta mer med byrån.

4. Samordning av utredningar

Det är vanligt att en eller flera juridiska processer inleds vid sidan av säkerhetsutredningen⁶.

a) Oberoende

Det bör säkerställas att de utredare som ansvarar för säkerhetsutredningen kan utföra sitt arbete utan att behöva be domaren om tillgång till bevis eller rätt att utreda dessa.

¹ Tidigare citerad.

² Se artikel 9.1 i kommissionens förslag till förordning (KOM(2009)0611). Termen ”expert” förekommer två gånger i ICAO:s tidigare nämnda bilaga 13, men definieras inte.

³ Kapitel 1 i bilaga 13 till Chicagokonventionen, som hänför sig till internationell civil luftfart.

⁴ Detta är bland annat fallet i Förenta staterna där Federal Aviation Administration (FAA) är ”rådgivare” till National Transportation Safety Board (NTSB) i säkerhetsutredningar om luftfartsolyckor, i enlighet med ICAO:s bilaga 13.

⁵ Artikel 20 i tidigare nämnda förordning (EG) nr 216/2008.

⁶ Även om dessa utredningar sker oberoende av varandra och den tekniska utredningen endast avser säkerheten och inte klargörandet av ansvarsfrågan, verkar det som att den tekniska utredningen och de fakta och slutsatser som myndigheten som ansvarar för denna utredning kommer fram till har stor inverkan på den rättsliga utredningen.

Om det rör sig om en olaglig handling ska den rättsliga utredningen¹ givetvis prioriteras, eftersom omständigheterna då är annorlunda.

b) Tillgång till känslig information

Det är viktigt att de som är inblandade i olyckan² samarbetar under säkerhetsutredningen, så att orsakerna till olyckan kan fastställas.

Om personerna i fråga vägrar att svara på frågor i samband med säkerhetsutredningen, av rädsla för att deras vittnesmål lämnas ut utan deras medgivande, kan det innebära en risk för luftfartssäkerheten.

Samtidigt måste rättvisan få ha sin gång, och offrens familjer måste ges möjlighet att få ansvarsfrågan utredd av en domstol.

Av denna anledning måste de rättsliga myndigheterna ha tillgång till relevant information.

Kommissionen förslår att ett visst antal uppgifter bör skyddas, men att medlemsstaternas rättsliga myndigheter ska få tillgång till dessa om det finns ”ett övervägande allmänintresse”³.

Uttrycket ”ett övervägande allmänintresse” är dock vagt och kan tolkas olika i olika medlemsstater. Dessutom anses ofta olyckor som lett till dödsfall utgöra ett övervägande allmänintresse.

I detta fall är den känsliga informationen inte längre skyddad.

Föredraganden föreslår att allt som rör fastställande av fakta och behandling av bevismaterial översänds till de rättsliga myndigheterna, medan all annan information bör förbli konfidentiell.

5. Offrens och deras anhörigas rättigheter

a) Passagerarlista

Kommissionen föreslår att flygbolaget inom en timme från underrättelsen om att en olycka har inträffat ska kunna ta fram en passagerarlista.

Föredraganden stöder detta förslag, men anser att det inte endast ska vara tillämpligt på flygbolag inom EU och flygbolag som flyger från EU, utan att det också ska gälla alla de flygbolag som flyger till Europa.

Det finns ingen orsak att införa bestämmelser som leder till diskriminering mellan passagerare som flyger till EU på grundval av det flygbolag de valt att anlita.

¹ Artikel 13.2 i tidigare nämnda förslag till förordning.

² Överlevande personal, flygtrafikkontrollanter, luftfartygsoperatörer osv.

³ Artikel 15.2 i tidigare nämnda förslag till förordning.

b) Information om omkomna passagerare

Då en olycka inträffat blir det berörda flygbolaget nedringt av tusentals personer¹, och det tar ofta lång tid för flygbolaget att ta reda på vem som ska kontaktas och informeras om ett dödsfall.

Väntan på besked är mycket smärtsam för offrens anhöriga.

Föredraganden föreslår därför att det bör införas en skyldighet för flygbolagen² att, i samband med reservationen, be passagerarna att uppge en person som kan kontaktas om en olycka inträffar³.

c) Bistånd till de anhöriga

Kommissionen föreslår att ”medlemsstaterna ska säkerställa att en plan för bistånd till offren för flygolyckor inom civil luftfart och deras anhöriga upprättas på nationell nivå”⁴.

Om en olycka inträffar vänder sig emellertid de anhöriga i första hand till flygbolaget.

Föredraganden anser därför att medlemsstaterna dessutom bör åläggas att kontrollera att också de flygbolag som är registrerade inom deras territorium har en krisplan⁵.

Det land som ansvarar för säkerhetsutredningen bör dessutom utse en kontaktperson som offrens anhöriga kan vända sig till. Denna person skulle kunna 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 utredningsarbetet⁶.

Detta skulle vara ett viktigt stöd för offrens anhöriga som ofta känner sig vilsna inför de många aktörerna och förfarandena och som redan kämpar med att hantera sorgen efter en anhörigs bortgång.

Det bör vidare införas bestämmelser som gör det möjligt för familjerna att få tillgång till konfidentiell information om arbetet med säkerhetsutredningen, t.ex. delrapporter och slutrapporten från utredningen, innan dessa uppgifter offentliggörs.

¹ Air France tog under en och samma dag emot över 20 000 samtal efter det att planet AF 447, som var på väg från Rio till Paris, kraschat den 31 maj 2009.

² Detta är redan fallet i Förenta staterna.

³ Denna information skulle skilja sig från de adress- och telefonuppgifter som används i samband med att flygtider ändras eller flygningar ställs in.

⁴ Artikel 23 i tidigare nämnda förslag till förordning.

⁵ Dessa krisplaner skulle kunna utgå ifrån ICAO:s cirkulär 285/AN/166 och bör granskas.

⁶ Säkerhetsutredning, eventuellt en rättslig utredning, utbetalning av skadestånd, identifiering av kvarlevor osv.

d) Montrealkonventionen¹

Föredraganden anser att flygpassagerarna i EU bör omfattas av bestämmelserna i Montrealkonventionen, oberoende av vilket flygbolag de väljer att flyga med, och att förordningen bör inbegripa ett krav på att alla flygbolag som vill bedriva trafik i EU ska följa bestämmelserna i denna konvention.

6. Rapportering av händelser inom civil luftfart

Kommissionen har beslutat att inte göra någon översyn av direktiv 2003/42/EG², eftersom den anser att det är för tidigt att göra ändringar i denna lagstiftning. I förslaget till förordning hänvisas emellertid till detta direktiv³.

Systemet för rapportering av händelser fungerar inte heller optimalt.

I själva verket rapporterar endast en del av medlemsstaterna till databasen ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System)⁴, som är tänkt att innehålla uppgifter om alla relevanta händelser i EU.

Ingen har heller utsetts för att på europeisk nivå analysera de uppgifter som förs in i ECCAIRS.

En analys av databasen skulle emellertid avsevärt bidra till att förbättra luftfartssäkerheten⁵.

Föredraganden skulle vilja vidareutveckla de bestämmelser som finns i förslaget till förordning, bland annat i syfte att uppmana EASA att tillsammans med medlemsstaterna analysera och kategorisera uppgifterna i ECCAIRS.

¹ Montrealkonventionen syftar till att förenhetliga vissa bestämmelser i fråga om internationell flygtrafik. Konventionen trädde i kraft den 28 juni 2004 och reglerar lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid dödsfall. I dagsläget har 93 länder undertecknat konventionen.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23).

³ Artikel 15.3 i tidigare nämnda förslag till förordning.

⁴ Inrättad genom kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (EUT L 294, 13.11.2007, s. 3).

⁵ Genom att analysera uppgifterna skulle man kunna undvika liknande tillbud i framtiden och minska olycksrisken samt följa upp olika säkerhetsrekommendationer, i syfte att åtgärda konstaterade brister.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart		
Referensnummer	KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD)		
Framläggande för parlamentet	29.10.2009		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 12.11.2009		
Föredragande Utnämning	Christine De Veyrac 9.11.2009		
Behandling i utskott	1.3.2010	28.4.2010	31.5.2010
Antagande	1.6.2010		
Slutomröstning: resultat	+: 39	–: 0	0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Roberts Zīle		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Markus Ferber, Jelko Kacin, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Sabine Wils		