REGLUGERÐ

**um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi.**

1. gr.

*Innleiðing á EES-gerð.*

Með reglugerð þessari öðlast gildi hér á landi eftirfarandi EES-gerð:

1. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010, um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB. Reglugerðin er birt sem fylgiskjal við reglugerð þessa.

2. gr.

*Framkvæmd.*

Framkvæmd þessarar reglugerðar skal vera í höndum Rannsóknarnefndar samgönguslysa, yfirvalds öryggisrannsókna á Íslandi.

3. gr.

*Refsiheimild.*

Um brot gegn reglugerð þessari fer eftir ákvæðum 41. gr. laga nr. 18/2013, um rannsókn samgönguslysa.

Hver sá sem hindrar starfsmenn eða nefndarmenn Rannsóknarnefndar samgönguslysa við rannsóknarstörf sín skal sæta sektum.

Hver sá sem upplýsir um innihald þeirra gagna sem fjallað er um í 14. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010, eins og hún er innleidd hér á landi, skal sæta sektum.

Brot gegn 9. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010, eins og hún er innleidd hér á landi, varðar sektum.

4. gr.

*Lagastoð og gildistaka.*

Reglugerð þessi er sett með heimild í 40. gr., sbr. og a.-n. liði sömu greinar, laga nr. 18/2013, um rannsókn samgönguslysa, með síðari breytingum, og öðlast þegar gildi.

*Innanríkisráðuneytinu, \_\_\_\_\_ 2014.*

**Hanna Birna Kristjánsdóttir**

**innanríkisráðherra.**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Ragnhildur Hjaltadóttir.*

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010

frá 20. október 2010

um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 2. mgr. 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ([[1]](#footnote-1)),

að höfðu samráði við svæðanefndina,

með hliðsjón af áliti Evrópsku persónuverndarstofnunarinnar ([[2]](#footnote-2)),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ([[3]](#footnote-3)),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Tryggja skal hátt, almennt öryggisstig í almenningsflugi í Evrópu og leggja skal áherslu á að fækka slysum og flugatvikum til að tryggja tiltrú almennings á flutningum í lofti.

2) Skjót framkvæmd öryggisrannsókna á slysum og flugatvikum í almenningsflugi eykur flugöryggi og stuðlar að því að koma í veg fyrir slys og flugatvik.

3) Skýrslugjöf, greining og miðlun niðurstaðna um flugatvik sem varða öryggi eru grundvallaratriði þegar kemur að því að auka flugöryggi. Framkvæmdastjórnin skal því leggja fram tillögu um að endurskoða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB frá 13. júní 2003 um tilkynningu atvika í almenningsflugi ([[4]](#footnote-4)), fyrir 31. desember 2011.

4) Eina markmið öryggisrannsókna skal vera að koma í veg fyrir slys og flugatvik í framtíðinni, án þess að skipta sök eða ábyrgð.

5) Taka skal tillit til samþykktar um alþjóðaflugmál, sem undirrituð var í Chicago 7. desember 1944 (Chicago-samningurinn), þar sem kveðið er á um framkvæmd nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja örugga starfrækslu loftfara. Sérstaklega skal taka tillit til 13. viðauka Chicago-samningsins og síðari breytinga á honum, þar sem mælt er fyrir um alþjóðlega staðla og ráðlagðar starfsvenjur vegna rannsókna á slysum og flugatvikum loftfara, sem og til skilgreininga á hugtökunum „skráningarríki“, „ríki flugrekanda“, „hönnunarríki“, „framleiðsluríki“ og „ríki þar sem atvik á sér stað“, sem þar eru notuð.

6) Samkvæmt alþjóðlegum stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum, sem sett eru fram í 13. viðauka við Chicago-samninginn, skal rannsókn á slysum og alvarlegum flugatvikum vera á ábyrgð þess ríkis þar sem slysið eða alvarlega flugatvikið átti sér stað, eða skráningarríkis, ef ekki er hægt að fullyrða að slysið eða alvarlega flugatvikið hafi átt sér stað innan yfirráðasvæðis einhvers ríkis. Ríki er heimilt að fela öðru ríki að annast rannsóknina eða óska eftir aðstoð þess. Öryggisrannsóknir innan Evrópusambandsins skulu fara fram með svipuðum hætti.

7) Lærdómurinn af framkvæmd tilskipunar ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi ([[5]](#footnote-5)) skal notaður til að bæta skilvirkni rannsókna og forvarna gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi innan Sambandsins.

8) Taka skal tillit til breytinga á stofnana- og regluramma, sem gildir um öryggi í almenningsflugi innan Sambandsins, sem hafa átt sér stað síðan tilskipun 94/56/EB var samþykkt og þá einkum til þess að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) hefur verið komið á fót. Einnig skal taka tillit til þáttar Sambandsins í tillögum í öryggisátt, þar sem flugöryggi er í auknum mæli stjórnað á vettvangi Sambandsins.

9) Flugöryggisstofnun Evrópu annast, fyrir hönd aðildarríkjanna, starfsemi og verkefni hönnunarríkis, framleiðsluríkis og skráningarríkis þegar um er að ræða samþykkt hönnunar, eins og tilgreint er í Chicago-samningnum og viðaukum við hann. Því skal Flugöryggisstofnun Evrópu, í samræmi við 13. viðauka við Chicago-samninginn, bjóðast til að taka þátt í öryggisrannsókn til að stuðla að, innan síns valdsviðs, skilvirkni hennar og tryggja örugga hönnun loftfara, án þess að það hafi áhrif á óhæði rannsóknarinnar. Á sama hátt skal bjóða landsbundnum flugmálayfirvöldum á sviði almenningsflugs að taka þátt í öryggisrannsóknum.

10) Með tilliti til öryggisábyrgðar þeirra skulu einstaklingar, sem Flugöryggisstofnun Evrópu tilnefnir, ásamt landsbundnum flugmálayfirvöldum á sviði almenningsflugs, hafa aðgang að viðeigandi upplýsingum við mat á skilvirkni öryggiskrafna.

11) Til að tryggja betri forvarnir gegn flugslysum og flugatvikum skal Flugöryggisstofnun Evrópu, í samstarfi við lögbær yfirvöld aðildarríkjanna, einnig taka þátt í miðlun og greiningu upplýsinga innan ramma tilkynningakerfis um atvik, í samræmi við tilskipun 2003/42/EB, en jafnframt forðast hvers konar hagsmunaárekstra. Þessar upplýsingar skulu njóta fullnægjandi verndar gegn óleyfilegri notkun eða birtingu.

12) Viðurkennt er að þátttaka Flugöryggisstofnunar Evrópu og lögbærra yfirvalda aðildarríkjanna í tengslum við miðlun og greiningu upplýsinga, sem falla undir tilskipun 2003/42/EB, getur verið til bóta fyrir öryggisrannsóknir fyrir tilstuðlan beinlínutengds aðgangs að viðeigandi upplýsingum sem varða öryggi og sem geymdar eru í miðlægu gagnasafni um atvik í almenningsflugi.

13) Umfang öryggisrannsókna skal háð því hvaða lærdóm megi draga af þeim til að auka flugöryggi, einkum með tilliti til þess að þörf er á kostnaðarhagkvæmri notkun á tilföngum til rannsókna innan Sambandsins.

14) Óháð yfirvald öryggisrannsóknar skal annast öryggisrannsóknir á slysum og flugatvikum eða stýra þeim, til að koma í veg fyrir hvers konar hagsmunaárekstra og hugsanlega utanaðkomandi truflun í tengslum við að ákvarða orsakir þeirra atvika sem eru til rannsóknar.

15) Yfirvöld öryggisrannsókna gegna lykilhlutverki í ferli öryggisrannsókna. Starf þeirra er afar mikilvægt við að ákvarða orsakir slysa eða flugatvika. Því er nauðsynlegt að þau geti framkvæmt rannsóknir sínar á algjörlega óháðan hátt ásamt því að þau hafi yfir að ráða því fjármagni og þeim mannauð sem þarf til að framkvæma árangursríkar og skilvirkar rannsóknir.

16) Styrkja skal getu yfirvalda öryggisrannsókna í aðildarríkjunum og samstarf þeirra á milli er nauðsynlegt til að bæta skilvirkni rannsókna og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi innan Sambandsins.

17) Viðurkenna skal og efla samræmingarhlutverk yfirvalda öryggisrannsókna í evrópsku samhengi, til að skapa aukið vægi fyrir flugöryggi með því að byggja á því samstarfi sem þegar er til staðar á milli slíkra yfirvalda og á þeim tilföngum til rannsókna sem tiltæk eru í aðildarríkjunum og sem nýta skal á sem kostnaðarhagkvæmastan hátt. Þessari viðurkenningu og eflingu væri best náð með evrópsku neti fyrir yfirvöld öryggisrannsókna innan almenningsflugs (netið), sem skal hafa skýrt skilgreint hlutverk og verkefni.

18) Með netinu skal samræmingarstarfseminni haldið áfram á gagnsæjan og óháðan hátt og skal það hljóta virkan stuðning Sambandsins.

19) Það kann að vera að markmiðum þessarar reglugerðar verði betur náð með samstarfi við þriðju lönd sem heimila mætti þátttöku í starfi netsins sem áheyrnarfulltrúar.

20) Þar sem nauðsynlegt er að tryggja skýran rétt til öryggisrannsókna skulu aðildarríki, í samræmi við gildandi löggjöf um valdsvið þeirra yfirvalda sem bera ábyrgð á réttarfarslegum rannsóknum og, eftir því sem við á, í nánu samstarfi við þau yfirvöld, tryggja að yfirvöld öryggisrannsókna sé gert kleift að framkvæma verkefni sín við bestu hugsanlegu skilyrði í þágu flugöryggis. Yfirvöldum öryggisrannsókna skal því veittur tafarlaus og ótakmarkaður aðgangur að slysstað og þeir skulu hafa aðgang að öllum þáttum, sem nauðsynlegir eru til að uppfylla kröfur um öryggisrannsóknir, án þess að stofna markmiðum réttafarslegrar rannsóknar í hættu.

21) Öryggisrannsókn getur einungis orðið skilvirk ef mikilvægir hlutar sönnunargagna eru varðveittir á viðeigandi hátt.

22) Kerfið fyrir öryggi í almenningsflugi byggist á endurgjöf og lærdómi, sem draga má af slysum og flugatvikum, sem þarfnast strangrar beitingar á reglum um trúnaðarkvöð til að tryggja aðgengi að mikilvægum upplýsingum í framtíðinni. Í þessu samhengi skal vernda viðkvæmar öryggisupplýsingar á viðeigandi hátt.

23) Þegar slys ber að höndum er tilefni til að huga að almannahagsmunum af ýmsum toga, s.s. að koma í veg fyrir slys og tryggja tilhlýðilega réttarvörslu. Þessir hagsmunir ganga lengra en eiginhagsmunir hlutaðeigandi aðila og lengra en tilgreindur atburður. Til að tryggja heildaralmannahagsmuni er nauðsynlegt að koma á réttu jafnvægi milli allra hagsmuna.

24) Almenningsflugkerfið skal að sama skapi stuðla að umhverfi án refsiákvæða sem greiðir fyrir tafarlausri tilkynningu atvika og eflir því meginregluna um „réttlætissjónarmið“.

25) Upplýsingar, sem einstaklingur lætur í té innan ramma öryggisrannsóknar, skulu ekki notaðar gegn þeim honum, að teknu fullu tilliti til stjórnskipulegra meginreglna og landslaga.

26) Aðildarríki skulu eiga kost á að takmarka þau tilvik þar sem taka þarf ákvörðun um að birta upplýsingar sem aflað er við öryggisrannsókn án þess að það hafi áhrif á að dómskerfið starfi snurðulaust.

27) Nauðsynlegt er, til að koma í veg fyrir slys og flugatvik, að miðla viðeigandi upplýsingum á sem stystum tíma, þ.m.t. skýrslum og tillögum í öryggisátt sem leiða af öryggisrannsóknum.

28) Lögbær yfirvöld skulu ávallt taka tillit til tillagna í öryggisátt sem leiða af rannsóknum á slysum eða alvarlegum flugatvikum eða öðrum þáttum, s.s. öryggiskönnunum og, eins og við á, bregðast við þeim til að tryggja fullnægjandi forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi.

29) Hvetja skal til framfara á sviði rannsókna á því að ákvarða staðsetningu loftfars á rauntíma og á þeim möguleika að fá aðgang að upplýsingum úr flugrita án þess að hann sé raunverulega til staðar, til að bæta möguleika rannsakenda á að ákvarða orsakir slysa og til að auka getu til að koma í veg fyrir endurtekin flugatvik. Slík þróun myndi vera mikilvægt skref fram á við í þágu flugöryggis.

30) Reynslan hefur sýnt að það getur verið seinlegt að útvega áreiðanlegar skrár yfir einstaklinga um borð í loftfari en einnig að það sé mikilvægt að ákvarða frest þannig að unnt sé að krefjast þess að flugrekendur framvísi slíkri skrá innan þessa frests. Að auki skulu gögnin í slíkum skrám vernduð gegn óleyfilegri notkun eða birtingu. Til að lágmarka áhættu öryggisrannsakenda á þeim stað þar sem atvik á sér stað er að sama skapi nauðsynlegt að til staðar séu upplýsingar um hættulegan farm um borð í loftfari sem tengist slysi.

31) Í kjölfar slyss er erfitt að finna viðeigandi tengilið með skjótum hætti til að tilkynna honum að farþegi sé um borð í loftfari. Því skal bjóða farþegum upp á þann möguleika að tilnefna tengilið.

32) Tilgreina skal aðstoð við fórnarlömb flugslysa og skyldmenni þeirra með fullnægjandi hætti.

33) Það hefur mikla þýðingu til hvaða ráðstafana aðildarríki grípa í því skyni að bregðast við slysum og afleiðingum þeirra. Í þessu samband skulu aðildarríki hafa neyðaráætlun sem felur m.a. í sér neyðarþjónustu á flugvöllum og aðstoð við fórnarlömb slysa í almenningsflugi og við skyldmenni þeirra. Flugrekendur skulu einnig hafa áætlun um aðstoð við fórnarlömb slysa í almenningsflugi og við skyldmenni þeirra. Sérstök áhersla skal lögð á stuðning og samskipti við fórnarlömb og skyldmenni þeirra, sem og við samtök þeirra.

34) Við beitingu þessarar reglugerðar skal virða að fullu reglur um aðgang að gögnum, gagnavinnslu og verndun einstaklinga, sem mælt er fyrir um í viðeigandi lagagerningum Sambandsins.

35) Það skal einkum vera mögulegt að beita alla einstaklinga, sem brjóta í bága við þessa reglugerð, viðurlögum þegar þeir afhenda upplýsingar sem reglugerðin verndar, hindra aðgerðir yfirvalds öryggisrannsóknar með því að koma í veg fyrir að rannsakendur geti sinnt skyldum sínum eða neita að láta í té gagnlegar upptökur, mikilvægar upplýsingar og skjöl eða fela, breyta eða eyðileggja þau eða í því tilviki þegar einstaklingar búa yfir vitneskju um slys eða alvarlegt flugatvik og greina ekki viðeigandi lögbærum yfirvöldum frá henni.

36) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að setja sameiginlegar reglur á sviði öryggisrannsókna í almenningsflugi, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs og áhrifa aðgerðarinnar innan Evrópu, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna, eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná megi því markmiði.

37) Því ber að fella tilskipun 94/56/EB úr gildi.

38) Yfirlýsing ráðherra um flugvöllinn á Gíbraltar, sem samþykkt var í Cordoba 18. september 2006 á fyrsta ráðherrafundi samráðsvettvangs um Gíbraltar, mun koma í stað sameiginlegrar yfirlýsingar um flugvöllinn á Gíbraltar, sem gefin var í London 2. desember 1987, og ef henni er fylgt í einu og öllu er litið svo á að yfirlýsingunni frá 1987 sé einnig fylgt.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

**Efni**

1. Markmiðið með þessari reglugerð er að auka öryggi í almenningsflugi með því að tryggja mjög mikla skilvirkni, hagkvæmni og gæði evrópskra öryggisrannsókna í almenningsflugi en eina markmið þeirra er að koma í veg fyrir slys og flugatvik, án þess að skipta sök eða ábyrgð, þ.m.t. með því að koma á fót evrópsku neti fyrir yfirvöld öryggisrannsókna í almenningsflugi. Í henni er einnig kveðið á um reglur þess efnis að upplýsingar, sem varða alla einstaklinga og hættulegan farm um borð í loftfari sem tengist slysi, séu aðgengilegar í tæka tíð. Markmið hennar er einnig að bæta aðstoð við fórnarlömb flugslysa og skyldmenni þeirra.

2. Beiting þessarar reglugerðar gagnvart flugvellinum á Gíbraltar telst hvorki hafa áhrif á lagalega stöðu Konungsríkisins Spánar né Hins sameinaða konungsríkis Stóra-Bretlands og Norður-Írlands að því er varðar ágreining um yfirráðarétt yfir landsvæðinu þar sem flugvöllurinn er staðsettur.

2. gr.

**Skilgreiningar**

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1) „slys“: atvik sem á sér stað í tengslum við starfrækslu loftfars, ef um er að ræða mannað loftfar, sem á sér stað frá því að einstaklingur fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði eða, ef um er að ræða ómannað loftfar, sem á sér stað frá því að loftfarið er tilbúið til hreyfingar í þeim tilgangi að fara á loft þar til það hefur verið stöðvað við lok flugferðar og slökkt hefur verið á meginknúningskerfinu þar sem:

a) einstaklingur lætur lífið eða slasast alvarlega vegna þess:

– að hann var um borð í loftfarinu eða

– að hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða

– að hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils,

nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum einstaklingsins sjálfs eða annarra, eða þegar meiðsl verða á laumufarþegum, sem leynast utan svæðis sem farþegar og áhöfn hafa venjulega aðgang að, eða

b) loftfarið verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki sem hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika loftfarsins og myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi íhlut, nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, (þ.m.t. hlífar hans eða fylgibúnað), loftskrúfur, vængenda, loftnet, þreifara, loka, hjólbarða, hemla, hjól, vindhlífar, klæðningar, hurðir lendingarbúnaðar, framrúður, ytra byrði loftfars (s.s. smádældir eða göt) eða minni háttar skemmdir á þyrilblöðum aðalþyrils, stélþyrilblöðum, lendingarbúnaði og skemmdir sem verða af völdum hagls eða áreksturs við fugl (þ.m.t. göt á loftneta- og ratsjárhlífum) eða

c) loftfarsins er saknað eða ógerlegt að komast að því,

2) „trúnaðarfulltrúi“: einstaklingur sem ríki tilnefnir á grundvelli menntunar hans og hæfis, í þeim tilgangi að taka þátt í öryggisrannsókn sem annað ríki annast; trúnaðarfulltrúi, sem aðildarríki tilnefnir, skal vera á vegum yfirvalds öryggisrannsóknar,

3) „ráðgjafi“: einstaklingur sem ríki tilnefnir á grundvelli menntunar hans og hæfis, í þeim tilgangi að aðstoða trúnaðarfulltrúa við öryggisrannsókn,

4) „orsakir“: aðgerðir, aðgerðaleysi, atburðir, aðstæður eða samsetning þeirra, sem hafði í för með sér slys eða flugatvik; greining á orsökum gefur ekki til kynna að sök eða stjórnsýsluleg ábyrgð, opinber ábyrgð eða refsiábyrgð sé ákvörðuð,

5) „meiðsl sem draga til dauða“: meiðsl sem einstaklingur hefur hlotið í slysi sem draga hann til dauða innan 30 daga frá slysinu,

6) „flugriti“: hvers konar upptökutæki sem komið er fyrir í loftfari til að auðvelda öryggisrannsóknir á slysum eða flugatvikum,

7) „flugatvik“: atvik, annað en slys, sem tengist starfrækslu loftfars og sem hefur eða getur haft áhrif á öryggi starfrækslunnar,

8) „alþjóðlegir staðlar og ráðlagðar starfsvenjur“: alþjóðlegir staðlar og ráðlagðar starfsvenjur, í tengslum við rannsókn á flugslysi og flugatviki, sem eru samþykkt í samræmi við 37. gr. Chicago-samningsins,

9) „stjórnandi rannsóknar“: einstaklingur sem, á grundvelli menntunar sinnar og hæfis, ber ábyrgð á skipulagningu, framkvæmd og stjórn öryggisrannsóknar,

10) „flugrekandi“: einstaklingur eða lögaðili sem starfrækir eða hyggst starfrækja eitt eða fleiri loftför,

11) „tengdur einstaklingur“: eigandi, flugverji eða rekstraraðili loftfars, sem tengist slysi eða alvarlegu flugatviki, allir einstaklingar sem tengjast viðhaldi, hönnun eða framleiðslu loftfarsins eða þjálfun áhafnar þess, allir einstaklingar sem tengjast veitingu flugumferðarstjórnar, flugupplýsinga- eða flugvallaþjónustu og hafa veitt loftfarinu þjónustu, starfsfólk landsbundinna flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs eða starfsfólk Flugöryggisstofnunar Evrópu,

12) „bráðabirgðaskýrsla“: samskipti sem notuð eru til skjótrar útbreiðslu gagna sem aflað á fyrstu stigum rannsóknarinnar,

13) „skyldmenni“: nánasta fjölskylda og/eða náinn ættingi og/eða annar einstaklingur sem tengist náið fórnarlambi slyss, eins og það er skilgreint samkvæmt landslögum fórnarlambsins,

14) „öryggisrannsókn“: ferli sem yfirvald öryggisrannsóknar framkvæmir til að koma í veg fyrir slys og flugatvik, sem felur í sér að afla upplýsinga, að greina þær, að draga ályktanir af þeim, þ.m.t. að ákvarða orsök eða orsakir og/eða áhrifaþætti og, ef við á, að undirbúa tillögur í öryggisátt,

15) „tillaga í öryggisátt“: tillaga frá yfirvaldi öryggisrannsóknar, byggð á upplýsingum úr öryggisrannsókn eða upplýsingum sem fengist hafa með öðrum leiðum, s.s. úr öryggiskönnunum, sem sett er fram í því skyni að koma í veg fyrir slys og flugatvik,

16) „alvarlegt flugatvik“: flugatvik sem verður við aðstæður sem benda til þess að miklar líkur hafi verið á slysi og sem tengist starfrækslu loftfars sem, ef um er að ræða mannað loftfar, á sér stað frá því að einstaklingur kemur um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir einstaklingar hafa farið frá borði, eða, ef um er að ræða ómannað loftfar, sem á sér stað frá því að loftfarið er tilbúið til hreyfingar í þeim tilgangi að fara á loft, þar til það hefur verið stöðvað við lok flugferðar og slökkt hefur verið á meginknúningskerfinu; skrá yfir dæmi um alvarleg flugatvik er að finna í viðaukanum.

17) „alvarleg meiðsl“: meiðsl sem einstaklingur hefur hlotið í slysi og sem tengist einu af eftirfarandi:

a) sjúkrahúsvist sem varir lengur en 48 klukkustundir og hefst innan sjö daga frá þeim degi sem einstaklingurinn slasaðist,

b) beinbrotum (að frátöldum minni háttar brotum á fingrum, tám eða nefi),

c) skurðsárum sem leiðir af sér alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða sinum,

d) áverkum á innri líffærum,

e) annars eða þriðja stigs bruna eða brunasárum sem þekja meira en 5% af yfirborði líkamans,

f) snertingu við smitandi efni eða skaðlega geislun sem hefur verið staðfest.

3. gr.

**Gildissvið**

1. Reglugerð þessi gildir um öryggisrannsóknir á slysum og alvarlegum flugatvikum:

a) sem orðið hafa á yfirráðasvæði aðildarríkjanna, sem sáttmálinn nær til, í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar aðildarríkjanna,

b) sem tengjast loftfari, sem skráð er í aðildarríki eða starfrækt af fyrirtæki með staðfestu í aðildarríki og hafa átt sér stað utan yfirráðasvæðis aðildarríkjanna sem sáttmálinn nær til, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir,

c) þegar aðildarríki hefur rétt á að tilnefna trúnaðarfulltrúa, samkvæmt alþjóðlegum stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum, til að taka þátt í öryggisrannsóknum sem skráningarríki, ríki flugrekanda, hönnunarríki, framleiðsluríki eða ríki sem veitir upplýsingar, aðstöðu eða sérfræðiþekkingu, að beiðni ríkisins þar sem rannsóknin fer fram,

d) þegar aðildarríki, sem hefur sérstakra hagsmuna að gæta vegna dauðsfalla eða alvarlegra meiðsla ríkisborgara þess, fær leyfi ríkisins þar sem rannsóknin fer fram til að tilnefna sérfræðing.

2. Þessi reglugerð gildir einnig um málefni er lúta að því að upplýsingar, sem varða alla einstaklinga og hættulegan farm um borð í loftfari sem tengist slysi, séu aðgengilegar í tæka tíð og um aðstoð við fórnarlömb flugslysa og skyldmenni þeirra.

3. Þessi reglugerð gildir ekki um öryggisrannsóknir á slysum og alvarlegum flugatvikum sem tengjast loftförum sem eru notuð á vegum hers eða toll- og lögregluyfirvalda eða á vegum sambærilegrar þjónustu, nema þegar hlutaðeigandi aðildarríki ákveður það í samræmi við 4. mgr. 5. gr. og landslöggjöf.

4. gr.

**Yfirvald öryggisrannsóknar á sviði almenningsflugs**

1. Hvert aðildarríki skal tryggja að varanlegt, landsbundið yfirvald öryggisrannsóknar á sviði almenningsflugs (yfirvald öryggisrannsóknar), sem getur á óháðan hátt annast fulla öryggisrannsókn, annaðhvort eitt og sér eða á grundvelli samkomulags við önnur yfirvöld öryggisrannsókna, framkvæmi eða hafi eftirlit með öryggisrannsóknum án utanaðkomandi truflunar.

2. Yfirvald öryggisrannsóknar skal vera óháð í starfi sínu, einkum gagnvart flugmálayfirvöldum sem bera ábyrgð á lofthæfi, útgáfu skírteina, flugrekstri, viðhaldi, leyfisveitingum, flugumferðarstjórn eða rekstri flugvalla og yfirleitt öllum öðrum aðilum eða einingum þar sem hagsmunir eða verkefni þeirra gætu stangast á við verkefnið sem yfirvaldi öryggisrannsóknar er falið eða haft áhrif á hlutlægni þess.

3. Yfirvald öryggisrannsóknar skal við framkvæmd öryggisrannsókna hvorki leita eftir leiðbeiningum né taka við leiðbeiningum frá öðrum aðilum og hafa ótakmarkað vald yfir framkvæmd öryggisrannsókna.

4. Færa má út þá starfsemi sem yfirvaldi öryggisrannsóknar er falið að sinna þannig að hún nái til söfnunar og greiningar á upplýsingum sem tengjast flugöryggi, einkum í því skyni að koma í veg fyrir slys, að því tilskildu að þessi starfsemi hafi ekki áhrif á óhæði þess og feli ekki í sér ábyrgð á málum sem varða reglusetningu, stjórnun eða stöðlun.

5. Árlega skal gefa út öryggisskýrslu á landsvísu til að upplýsa almenning um almenna stöðu á sviði flugöryggismála. Ekki skal upplýsa í þessari greiningu hver það var sem veitti trúnaðarupplýsingar.

6. Viðkomandi aðildarríki skal veita yfirvaldi öryggisrannsóknar þau tilföng sem því eru nauðsynleg til að inna óháð af hendi skyldur sínar og skal það hafa yfir að ráða fullnægjandi úrræðum til þess. Einkum:

a) skal yfirmaður hjá yfirvaldi öryggisrannsóknar og/eða, ef um er að ræða fjölþátta yfirvald, yfirmaður flugmáladeildar þess hafa reynslu og hæfni á sviði öryggis í almenningsflugi til að sinna verkefnum sínum í samræmi við þessa reglugerð og landslög,

b) skulu rannsakendur öðlast þá stöðu sem veitir þeim nauðsynlega tryggingu fyrir óhæði,

c) skal yfirvald öryggisrannsóknar hafa a.m.k. yfir að ráða einum tiltækum rannsakanda sem er fær um að sinna starfi stjórnanda rannsóknar ef um meiri háttar flugslys er að ræða,

d) skal yfirvaldi öryggisrannsóknar úthlutað fjármagni sem gerir því kleift að sinna verkefnum sínum,

e) skal yfirvaldi öryggisrannsóknar hafa á sínum vegum hæft starfsfólk og viðunandi aðstöðu, annaðhvort á eigin vegum eða fyrir tilstuðlan samstarfsins, sem um getur í 6. gr., eða á grundvelli samkomulags við önnur landsyfirvöld eða einingar, þ.m.t. skrifstofur og flugskýli til að unnt sé að geyma og skoða loftfar, innihald loftfars og brak úr því.

5. gr.

**Rannsóknarskylda**

1. Öll slys eða alvarleg flugatvik sem tengjast loftförum, önnur en þau sem tilgreind eru í II. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu ([[6]](#footnote-6)), skulu sæta öryggisrannsókn í því aðildarríki sem hefur yfirráð á svæðinu þar sem slysið eða alvarlega flugatvikið átti sér stað.

2. Þegar loftfar, sem ekki er tilgreint í II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 216/2008 og skráð í aðildarríki, sem tengist slysi eða alvarlegu flugatviki, sem ekki er hægt að staðsetja nákvæmlega innan yfirráðasvæðis einhvers ríkis, skal yfirvald öryggisrannsóknar í skráningaraðildarríki framkvæma öryggisrannsóknina.

3. Yfirvald öryggisrannsóknar skal ákvarða umfang öryggisrannsókna, sem um getur í 1., 2. og 4. mgr., og verklagið sem fylgja skal við framkvæmd slíkra öryggisrannsókna, að teknu tilliti til þess hvaða lærdóm það gerir ráð fyrir að draga megi af slíkum rannsóknum í því skyni að auka flugöryggi, þ.m.t. að því er varðar þau loftför sem hafa hámarksflugtaksmassa sem er 2250 kg eða minni.

4. Yfirvöld öryggisrannsókna geta ákveðið að rannsaka önnur flugatvik en þau sem um getur í 1. og 2. mgr., ásamt slysum eða alvarlegum flugatvikum annarra tegunda loftfara, í samræmi við landslöggjöf aðildarríkjanna, ef þau gera ráð fyrir að draga megi af þeim lærdóm um flugöryggi.

5. Öryggisrannsóknirnar, sem um getur í 1., 2. og 4. mgr., skulu ekki í neinu tilviki miðast við að skipta sök eða ábyrgð. Þær skulu vera óháðar, aðskildar frá og með fyrirvara um öll dóms- eða stjórnsýslumál til að skipta sök eða ábyrgð.

6. gr.

**Samstarf milli yfirvalda öryggisrannsókna**

1. Yfirvald öryggisrannsóknar hjá einu aðildarríki getur óskað eftir aðstoð yfirvalda öryggisrannsókna hjá öðrum aðildarríkjum. Ef yfirvald öryggisrannsóknar samþykkir að veita slíka aðstoð, í kjölfar beiðni, skal hún veitt án endurgjalds, eftir því sem unnt er.

2. Yfirvald öryggisrannsóknar getur falið öðru yfirvaldi öryggisrannsóknar að sjá um rannsókn á slysi eða alvarlegu flugatviki, með fyrirvara um gagnkvæmt samkomulag og skal þá greiða fyrir rannsóknarferli þess yfirvalds.

7. gr.

**Evrópskt net fyrir yfirvöld öryggisrannsókna í almenningsflugi**

1. Aðildarríki skulu tryggja að yfirvöld öryggisrannsókna komi á fót sín á milli evrópsku neti fyrir yfirvöld öryggisrannsókna í almenningsflugi (netið), sem samanstendur af yfirmönnum meðal yfirvalda öryggisrannsókna í hverju aðildarríki og/eða, ef um er að ræða fjölþátta yfirvald, yfirmönnum flugmáladeilda þeirra eða fulltrúum þeirra, þ.m.t. formanni sem valinn er þeirra á meðal til þriggja ára.

Formaðurinn skal, í nánu samráði við aðila að netinu, gera árlega starfsáætlun netsins, sem skal samrýmast markmiðunum og uppfylla skyldurnar, sem settar eru fram í 2. og 3. mgr, eftir því sem við á. Framkvæmdastjórnin skal senda Evrópuþinginu og ráðinu starfsáætlunina. Formaðurinn skal einnig gera áætlun um fundi á vegum netsins.

2. Netið skal stuðla að því að bæta enn frekar gæði rannsókna sem yfirvöld öryggisrannsókna framkvæma og styrkja óhæði þeirra. Einkum skal það hvetja til að gerðar verði strangar kröfur varðandi rannsóknaraðferðir og þjálfun rannsakenda.

3. Til að ná markmiðunum, sem sett eru fram í 2. mgr., skal netið einkum bera ábyrgð á:

a) að undirbúa tillögur fyrir stofnanir Sambandsins og ráðleggja þeim á öllum sviðum þróunar og framkvæmdar á sviði stefnumála og reglna Sambandsins að því er varðar öryggisrannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum,

b) að stuðla að skiptum á upplýsingum, sem eru gagnlegar til að auka flugöryggi og stuðla með virkum hætti að skipulegu samstarfi á milli yfirvalda öryggisrannsókna, framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og landsbundinna flugmálayfirvalda,

c) að samræma og skipuleggja, eftir því sem við á, „jafningjarýni“, viðeigandi þjálfunarstarfsemi og þróunaráætlanir til að meta hæfi rannsakenda,

d) að stuðla að bestu starfsvenjum á sviði öryggisrannsókna, með það í huga að þróa sameiginlega aðferðafræði Sambandsins fyrir öryggisrannsóknir og gera skrá yfir slíkar starfsvenjur,

e) að styrkja rannsóknargetu yfirvalda öryggisrannsókna, einkum með því að þróa og hafa umsjón með kerfi um samnýtingu á tilföngum,

f) að veita viðeigandi aðstoð, að beiðni yfirvalda öryggisrannsókna, að því er varðar beitingu 6. gr., þ.m.t., en þó ekki eingöngu, skrá yfir rannsakendur, búnað og getu, sem fáanleg er í hinum aðildarríkjunum og gæti hugsanlega nýst yfirvaldi sem framkvæmir rannsókn,

g) að hafa aðgang að upplýsingum í gagnagrunninum, sem um getur í 18. gr., og greina tillögur í öryggisátt sem þar er að finna, með það í huga að tilgreina mikilvægar tillögur í öryggisátt sem hafa þýðingu í öllu Sambandinu.

4. Framkvæmdastjórnin skal reglulega upplýsa Evrópuþingið og ráðið um starfsemi netsins. Evrópuþingið skal einnig upplýst um það þegar ráðið eða framkvæmdastjórnin senda inn beiðnir til netsins.

5. Aðilar að netinu skulu hvorki leita eftir né taka við leiðbeiningum frá aðila sem gæti haft áhrif á óhæði öryggisrannsókna.

6. Flugöryggisstofnun Evrópu skal, eins og við á, boðið að sækja fundi netsins sem áheyrnarfulltrúi. Netið getur einnig boðið áheyrnarfulltrúum frá yfirvöldum öryggisrannsókna í þriðju löndum og öðrum viðeigandi sérfræðingum að sækja fundi á vegum netsins.

7. Framkvæmdastjórnin skal vera í nánum tengslum við starfsemi netsins og skal njóta nauðsynlegs stuðnings frá netinu á viðeigandi sviðum sem tengjast þróun forvarnarstefnu og reglusetningar á sviði rannsókna á slysum í almenningsflugi innan Sambandsins. Framkvæmdastjórnin skal veita netinu nauðsynlegan stuðning, þ.m.t., en þó ekki eingöngu, stuðning við undirbúning og skipulagningu funda ásamt útgáfu ársskýrslu um starfsemi netsins. Framkvæmdastjórnin skal senda Evrópuþinginu og ráðinu ársskýrsluna.

8. gr.

**Þátttaka Flugöryggisstofnunar Evrópu og landsbundinna flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs í öryggisrannsóknum**

1. Yfirvöld öryggisrannsókna skulu bjóða Flugöryggisstofnun Evrópu og landsbundnum flugmálayfirvöldum á sviði almenningsflugs í hlutaðeigandi aðildarríkjum, innan valdsviðs hvers um sig, að því tilskildu að krafan um að engir hagsmunaárekstrar séu til staðar sé uppfyllt, að tilnefna fulltrúa til þátttöku:

a) sem ráðgjafi stjórnanda rannsóknar í öllum öryggisrannsóknum, skv. 1. og 2. mgr. 5. gr., sem framkvæmdar eru innan yfirráðasvæðis aðildarríkis eða á þeim stað sem um getur í 2. mgr. 5. gr., undir stjórn og ákvörðunarvaldi stjórnanda rannsóknar,

b) sem ráðgjafi sem er tilnefndur samkvæmt þessari reglugerð til að aðstoða trúnaðarfulltrúa eða trúnaðarfulltrúa aðildarríkis við hvers konar öryggisrannsóknir sem framkvæmdar eru í þriðja landi þar sem yfirvaldi öryggisrannsókna er boðið að tilnefna trúnaðarfulltrúa, í samræmi við alþjóðlega staðla og ráðlagðar starfsvenjur í tengslum við rannsókn á flugslysum og flugatvikum, undir eftirliti trúnaðarfulltrúans.

2. Þátttakendurnir, sem um getur í 1. mgr., skulu einkum hafa rétt til:

a) að heimsækja slysstað og skoða flakið,

b) að stinga upp á atriðum, sem unnt er að spyrja um, og afla upplýsinga frá vitnum,

c) að fá afrit af öllum viðeigandi skjölum og afla viðeigandi upplýsinga um staðreyndir,

d) að taka þátt í aflestri á uppteknu efni, að undanskildum hljóðritunum og myndupptökum í stjórnklefa,

e) að taka þátt í rannsóknarstarfsemi sem ekki á sér stað á slysstað, s.s. athugunum, prófunum og hermun, tæknilegum kynningum og fundum um framvindu rannsóknar, nema þegar verið er að ákvarða orsakir eða setja fram tillögur í öryggisátt.

3. Flugöryggisstofnun Evrópu og landsbundin flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs skulu styðja við rannsóknina sem þau taka þátt í með því að útvega yfirvaldi öryggisrannsóknar, sem stýrir rannsókninni, umbeðnar upplýsingar, ráðgjafa og búnað.

9. gr.

**Skyldan að tilkynna um slys og alvarleg flugatvik**

1. Hver einstaklingur, sem hefur vitneskju um að slys eða alvarlegt flugatvik hafi átt sér stað, skal án tafar tilkynna það lögbæru yfirvaldi öryggisrannsóknar í því ríki sem það átti sér stað.

2. Yfirvald öryggisrannsóknar skal án tafar tilkynna framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu, Alþjóðaflugmálastofnuninni, aðildarríkjunum og hlutaðeigandi þriðju löndum, í samræmi við alþjóðlega staðla og ráðlagðar starfsvenjur, um öll slys eða alvarleg flugatvik sem eiga sér stað og því hefur verið tilkynnt um.

10. gr.

**Þátttaka aðildarríkjanna í öryggisrannsóknum**

1. Við móttöku á tilkynningu um slys eða alvarlegt flugatvik frá öðru aðildarríki eða þriðja landi skulu aðildarríkin, sem eru skráningarríki, ríki flugrekanda, hönnunarríki og framleiðsluríki, eins fljótt og auðið er, upplýsa aðildarríki eða þriðja land, sem hefur yfirráð á því svæði þar sem slys eða alvarlegt flugatvik á sér stað, hvort þau hafi í hyggju að tilnefna trúnaðarfulltrúa í samræmi við alþjóðlega staðla og ráðlagðar starfsvenjur. Ef trúnaðarfulltrúi er skipaður skal einnig gefa upp nafn hans og samskiptaupplýsingar, ásamt fyrirhugaðri komudagsetningu, ef trúnaðarfulltrúinn hyggst ferðast til landsins sem sendi tilkynninguna.

2. Trúnaðarfulltrúar hönnunarríkisins skulu skipaðir af yfirvaldi öryggisrannsókna í aðildarríkinu sem hefur yfirráð á svæðinu þar sem höfuðstöðvar handhafa vottorðsins fyrir tegundahönnun loftfarsins eða fullbúins hreyfils, eru staðsettar.

11. gr.

**Staða öryggisrannsakenda**

1. Þegar yfirvald öryggisrannsókna hefur skipað stjórnanda rannsóknar skal hann, án þess að það hafi áhrif á rannsókn sakamáls, hafa vald til þess að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að uppfylla kröfur öryggisrannsóknarinnar.

2. Þrátt fyrir allar kvaðir um þagnarskyldu samkvæmt lagagerningum Sambandsins eða landslögum skal stjórnandi rannsóknar einkum eiga rétt á:

a) að fá tafarlausan, ótakmarkaðan og óhindraðan aðgang að staðnum þar sem slysið eða flugatvikið átti sér stað og einnig að loftfarinu, innihaldi þess eða flakinu,

b) að tryggja tafarlausa skráningu sönnunargagna og skipulegan brottflutning á brakinu eða íhlutum til rannsóknar eða greiningar,

c) að fá tafarlaust aðgang að og afnot af flugritum, innihaldi þeirra og öðrum viðeigandi upptökum,

d) að óska eftir og stuðla að því að lík þeirra sem fórust af slysförum verði krufin til fulls og að fá tafarlausan aðgang að niðurstöðum úr slíkum rannsóknum eða prófunum sem gerðar eru á sýnum,

e) að óska eftir að þeir sem eru viðriðnir starfrækslu loftfars sæti læknisskoðun eða óska eftir að gerðar séu prófanir á sýnum sem tekin eru úr þessu fólki og að fá tafarlausan aðgang að niðurstöðum úr slíkum skoðunum eða prófunum,

f) að kalla til og yfirheyra vitni og óska eftir að þau veiti eða afli upplýsinga eða sannana sem skipta máli fyrir öryggisrannsókn,

g) að fá frjálsan aðgang að öllum viðkomandi upplýsingum eða skrám sem eigandi, handhafi vottorðs tegundahönnunar, ábyrgt viðhaldsfyrirtæki, þjálfunarfyrirtæki, flugrekandi eða framleiðandi loftfarsins, yfirvöld sem bera ábyrgð á almenningsflugi, Flugöryggisstofnun Evrópu, veitendur flugleiðsöguþjónustu eða flugvallarrekendur, hafa yfir að ráða.

3. Stjórnandi rannsóknar skal veita sérfræðingum sínum og ráðgjöfum, ásamt trúnaðarfulltrúum, sérfræðingum þeirra og ráðgjöfum, réttindin, sem talin eru upp í 2. mgr., að því marki sem nauðsynlegt er til að gera þeim kleift að taka þátt í öryggisrannsókn með skilvirkum hætti. Sá réttur hefur ekki áhrif á rétt rannsakenda og sérfræðinga sem yfirvald, sem fer með rannsókn sakamáls, tilnefnir.

4. Allir þeir sem taka þátt í öryggisrannsóknum skulu inna skyldur sínar af hendi á óháðan hátt og skulu hvorki leita eftir né taka við leiðbeiningum frá neinum öðrum en stjórnanda rannsóknar eða trúnaðarfulltrúa.

12. gr.

**Samræming rannsókna**

1. Ef hafin er rannsókn á sakamáli skal stjórnanda rannsóknar tilkynnt um það. Í slíkum tilvikum skal stjórnandi rannsóknar tryggja rekjanleika flugrita og hvers konar efnislegra sönnunargagna sem hann fær til varðveislu. Dómsmálayfirvöld geta tilnefnt einn af embættismönnum sínum til að fylgja flugritunum eða efnislegu sönnunargögnunum þangað sem aflestur eða meðhöndlun fer fram. Ef skoðun eða greining slíkra efnislegra sönnunargagna getur breytt þeim eða eyðilagt þau skal liggja fyrir undanfarandi samþykki dómsmálayfirvalda, sbr. þó landslög. Ef slíkt samþykki fæst ekki, í samræmi við fyrirframákveðna fyrirkomulagið sem um getur í 3. mgr., innan hæfilegs frests og eigi síðar en tveimur vikum eftir að óskað er eftir því, kemur það þó ekki í veg fyrir að stjórnandi rannsóknar framkvæmi skoðunina eða greininguna. Ef dómsmálayfirvöld eiga rétt á að leggja hald á einhver sönnunargögn skal stjórnandi rannsóknar hafa tafarlausan og ótakmarkaðan aðgang að slíkum sönnunargögnum og not af þeim.

2. Ef í ljós kemur, meðan á öryggisrannsókn stendur, eða grunur vaknar um að ólöglegt athæfi samkvæmt landslögum, t.d. landslögum um rannsóknir slysa, hafi átt þátt í slysinu eða alvarlega flugatvikinu, skal stjórnandi rannsóknar tafarlaust tilkynna lögbærum yfirvöldum um slíkt. Með fyrirvara um 14. gr. skal tafarlaust deila öllum viðeigandi upplýsingum, sem aflað er í öryggisrannsókninni, með þessum yfirvöldum og, að fenginni beiðni, má einnig flytja viðeigandi efni til þeirra. Skipti á upplýsingum og þessu efni skal ekki hafa áhrif á rétt yfirvalda öryggisrannsókna til að halda öryggisrannsókninni áfram, í samstarfi við þau yfirvöld sem kunna að hafa fengið afhenta stjórn á staðnum.

3. Aðildarríki skulu tryggja að yfirvöld öryggisrannsókna annars vegar og þau yfirvöld sem líklegt er að koma muni að aðgerðum í tengslum við öryggisrannsóknina hins vegar, s.s. dómsmálayfirvöld, yfirvöld almenningsflugs ásamt leitar- og björgunaryfirvöldum, starfi saman samkvæmt fyrirframákveðnu fyrirkomulagi.

Í þessu fyrirkomulagi skal virða óhæði yfirvalda öryggisrannsókna og gera það mögulegt að tæknilega rannsóknin sé framkvæmd af kostgæfni og skilvirkni. Fyrirframákveðna fyrirkomulagið skal m.a. ná yfir eftirfarandi atriði:

a) aðgang að slysstað,

b) varðveislu sönnunargagna og aðgang að þeim,

c) upphaflegar og áframhaldandi skýrslugerð um stöðu hvers ferlis,

d) upplýsingaskipti,

e) viðeigandi notkun öryggisupplýsinga,

f) lausn ágreinings.

Aðildarríki skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þetta fyrirkomulag og framkvæmdastjórnin skal síðan senda það formanni netsins, Evrópuþinginu og ráðinu til upplýsingar.

13. gr.

**Varðveisla sönnunargagna**

1. Aðildarríki, sem hafa yfirráð á því svæði þar sem slys eða alvarlegt flugatvik á sér stað, skulu bera ábyrgð á því að tryggja örugga meðhöndlun allra sönnunargagna og gera allar skynsamlegar ráðstafanir til að vernda slík sönnunargögn ásamt því að viðhalda öruggri vörslu loftfarsins, innihalds þess og flaksins í eins langan tíma og nauðsynlegt getur verið vegna öryggisrannsóknarinnar. Verndun sönnunargagna skal fela í sér varðveislu sönnunargagna, sem hægt er að fjarlægja, afmá, glata eða eyðileggja, með ljósmyndun eða öðrum aðferðum. Örugg varsla skal fela í sér verndun gegn frekari skemmdum, óheimiluðum aðgangi einstaklinga, hnupli og rýrnun gæða.

2. Á meðan komu öryggisrannsakenda er beðið skal enginn einstaklingur breyta ástandi á slysstað, framkvæma hreyfingu á loftfarinu, innihaldi þess eða flaki eða taka þaðan sýni, færa loftfarið eða fjarlægja það, nema slíkar aðgerðir séu nauðsynlegar af öryggisástæðum eða til að aðstoða þá sem slasaðir eru, eða með skýlausu samþykki þeirra yfirvalda sem fara með stjórn á slysstað og, ef mögulegt er, að höfðu samráði við yfirvöld öryggisrannsókna.

3. Allir einstaklingar skulu grípa til allra nauðsynlegra ráðstafana til að varðveita skjöl, efni og upptökur í tengslum við atburðinn, einkum til að koma í veg fyrir að upptökur á samtölum og viðvörunum í lok flugs eyðist.

14. gr.

**Verndun viðkvæmra öryggisupplýsinga**

1. Eftirtaldar skrár skulu ekki vera aðgengilegar eða notaðar í öðrum tilgangi en við öryggisrannsókn:

a) allar skýrslur sem yfirvald öryggisrannsóknar tekur af einstaklingum meðan á öryggisrannsókn stendur,

b) skrár sem leiða í ljós deili á einstaklingum sem hafa borið vitni í tengslum við öryggisrannsókn,

c) sérstaklega viðkvæmar og persónulegar upplýsingar sem yfirvald öryggisrannsóknar aflar, þ.m.t. upplýsingar um heilbrigði einstaklinga,

d) efni sem til verður meðan á rannsókn stendur, s.s. athugasemdir, drög, álit sem rannsakandi skrifar niður, álit sem látið er í ljós við greiningu upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar í flugrita,

e) upplýsingar og sönnunargögn, sem rannsakendur frá öðrum aðildarríkjum eða þriðju löndum afla í samræmi við alþjóðlega staðla og ráðlagðar starfsvenjur, ef yfirvald öryggisrannsóknar óskar eftir þeim,

f) drög að bráðabirgðaskýrslum eða lokaskýrslum eða bráðabirgðayfirlýsingar,

g) hljóðritanir og myndupptökur í stjórnklefa og eftirrit af þeim, ásamt hljóðritunum frá flugstjórnardeildum, þar sem einnig er tryggt að upplýsingar, sem ekki skipta máli fyrir öryggisrannsóknina, einkum upplýsingar sem varða friðhelgi einkalífsins, njóti viðeigandi verndar, sbr. þó 3. mgr.

2. Eftirtaldar skrár skulu ekki gerðar aðgengilegar eða notaðar í öðrum tilgangi en við öryggisrannsóknina eða öðrum tilgangi en þeim sem miðar að því að auka flugöryggi:

a) öll samskipti á milli einstaklinga sem tengjast starfrækslu loftfarsins,

b) skriflegar eða rafrænar upptökur og afrit af upptökum frá flugstjórnardeildum, þ.m.t. skýrslur og niðurstöður sem eru til innri nota,

c) fylgibréf vegna sendingar tillagna í öryggisátt frá yfirvaldi öryggisrannsóknar til viðtakanda, ef yfirvald öryggisrannsóknar, sem gefur út tilmælin, óskar eftir því,

d) tilkynningar um atvik sem skráð er samkvæmt tilskipun 2003/42/EB.

Upptökur úr flugrita skulu ekki gerðar aðgengilegar eða notaðar í öðrum tilgangi en við öryggisrannsókn eða í tengslum við lofthæfi eða viðhald, nema þegar slíkar skrár eru brenglaðar svo ekki verði borin kennsl á neinn eða birtar í samræmi við leyndarreglur.

3. Þrátt fyrir ákvæði 1. og 2. mgr. getur yfirvaldið, sem fer með réttarvörslu, eða yfirvaldið, sem er til þess bært að taka ákvörðun um að birta skrár samkvæmt landslögum, ákveðið að ávinningurinn af birtingu skránna, sem um getur í 1. og 2. mgr., í öðrum tilgangi en heimilt er samkvæmt lögum, vegi þyngra en óhagstæð áhrif innanlands eða alþjóðleg áhrif sem slík aðgerð getur haft á þessa öryggisrannsókn eða allar síðari öryggisrannsóknir. Aðildarríki geta ákveðið að takmarka þau tilvik, þar sem heimilt er að taka slíka ákvörðun um birtingu, en virða jafnframt lagagerninga Sambandsins.

Heimilt er að senda skrárnar, sem um getur í 1. og 2. mgr., til annarra aðildarríkja í öðrum tilgangi en vegna öryggisrannsókna og að auki, að því er varðar 2. mgr., í öðrum tilgangi en þeim sem miðar að því að auka flugöryggi, að því marki sem landslög ríkisins, sem sendir skrárnar, leyfa það. Yfirvöldum í móttökuaðildarríkinu er eingöngu heimilt að meðhöndla og birta skrár, sem þau fá afhentar með slíkri sendingu, eftir fyrirframsamráð við sendingaraðildarríkið, sbr. þó landslög móttökuaðildarríkisins.

4. Aðeins er heimilt að birta upplýsingar, sem eru algjörlega nauðsynlegar í þeim tilgangi sem um getur í 3. mgr.

15. gr.

**Miðlun upplýsinga**

1. Starfsfólk yfirvalds öryggisrannsóknar sem er í forsvari eða aðrir aðilar, sem eru kallaðir til að taka þátt í öryggisrannsókninni eða leggja sitt af mörkum til hennar, skulu bundnir af gildandi reglum um þagnarskyldu, þ.m.t. að því er varðar nafnleynd þeirra sem tengjast slysi eða flugatviki, samkvæmt gildandi löggjöf.

2. Með fyrirvara um skuldbindingarnar, sem settar eru fram í 16. og 17. gr., skal yfirvald öryggisrannsóknar, sem er í forsvari, senda upplýsingarnar, sem það telur skipta máli vegna forvarna gegn slysum eða alvarlegum flugatvikum, til þeirra aðila sem bera ábyrgð á framleiðslu eða viðhaldi loftfarsins eða loftfarsbúnaðarins og til einstaklinga og lögaðila sem bera ábyrgð á starfrækslu loftfarsins eða þjálfun starfsfólks.

3. Með fyrirvara um skuldbindingarnar, sem settar eru fram í 16. og 17. gr., skal yfirvald öryggisrannsóknar sem er í forsvari og trúnaðarfulltrúi eða trúnaðarfulltrúar, sem um getur í 8. gr., veita Flugöryggisstofnun Evrópu og viðkomandi landsbundnum flugmálayfirvöldum á sviði almenningsflugs upplýsingar um staðreynir, sem aflað er við öryggisrannsóknina, að undanskildum upplýsingunum, sem um getur í 1. mgr. 14. gr., eða upplýsingum sem valda hagsmunaárekstrum. Upplýsingarnar, sem Flugöryggisstofnun Evrópu og landsbundin flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs, fá afhentar, skulu verndaðar í samræmi við 14. gr. og gildandi lagagerninga Sambandsins og landslöggjöf.

4. Yfirvaldi öryggisrannsóknar sem er í forsvari skal heimilt að upplýsa fórnarlömb og skyldmenni þeirra eða samtök þeirra eða birta allar upplýsingar um athugasemdir byggðar á staðreyndum, framvindu öryggisrannsóknarinnar, hugsanlegar bráðabirgðaskýrslur eða -niðurstöður og/eða tillögur í öryggisátt, að því tilskildu að það tefli ekki markmiðum öryggisrannsóknarinnar í tvísýnu og samrýmist að fullu gildandi löggjöf um vernd persónuupplýsinga.

5. Áður en upplýsingarnar, sem um getur í 4. mgr., eru birtar skal yfirvald öryggisrannsóknar sem er í forsvari áframsenda fórnarlömbunum og skyldmennum þeirra eða samtökum þeirra þessar upplýsingar með þeim hætti að það tefli ekki markmiðum öryggisrannsóknarinnar í tvísýnu.

16. gr.

**Rannsóknarskýrsla**

1. Við lok hverrar öryggisrannsóknar skal leggja fram skýrslu á því formi sem er viðeigandi miðað við tegund og alvarleika slyssins eða alvarlega flugatviksins. Í skýrslunni skal tekið fram að eina markmið öryggisrannsóknar sé að koma í veg fyrir frekari slys og flugatvik án þess að skipta sök eða ábyrgð. Í skýrslunni skulu vera tillögur í öryggisátt, eftir því sem við á.

2. Í skýrslunni skal vernda nafnleynd allra einstaklinga sem tengjast slysinu eða alvarlega flugatvikinu.

3. Ef ástæða þykir til að leggja fram skýrslur áður en öryggisrannsóknum er lokið getur yfirvald öryggisrannsóknar, áður en skýrslurnar eru birtar, óskað eftir athugasemdum frá hlutaðeigandi yfirvöldum, þ.m.t. Flugöryggisstofnun Evrópu, og, fyrir tilstuðlan þeirrar stofnunar, frá handhafa vottorðsins fyrir tegundahönnun, framleiðandanum og hlutaðeigandi flugrekanda. Þessir aðilar skulu bundnir af gildandi reglum um þagnarskyldu að því er varðar efni samráðsins.

4. Áður en lokaskýrslan er birt skal yfirvald öryggisrannsóknar óska eftir athugasemdum frá hlutaðeigandi yfirvöldum, þ.m.t. Flugöryggisstofnun Evrópu, og, fyrir tilstuðlan þeirrar stofnunar, frá handhafa vottorðsins fyrir tegundarhönnun, framleiðandanum og hlutaðeigandi flugrekanda og skulu þessir aðilar bundnir af gildandi reglum um þagnarskyldu að því er varðar efni samráðsins. Þegar slíkra athugasemda er óskað skal yfirvald öryggisrannsóknar fylgja alþjóðlegum stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum.

5. Upplýsingarnar, sem falla undir 14. gr., skulu aðeins koma fram í skýrslunni þegar það skiptir máli fyrir greiningu á slysinu eða alvarlega flugatvikinu. Ekki skal birta upplýsingar, eða hluta upplýsinga, sem skipta ekki máli fyrir greininguna.

6. Yfirvald öryggisrannsóknar skal birta lokaskýrsluna opinberlega, eins fljótt og auðið er og, ef mögulegt er, innan 12 mánaða frá slysinu eða alvarlega flugatvikinu.

7. Ef ekki er unnt að birta lokaskýrsluna opinberlega innan 12 mánaða skal yfirvald öryggisrannsóknar birta bráðabirgðayfirlýsingu, a.m.k. á hverri ártíð slyssins eða alvarlega flugatviksins, þar sem gefnar eru upplýsingar um framvindu rannsóknarinnar og hvers konar öryggismál sem hafa komið upp.

8. Yfirvald öryggisrannsóknar skal, eins fljótt og auðið er, áframsenda afrit af lokaskýrslunni og tillögur í öryggisátt til:

a) yfirvalda öryggisrannsókna og flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs í hlutaðeigandi ríkjum og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar samkvæmt alþjóðlegum stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum,

b) viðtakenda tillagna í öryggisátt sem koma fram í skýrslunni,

c) framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu, nema þegar skýrslan er aðgengileg öllum á rafrænu formi en í slíku tilviki skal yfirvald öryggisrannsóknar aðeins tilkynna þeim þar að lútandi.

17. gr.

**Tillögur í öryggisátt**

1. Að höfðu viðeigandi samráði við viðeigandi aðila skal yfirvald öryggisrannsóknar, á einhverju stigi öryggisrannsóknarinnar, senda hlutaðeigandi yfirvöldum, þ.m.t. í hinum aðildarríkjunum eða þriðju löndum, í dagsettu bréfi, tilmæli um hvers konar forvarnarstarf sem það telur nauðsynlegt að gripið verði til þegar í stað, til þess að auka flugöryggi.

2. Yfirvald öryggisrannsóknar getur einnig gefið út tillögur í öryggisátt á grundvelli kannana eða greininga á rannsóknum eða öðrum aðgerðum sem framkvæmdar hafa verið í samræmi við 4. mgr. 4. gr.

3. Tillögur í öryggisátt skulu í engum tilvikum skapa forsendu fyrir skiptingu sakar eða ábyrgðar í tengslum við slys, alvarlegt flugatvik eða flugatvik.

18. gr.

**Eftirfylgni og gagnagrunnur fyrir tillögur í öryggisátt**

1. Viðtakandi tillagna í öryggisátt skal staðfesta móttöku bréfsins sem var sent og skal, innan 90 daga frá móttöku þess, upplýsa yfirvald öryggisrannsóknar, sem gaf tilmælin út, um þær aðgerðir sem gripið hefur verið til eða sem eru til athugunar og, eftir því sem við á, um þann tíma sem nauðsynlegur er til að ljúka við aðgerðirnar og, ef ekki er gripið til neinna aðgerða, um ástæðurnar sem liggja þar að baki.

2. Innan 60 daga frá móttöku svarsins skal yfirvald öryggisrannsóknar tilkynna viðtakanda um það hvort svarið teljist fullnægjandi og færa rök fyrir því ef það er ekki sammála ákvörðuninni um að grípa ekki til aðgerða.

3. Hvert yfirvald öryggisrannsóknar skal framkvæma verklagsreglur til að skrá svör við tillögum í öryggisátt sem það gefur út.

4. Hver aðili, sem móttekur tillögur í öryggisátt, þ.m.t. þau yfirvöld, sem bera ábyrgð á öryggi í almenningsflugi á vettvangi aðildarríkjanna og Sambandsins, skulu framkvæma verklagsreglur til að hafa eftirlit með þeim aðgerðum, sem gripið er til sem svar við tillögum í öryggisátt sem borist hafa.

5. Yfirvöld öryggisrannsókna skulu skrá alllar tillögur í öryggisátt, sem gefin eru út í samræmi við 1. og 2. mgr. 17. gr., sem og svör við þeim, í miðlægt gagnasafn, sem komið er á fót í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 frá 12. nóvember 2007 um reglur um framkvæmd skráningar upplýsinga um atvik í almenningsflugi, sem skipst er á í samræmi við reglugerð 2003/42/EB, í miðlægt gagnasafn ([[7]](#footnote-7)). Með sambærilegum hætti skulu yfirvöld öryggisrannsókna skrá allar tillögur í öryggisátt, sem berast frá þriðju löndum, í miðlægt gagnasafn.

19. gr.

**Tilkynning atvika**

1. Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkja skulu reglulega hafa samstarf um að skiptast á og greina upplýsingar sem falla undir tilskipun 2003/42/EB. Þetta á við um netaðgang tilnefndra aðila að upplýsingum í miðlæga gagnasafninu, sem komið var á fót samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1321/2007, þ.m.t. að upplýsingum þar sem loftfarið, sem tilkynning þessa atviks varðar, er tilgreint með beinum hætti, s.s. rað- og skráningarnúmer þess, ef hægt er. Slíkur aðgangur skal ekki ná til upplýsinga, þar sem flugrekandinn, sem tilkynning þessa atviks varðar, er tilgreindur.

2. Flugöryggisstofnun Evrópu og yfirvöld aðildarríkjanna, sem um getur í 1. mgr., skulu tryggja leynd slíkra upplýsinga, í samræmi við gildandi löggjöf, og takmarka notkun þeirra við það sem er algjörlega nauðsynlegt til að þau geti sinnt öryggisskuldbindingum sínum. Í þessu samhengi skulu upplýsingarnar eingöngu notaðar við greiningu á þróun öryggismála, sem getur skapað grunn fyrir nafnlausar tillögur í öryggisátt eða lofthæfifyrirmæli án þess að skipta sök eða ábyrgð.

20. gr.

**Upplýsingar um einstaklinga og hættulegan farm um borð**

1. Flugrekendur í Sambandinu, sem starfrækja flug til eða frá flughöfn og flugrekendur í þriðju löndum, sem fljúga frá flughöfn, sem er staðsett á yfirráðasvæði aðildarríkja sem sáttmálinn gildir um, skulu framkvæma verklagsreglur, sem gera kleift:

a) eins fljótt og auðið er og eigi síðar en innan tveggja klukkustunda frá því að tilkynnt hefur verið um að loftfar hafi átt hlut að máli í slysi, að gera fullgilda skrá yfir alla einstaklinga um borð, á grundvelli bestu upplýsinga sem liggja fyrir, og

b) um leið og tilkynnt hefur verið um að loftfar hafi átt hlut að máli í slysi, að gera skrá yfir hættulegan farm um borð.

2. Skrárnar, sem um getur í 1. mgr., skulu gerðar aðgengilegar fyrir yfirvald öryggisrannsóknar, rannsóknaryfirvald sem er í forsvari og hvert aðildarríki tilnefnir til að hafa samskipti við skyldmenni einstaklinga um borð og, ef nauðsyn krefur, við lækningaeiningar, sem gætu þurft upplýsingar vegna meðhöndlunar fórnarlamba.

3. Til þess að gera skyldmennum farþega kleift að fá upplýsingar sem fyrst um veru skyldmenna þeirra um borð í loftfari sem tengist slysi, skulu flugrekendur bjóða ferðamönnum upp á þann möguleika að gefa nafn og samskiptaupplýsingar einstaklings sem hafa skal samband við ef slys ber að höndum. Flugrekendum er einungis heimilt að nota þessar upplýsingar ef slys ber að höndum og skulu þeir hvorki gefa þriðju aðilum þessar upplýsingar né nota þær í viðskiptalegum tilgangi.

4. Nafn einstaklings, sem er um borð, skal ekki birt opinberlega fyrr en viðeigandi yfirvöld hafa upplýst skyldmenni einstaklingsins um það. Skráin, sem um getur í a-lið 1. mgr., skal vera trúnaðarmál, í samræmi við lagagerninga Sambandsins og landslög, og nafn hvers einstaklings, sem kemur fram í skránni, skal aðeins birt opinberlega svo fremi að skyldmenni viðkomandi einstaklings um borð hreyfi ekki andmælum.

21. gr.

**Aðstoð við fórnarlömb flugslysa og skyldmenni þeirra**

1. Til þess að tryggja víðtækari og samræmdari viðbrögð við slysum á vettvangi Evrópusambandsins skal hvert aðildarríki koma á fót neyðaráætlun á landsvísu vegna slysa í almenningsflugi. Slík neyðaráætlun skal einnig ná yfir aðstoð við fórnarlömb flugslysa í almenningsflugi og skyldmenni þeirra.

2. Aðildarríki skulu tryggja að allir flugrekendur, sem hafa staðfestu á yfirráðasvæði þeirra, hafi áætlun til að aðstoða fórnarlömb flugslysa í almenningsflugi og skyldmenni þeirra. Í þessum áætlunum verður sérstaklega að taka tillit til sálræns stuðnings við fórnarlömb flugslysa í almenningsflugi og skyldmenni þeirra og flugrekendum skal gert kleift að bregðast við stórslysum. Aðildarríki skulu gera úttekt á aðstoðaráætlunum flugrekenda sem hafa staðfestu á yfirráðasvæði þeirra. Aðildarríki skulu einnig hvetja flugrekendur í þriðju löndum, sem starfrækja flug innan Sambandsins, til að samþykkja á sama hátt áætlun til að aðstoða fórnarlömb flugslysa í almenningsflugi og skyldmenni þeirra.

3. Þegar slys ber að höndum skal aðildarríkið, sem er í forsvari fyrir rannsókninni, aðildarríkið þar sem flugrekandi loftfarsins sem tengist slysinu hefur staðfestu eða aðildarríkið, þaðan sem margir ríkisborgarar um borð í loftfarinu, sem tengist slysinu, voru, tilnefna tilvísunaraðila sem ber ábyrgð á samskiptum og upplýsingagjöf til fórnarlamba og skyldmenna þeirra.

4. Aðildarríki eða þriðja land sem, sökum dauðsfalla eða alvarlegra meiðsla á ríkisborgurum sínum, hefur sérstakra hagsmuna að gæta í slysi sem hefur átt sér stað á yfirráðasvæði aðildarríkja sem sáttmálinn gildir um, hefur rétt á að tilnefna sérfræðing sem hefur heimild til:

a) að heimsækja slysstað,

b) að fá aðgang að viðeigandi upplýsingum um staðreyndir, sem yfirvald öryggisrannsóknar sem er í forsvari samþykkir að birta opinberlega, og að upplýsingum um framvindu rannsóknarinnar,

c) að fá afrit af lokaskýrslunni.

5. Með fyrirvara um viðeigandi gildandi löggjöf er sérfræðingi, sem er tilnefndur í samræmi við 4. mgr., heimilt að aðstoða við að bera kennsl á fórnarlömb og sækja fundi með eftirlifendum síns ríkis.

6. Í samræmi við ákvæði 1. mgr. 2. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 785/2004 frá 21. apríl 2004 um kröfur um vátryggingar fyrir flugrekendur og umráðendur loftfara ([[8]](#footnote-8)), skulu flugrekendur í þriðju löndum einnig uppfylla tryggingarkvaðirnar sem settar eru fram í þeirri reglugerð.

22. gr.

**Aðgangur að gögnum og vernd persónuupplýsinga**

1. Þessi reglugerð gildir með fyrirvara um reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1049/2001 frá 30. maí 2001 um almennan aðgang að skjölum Evrópuþingsins, ráðsins og framkvæmdastjórnarinnar ([[9]](#footnote-9)).

2. Þessi reglugerð gildir í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/46/EB frá 24. október 1995 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga ([[10]](#footnote-10)) og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 45/2001 frá 18. desember 2000 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga, sem stofnanir og aðilar Bandalagsins hafa unnið, og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga ([[11]](#footnote-11)).

23. gr.

**Viðurlög**

Aðildarríkin skulu setja reglur um viðurlög við brotum á ákvæðum þessarar reglugerðar. Viðurlögin, sem kveðið er á um, skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.

24. gr.

**Breytingar á reglugerðinni**

Endurskoða skal reglugerð þessa eigi síðar en 3. desember 2012. Ef framkvæmdastjórnin telur að breyta skuli þessari reglugerð skal hún óska eftir að gefið verði út bráðabirgðaálit á vegum netsins, sem skal einnig senda til Evrópuþingsins, ráðsins, aðildarríkjanna og Flugöryggisstofnunar Evrópu.

25. gr.

**Niðurfelling**

Tilskipun 94/56/EB er hér með felld úr gildi.

26. gr.

**Gildistaka**

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins.*

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 20. október 2010.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins, Fyrir hönd ráðsins,*

*forseti. forseti.*

J. BUZEK O. CHASTEL

*VIÐAUKI*

Skrá yfir dæmi um alvarleg flugatvik

Flugatvikin sem talin eru upp hér eru dæmigerð fyrir flugatvik sem eru líkleg til að vera alvarleg flugatvik. Skráin er ekki tæmandi og er einungis til viðmiðunar við skilgreiningu á „alvarlegu flugatviki“:

– Við árekstri liggur, sem krefst flugbragðs til að forðast árekstur eða rétt hefði verið að sveigja af leið til forðast árekstur eða ótryggar aðstæður.

– Naumlega er afstýrt að fljúga í jörð undir fullri stjórn.

– Hætt er við flugtak á flugbraut sem er lokuð eða upptekin, á akbraut loftfara, að undanskildu þegar heimiluð er starfræksla þyrlna, eða á flugbraut sem hefur ekki verið úthlutað.

– Flugtak frá flugbraut sem er lokuð eða upptekin, frá akbraut loftfara, að undanskildu þegar heimiluð er starfræksla þyrlna, eða á flugbraut sem hefur ekki verið úthlutað.

– Lent er eða gerð tilraun til lendingar á flugbraut sem er lokuð eða upptekin, á akbraut loftfara, að undanskildu þegar heimiluð er starfræksla þyrlna, eða á flugbraut sem hefur ekki verið úthlutað.

– Alvarlegt frávik frá tilætlaðri afkastagetu í flugtaki eða frumklifri.

– Eldur og reykmyndun í farþegarými, farmrými eða hreyflum, jafnvel þótt slíkur eldur hann sé slökktur með slökkviefnum.

– Öll tilvik sem verða til þess að flugáhöfn þarf að grípa til súrefnis í neyð.

– Bilun eða brot verður á burðarvirki loftfars eða hreyfill sundrast, þ.m.t. bilun í hverfihreyfli, sem flokkast ekki undir slys.

– Margþætt bilun í einu eða fleiri kerfum loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.

– Öll tilvik þegar flugáhöfn verður óstarfhæf meðan á flugi stendur.

– Eldsneytismagn sem veldur því að flugmaðurinn verður að lýsa yfir neyðarástandi.

– Brautarátroðningur sem flokkast undir alvarleika A, samkvæmt Handbók um forvarnir gegn brautarátroðningi (skjal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar nr. 9870) sem inniheldur upplýsingar um alvarleikaflokkun.

– Flugatvik í flugtaki eða lendingu. Flugatvik eins og þegar loftfar skammlendir, rennur út af brautarenda eða rennur út af hlið flugbrautar.

– Kerfisbilanir, óvenjuleg veðurskilyrði, flug utan viðurkennds flugramma eða önnur atvik sem gætu hafa valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.

– Bilun í fleiri en einu kerfi varakerfa sem skylda er að nota við stjórn loftfara og flugleiðsögu.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins C 21, 21. janúar 2011, bls. 62. [↑](#footnote-ref-1)
2. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins C 132, 21. maí 2010, bls. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. () Afstaða Evrópuþingsins birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins C 50 E, 21. febrúar 2012, bls. 59. Ákvörðun ráðsins. [↑](#footnote-ref-3)
4. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 167, 4. júlí 2003, bls. 23. [↑](#footnote-ref-4)
5. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 319, 12. desember 1994, bls. 14. [↑](#footnote-ref-5)
6. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 79, 19. mars 2008, bls. 1. [↑](#footnote-ref-6)
7. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 294, 13. nóvember 2007, bls. 3. [↑](#footnote-ref-7)
8. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 138, 30. apríl 2004, bls. 1. [↑](#footnote-ref-8)
9. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 145, 31. maí 2001, bls. 43. [↑](#footnote-ref-9)
10. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 281, 23. nóvember 1995, bls. 31. [↑](#footnote-ref-10)
11. () Stjórnartíðindi Evrópusambandsins L 8, 12. janúar 2001, bls. 1. [↑](#footnote-ref-11)