



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.12.2000  
KOM(2000) 847 endelig

2000/0343 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om indberetning af hændelser inden for civil luftfart**

(forelagt af Kommissionen)

## **BEGRUNDELSE**

Det er almindeligt kendt, at lufttransport er en af de sikreste transportformer. Det gennemsnitlige årlige antal dødsfald over de sidste ti år i hele verden med 49 ulykker beløb sig til 1243. Situationen i Europa er endnu bedre, da Europa kun tegner sig for 10% af ulykkerne, samtidig med at det tegner sig for en tredjedel af lufttrafikken. Erhvervsflyvning, som foretages af EF-luftfartsselskaber i Fællesskabet, tegnede sig for et årligt gennemsnit på 52 dødsfald (kilde: Airclaims). Alle sikkerhedsekspertter erkender dog, at ulykker på globalt niveau stabiliseres, og hvis intet gøres for at forbedre dette, betyder det, at en voksende lufttrafik vil medføre en forøgelse af det absolutte antal ulykker med dødelig udgang. Dette er selvfølgelig uacceptabelt, og man må derfor finde frem til nye måder, hvorpå luftfartssikkerhed kan forbedres. Kommissionen foreslår derfor i det følgende, at Fællesskabet skaber den nødvendige retsramme til at indsamle og udbrede oplysninger om luftfartshændelser i så stort omfang som muligt, så alle, der er tilknyttet luftfart, kan lære af uheld og forbedre deres præstation og derved opnå et mere sikkert system.

### **1. TIDLIGERE EF-INITIATIVER**

Endnu før Fællesskabets kompetence inden for transportsikkerhed blev bekræftet ved ændring af artikel 75 i traktaten<sup>1</sup>, har Kommissionen hele tiden givet udtryk for sin vilje til at tage del i en indsats til at forbedre luftfartssikkerhed: den første fællesskabsretsakt, der direkte drejede sig om lufttransport er et direktiv af 1980 om undersøgelse af ulykker<sup>2</sup>. Den vedtog senere "Kommissionens meddelelse<sup>3</sup> til Rådet om Fællesskabets initiativer inden for området for flyvehændelser og flyhavarier", hvori man foreslog en politik til at forebygge ulykker ved at iværksætte initiativer på tre områder: undersøgelse af ulykker, obligatorisk indberetning af hændelser og fortlørlige indberetningssystemer.

Vedtagelse af et direktiv<sup>4</sup> om undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser i november 1994 var denne politiks første virkelige gevinst. Direktivet sigter på at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre, at enhver ulykke eller alvorlig hændelse undersøges korrekt udelukkende med henblik på at forebygge, at det samme sker igen. Begrænsningerne af denne fremgangsmåde er dog hovedsageligt, at mulighederne for at lære af dem er begrænsede, da antallet af ulykker heldigvis er meget lavt, og at konklusionerne kan først drages efter at tragedien allerede har fundet sted.

Det foreslås nu at supplere dette første initiativ med et mere proaktivt initiativ, som omfatter både obligatorisk og fortlørlig indberetning af hændelser, fejl eller fejlfunktioner, som kan udgøre en risiko for civilflyvningsoperationer, og som normalt kaldes "hændelser". Der forekommer sædvanligvis en række "foreløbere" før en ulykke forekommer, og bedre viden om hændelser kan medvirke til at eliminere nogle af de årsagsfaktorer, der fører til en ulykke, og dette kan derfor forebygge, at ulykken forekommer.

---

<sup>1</sup> Nu artikel 71.

<sup>2</sup> Rådets direktiv 80/1266/EØF af 16. december 1980 om fremtidigt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne med hensyn til undersøgelser af flyulykker. EFT L 375 af 31.12.1980.

<sup>3</sup> Dokument SEC(91) 1419 endelig udg. af 4.9.1991.

<sup>4</sup> Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart. EFT L 319 af 12.12.1994.

## **2. OBLIGATORISK INDBERETNING AF HÆNDELSE**

### **2.1. Situationen i dag**

Kapitel 7 i bilag 13 til konventionen om international civilluftfart henstiller, at "stater bør oprette formelle hændelsesindberetningsordninger med henblik på at lette indsamling af oplysninger om eksisterende eller eventuelle sikkerhedsfejl" (7.3).

Kommissionen har med henblik på dette undersøgt situationen, hvad angår gennemførelse af ICAO SARP's<sup>5</sup> om obligatoriske indberetningssystemer. IFALPA<sup>6</sup> konstaterede i en undersøgelse, den udførte for Kommissionen, at kun få medlemsstater indsamler obligatoriske hændelsesrapporter og endnu færre opbevarer, genbehandler eller analyserer de tilknyttede oplysninger.

Det er muligt, at antallet af vigtige hændelser på det individuelle lands niveau ikke er stort nok til at give et tidligt indtryk af en eventuel alvorlig fare eller til at påvise tendenser. Indberetningsordningens effektivitet og kvaliteten af de sikkerhedsoplysninger, der kan uddrages herfra, forbedres derfor, hvis der er adgang til et bredere informationsgrundlag ved hjælp af udveksling af oplysninger om hændelser. Dette bekræftes også af en anden henstilling i samme ICAO dokument<sup>7</sup>: "Hvor det kan lade sig gøre, bør medlemsstaterne oprette ordninger, som indeholder databaser.... Databaseordningerne bør anvende standardiserede formater med henblik på at lette dataudveksling" (7.4).

Dette er dog ikke tilfældet på nuværende tidspunkt; eksisterende databaser er ikke indbyrdes forbundne.

### **2.2. Er et obligatoriske EF-indberetningssystem for hændelser gennemførligt?**

Kommissionens Fælles Forskningscenter fik til opgave at udvikle et instrument, der sætter medlemsstaterne istand til at indsamle beretninger om hændelser og udveksle data uden at deres aktuelle ordninger skal ændres og også at stille midler til rådighed for medlemsstater, som ikke har en database eller indsamler hændelsesrapporter, så de kan gøre dette.

Det Fælles Forskningscenter iværksatte derfor et pilotprojekt, som blev kaldt "ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems), som blev overvåget af et eksternt styringsudvalg, som bestod af repræsentanter fra Danmark, Frankrig, Tyskland, Italien, Portugal, Sverige, Det Forenede Kongerige, ICAO og Kommissionen.

Styringsudvalget konkluderede ved udgangen af den indledende fase at "gennemførlighed er blevet påvist..... Hvis der træffes politisk beslutning om at gennemføre en samordnet ordning..... kan ECCAIRS udgøre grundlaget for en sådan ordning..... ECCAIRS kan udgøre et afgørende element ved etablering af sådanne "avanceret analyse-"teknikker, da det har mulighed for at sammenføre meget store mængder data fra adskillige kilder".

---

<sup>5</sup> Standarder og anbefalet praksis.

<sup>6</sup> International Federation of Air Line Pilots Associations.

<sup>7</sup> The International Civil Aviation Organisation (Den Internationale Civilluftfartssammenslutning).

Kommissionen arrangerede et præsentationsseminar for ECCAIRS i marts 1998, og modtog kraftig støtte fra de fleste af deltagerne, som repræsenterede hele lufttransportsektoren (civilluftfartsmyndigheder, ulykkesundersøgelsesorganer, lufttrafikstyring, producenter, luftfartsselskaber, personalerepræsentanter, forskningsinstitutter, sikkerhedsspecialister m.m.). I sin egenskab af en EF-omfattende ordning kan den i høj grad øge de nationale ordningers effektivitet ved at gøre det muligt at etablere et net, der giver nem adgang til data, der omfatter et langt større område. Den fremtidige europæiske luftfartssikkerhedsmyndighed har også behov for denne form for data for at kunne udføre sit arbejde korrekt.

ECCAIRS-systemet er endvidere fuldt kompatibelt med ICAO's ADREP-systemet (Accident/incident Reporting) og sætter således medlemsstaterne i stand til automatisk at indberette, hvorved den nuværende forpligtelse til indberetning i henhold til Chicago-konventionen - som fungerer langt fra tilfredsstillende - kan forbedres. Det bør også bemærkes, at en række tredjelande har udtrykt deres interesse i ECCAIRS-systemet, og at Fællesskabet således kan føre an frem mod standardisering af ulykkes- og hændelsesindberetning, hvilket vil være til gavn for luftfartssikkerheden andre steder i verden.

I mellemtiden er der også blevet gjort en indsats for at nå frem til en harmonisering af teknisk indberetning i Europa i JAA og EUROCONTROL. Kommissionen deltog i de arbejdsgrupper, der beskæftigede sig med disse spørgsmål, og resultaterne af dette arbejde indgår i de bilag til nærværende direktiv, som indeholder begivenheder, der er værd at nævne. Konsekvente indberetningskrav kan på denne måde sikres.

Kommissionen er nu overbevist om, at det er muligt at oprette en obligatorisk hændelsesindberetningsordning på EF-niveau, og den har udviklet et instrument, der kan fungere som et centraliseret system for de medlemsstater, som ikke ønsker at udvikle deres egen database, eller som et decentraliseret system til at lette udveksling og integrering af oplysninger for de medlemsstater, som har deres eget system.

### **2.3. Oprettelse af den påkrævede ramme**

Kommissionen mener derfor, at EF i fuld overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 80, stk. 2, kan tage initiativer til oprettelse af obligatoriske nationale indberetningsordninger for hændelser med henblik på at indsamle, optegne, udveksle og udbrede oplysninger om farlige eller potentielt farlige begivenheder.

På denne måde kan civilluftfartsmyndighederne og personer eller organisationer, der har indflydelse på luftfartssikkerhed, lære af disse hændelser og man kan foretage en vurdering af sikkerhedskonsekvenserne af hver enkelt hændelse både i sig selv og i forhold til lignende hændelser overalt i Fællesskabet, så man kan foretage den nødvendige indsats til rette tid. Udvalgte oplysninger stilles endvidere til rådighed for andre aktører inden for luftfartssikkerhed fra tilfælde til tilfælde, når de kan få gavn heraf med henblik på forbedring af luftfartssikkerhed.

For at opnå dette må medlemsstaterne dog kunne stole på hinanden, hvad angår klassificering af de udvekslede oplysninger. Det må alle omstændigheder erkendes, at lande, der betragter sådanne oplysninger som fortrolige, ikke kan give oplysningerne til lande, hvor sådanne oplysninger offentliggøres. Man må derfor nå til enighed om en fælles ordning for udbredelse af oplysninger. Sådanne oplysninger er meget følsomme, og der er en fare for, at rå data kan give offentligheden et

ukorrekt indtryk af luftfartssikkerhed, og det anses derfor for klogt at gøre alle detaljerede oplysninger fortrolige og kun give officielle organer adgang hertil. Data skal dog være tilgængelige for ansatte i branchen, som kan anvende dem til at forbedre luftfartssikkerhed (luftfartsvirksomheder, producenter, ingeniører, uddannelsesorganisationer, forskningsorganisationer osv.). Det er nødvendigt at bemyndige Kommissionen til at udvikle en politik og at træffe beslutninger om selektiv udbredelse til involverede parter, så de kan indhente de nødvendige oplysninger til at udføre deres opgaver og bidrage til at forbedre deres egen luftfartssikkerhed og luftfartssikkerhed generelt. Da offentligheden dog har en legitim ret til at kende den generelle luftfartssikkerhed i Fællesskabet, offentliggøres aggregerede statistikker regelmæssigt.

Endelig kan det tænkes, at øjenvidner ikke har lyst til at indberette hændelser, hvis de risikerer at blive straffet for eventuel deltagelse. Dette lukker for en informationskilde, som er absolut nødvendig med henblik på bedre luftfartssikkerhed. Man må derfor blive enig om en fælles ordning til beskyttelse af denne informationskilde.

Det bør dog understreges, at disse obligatoriske indberetningsordninger adskiller sig fra de frivillige indberetningsordninger, der er oprettet af producenter, luftfartsselskaber eller vedligeholdelsesorganisationer, som en del af deres sikkerhedskontrolsystemer med henblik på at opfylde deres sikkerhedsansvar. Nærværende ordning skal derfor ikke erstatte andre ordninger. Tværtimod bør disse interne procedurer anvendes til at kanalisere hændelser, der bør indberettes<sup>8</sup>, og frasortere det store antal hændelser, der ikke bør indberettes, og som ellers kan oversvømme de obligatoriske internationale indberetningsordninger.

### **3. FORTROLIG INDBERETNING**

#### **3.1. Situationen i dag**

Erfaringen har vist, at obligatorisk indberetning er ganske vellykket, når det drejer sig om at indsamle oplysninger om tekniske mangler og andre hændelser, som ikke involverer indberetterens ansvar. På den anden side indberettes menneskelige fejl sjældent, selv om de skyldes f.eks. forkert cockpit-design eller komplicerede procedurer, og der er ikke megen mulighed for, at de konstateres spontant. Da man ved, at menneskelige faktorer til en vis grad er involveret i ca. 80% af hændelserne, er fortrolige indberetningssystemer et afgørende instrument med henblik på forebyggelse af ulykker.

ICAO afholdt i september 1999 et divisionsmøde om undersøgelse og forebyggelse af ulykker (Accident Investigation and Prevention - AIG) i Montreal, hvor luftfartssikkerhedseksperter fra 83 aftalestater og 11 observationsorganisationer gennemgik ICAO-standarder og anbefalet praksis, navnlig bilag 13. De konkluderede bl.a. at

---

<sup>8</sup> Med henblik på automatisk overførsel af relevante oplysninger undersøges det i øjeblikket, om det er gennemførligt at oprette forbindelser mellem producenters, luftfartsselskabers og vedligeholdelsesorganisationers indberetningsordninger og obligatoriske indberetningssystemer.

*Det enkelte land bør oprette et frivilligt hændelsesindberetningssystem<sup>9</sup> for at lette indsamling af oplysninger, som ikke nødvendigvis opfanges af et obligatorisk hændelsesindberetningssystem.*

*Et frivilligt hændelsesindberetningssystem må ikke være straffende og skal beskytte informationskilden.*

*Note 1.- Et ikke-straffende miljø er fundamentalt for frivillig indberetning.*

*Note 2.- Landene opmuntres til at lette og fremme frivillig indberetning af begivenheder, der kan påvirke luftfartssikkerhed ved at tilpasse de relevante love, administrative bestemmelser og politikker i det omfang, det er nødvendigt.*

Desværre har meget få medlemsstater taget de nødvendige skridt til at muliggøre oprettelse af sådanne fortrolige indberetningsordninger.

Kommissionen mener, det er nødvendigt at Fællesskabet skaber den nødvendige ramme til at muliggøre etablering af et fortroligt hændelsesindberetningsprogram, som tilskynder til indsendelse af frivillige rapporter om observerede mangler i luftfartssystemet, der opfattes som en aktuell eller potentiel fare, og at oplysninger tilflyder luftfartssystemet for at opnå et bedre sikkerhedsniveau.

### **3.2. Er et fortroligt indberetningssystem gennemførligt i EF?**

Som allerede påvist i ovennævnte undersøgelse, som blev udført af IFALPA, er det vigtigste element med henblik på at opnå indberetternes fortrolighed og tillid til indberetningssystemets fortrolighed hurtigst muligt at u-identificere de modtagne data, så ingen i udbredelses- og analysekæden kan identificere dem på noget tidspunkt.

For at vurdere gennemførligheden gav Kommissionen økonomisk støtte til oprettelse af et fortroligt indberetningssystem i Tyskland. Dette system blev kaldt EUCARE, og blev kørt som en prototype på forskningsniveau fra 1993 til 1999. Funktionen blev overvåget af et styringsudvalg, der bestod af sikkerhedsekspertter fra medlemsstaterne med Kommissionen som formand. Styringsudvalget udarbejdede på grundlag af dette et dokument omfattende de nødvendige krav, som detaljeret beskriver, hvorledes et fortroligt indberetningssystem bør organiseres for at opnå alle parter tillid. Kommissionens deltagelse i denne erfaring gjorde det muligt for den at deltage i møderne i International Council of Aviation Safety Systems (internationalt råd vedrørende luftfartssikkerhedssystemer) som er en verdensomspændende sammenslutning af fortrolige indberetningssystemer, med henblik på at nyde godt af erfaringerne andetsteds i verden.

Endnu en undersøgelse<sup>10</sup> blev udført for at vurdere den retlige gennemførlighed af fortrolig indberetning i lande, hvor retssystemet bygger på "Code Napoléon", navnlig i Frankrig og Spanien. Undersøgelsen konkluderede at "*.....ingen virkelig relevante*

---

<sup>9</sup> I et ICAO-kontekst kaldes et sådant system "frivilligt" i modsætning til obligatorisk, mens man i Europa normalt taler om "fortroligt" for at undgå sammenblanding af dette begreb med de andre systemer, der er etableret af f.eks. producenter, luftfartsselskaber eller vedligeholdelsesorganisationer.

<sup>10</sup> "Legal problems posed by implementation of a Community voluntary incident reporting system in the field of air safety" af Prof. Lucien Rapp.

*hindringer af juridisk art hindrer oprettelse af en frivillig indberetning af luftfartshændelser..... Fællesskabet kan .....etablere den generelle retlige ramme for et standard frivilligt indberetningssystem ..... det forekommer fra et rent juridisk synspunkt ikke umuligt at tænke på et system, hvis operationelle principper ikke nødvendigvis behøver at være i overensstemmelse med hver enkelt medlemsstats retlige praksis, og som derfor kræver særlige undtagelser fra straffeloven".*

Det er derfor gennemførligt at tilrettelægge et fortroligt hændelsesindberetningssystem på EF-niveau og medlemsstaterne og Kommissionen har tilstrækkelig viden og erfaring til at skabe et fortroligt indberetningssystem, som først og fremmest er orienteret mod den menneskelige faktor.

### **3.3. Oprettelse af den påkrævede ramme**

Da menneskelige faktorer er nært forbundet med kulturelle, kommunikationsmæssige og lokale vaner, er medlemsstaterne formentlig i en udmærket situation, hvad angår tilrettelæggelse af fortrolig indberetning på nationalt niveau. Det kan dog være meget vanskeligt at garantere fortrolighed på nationalt niveau, da luftfart her udgør et lille område. Eventuelle indberetteres tillid og fortrolighed, kan måske bedre opnås ved anvendelse af regionale eller underregionale organer.

Tillid og fortrolighed er nok også nemmere at opnå, hvis de organer, der behandler indberetningerne ikke selv er officielle eller administrative organisationer, og hvis de involverede parter kan deltage i kontrollen af organerne, så fortrolighed garanteres. Dette betyder, at den bedste form for organer, der tager sig af fortrolig indberetning, formentlig er en fond, som inddrager alle involverede og som sponsoreres af statslige organer og brancher. Der findes allerede organisationer, som fungerer godt, og som er oprettet af nationale myndigheder og af branchen.

Kommissionen mener derfor, at Fællesskabet bedst kan handle ved at være de involverede parter behjælpelig med at etablere de nødvendige strukturer eller at de eksisterende organer kan udvide deres aktiviteter i Fællesskabet.

Det er for at opnå dette nødvendigt at overvinde de retlige vanskeligheder, der fremgår af gennemførlighedsundersøgelserne. Det er rent faktisk af afgørende betydning, at indberetninger kan u-identificeres i hele Fællesskabet uden at indberettere eller personer, der leder u-identificering kan anklages for forfalskning eller ødelæggelse af bevis, hvis en ulykke senere underkastes retlig undersøgelse. Kommissionen foreslår derfor, at medlemsstaterne tilpasser deres love og administrative bestemmelser for at tillade u-identificering af indberetninger om hændelser, som det ikke er obligatorisk at indberette.

Om nødvendigt kan Kommissionen også se på, om det budget, der er afsat til bedre luftfartssikkerhed, kan anvendes til at støtte eksisterende eller nye fonde, hvis de opfylder de nødvendige betingelser i henhold til EUCARE-undersøgelsen, hvad angår tillid og fortrolighed fra alle involverede parter

## **4. KONKLUSION**

Det er så vigtigt at forbedre luftfartssikkerhed, at der må gøres en større indsats for at forebygge ulykker. Dette kan gøres ved bedre viden om og analyse af store mængder data om hændelser og andre begivenheder som, selv om de ikke i sig selv er

alvorlige, afspejler svagheder og mangler, som kan føre til en ulykke, hvis de ikke afhjælpes og forekommer sammen med andre omstændigheder.

For at indhente store mængder oplysninger af denne art må der skabes en ramme, der giver mulighed for indberetning af så mange hændelser som muligt, for at dele oplysningerne og at udbrede dem, så de kan analyseres, så man kan drage de rigtige konklusioner. En sådan ramme indebærer oprettelse af obligatoriske og fortrolige indberetningsordninger samt informationsdeling på grundlag af fælles godkendte bestemmelser om fortrolighed og udbredelse.

Dette er formålet med vedlagte forslag.



## NÆRHEDSPRINCIPPET/PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

Kommissionen har stillet sig selv følgende spørgsmål med henblik på at konstatere, om forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

*a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension?*

Forslagets hovedformål er at forbedre luftfartssikkerhed på grundlag af artikel 80, stk. 2, som fastsætter, at Fællesskabet træffer initiativer på dette område, som allerede er omfattet af omfattende EF-lovgivning.

*b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Den påtænkte handling hører ikke ind under Fællesskabets enekompetence.

*c) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne, hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

Enkeltstaternes indberetningssystemer er mindre effektive end et samordnet net med udveksling af oplysninger, der gør det muligt at foretage en identificering af eventuelle sikkerhedsproblemer tidligere. Erfaringen har vist, at hændelser, der forekom i én medlemsstat, var ukendt i andre medlemsstaterne, og at lignende omstændigheder førte til en ulykke med dødelig udgang.

Hvis der ikke etableres et fælles retsgrundlag til at beskytte fortrolig hændelsesindberetning, kan et så vigtigt instrument ikke få mulighed for at fungere, da der ikke er nogen grænseoverskridende retlig sikkerhed for, at indberettere og personer, som arbejder med u-identificering af rapporter, ikke retsforfølges i en medlemsstat for medvirken i fortrolig indberetning i en anden medlemsstat.

*d) Hvilke handlingsmuligheder har EF?*

Fællesskabet kan, med henblik på at etablere indberetningsordninger i alle medlemsstater, skabe incitament i form af økonomisk støtte og oprettelse af en central databank. Dette er dog ikke tilstrækkeligt, da medlemsstaterne ikke har samme politik, hvad angår u-identificering eller offentliggørelse af sikkerhedsinformation. Disse problemer kan kun løses, hvis Fællesskabet vedtager lovgivning, der specificerer en fælles ordning på disse områder.

*e) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?*

Ensartethed er ikke nødvendigt på et sådant område og man mener, det er tilstrækkeligt at anvende et rammedirektiv, der opstiller mål, som medlemsstaterne kan gennemføre med en vis frihed.

Kommissionen konkluderede derfor, at dets forslag er i overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

## BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

### Artikel 1

Denne artikel opstiller direktivets formål.

### Artikel 2

Denne artikel angiver direktivets anvendelsesområde. Den giver indberetningskravet gyldighed uden for Fællesskabet, fordi flyvemaskinernes registrerings- eller hjemstedsland skal have kendskab til alle hændelser, flyvemaskinerne kommer ud for, uanset hvor de finder sted.

### Artikel 3

Denne artikel opstiller de nødvendige definitioner.

### Artikel 4

Denne artikel indeholder en liste over personer, som beskæftiger sig med offentlig transport og bør forpligtes til at indberette hændelser. Den lader også en dør stå åben for indberettere fra andre dele af den civile luftfart og giver mulighed for, at nye indberetter- og hændelseskategorier kan tilføjes.

### Artikel 5

Ifølge denne artikel skal indberettede hændelser samles, vurderes, behandles og opbevares i en database. Medlemsstaterne skal overlade denne opgave til en kompetent myndighed, der kan være en civil luftfartsmyndighed eller et efterforskningsorgan.

### Artikel 6

Ifølge denne artikel skal medlemsstaterne udveksle oplysninger. For at gøre udvekslingen lettere stiller Kommissionen et software til medlemsstaternes rådighed, så de kan opfylde dette krav. Medlemsstater, der allerede benytter et andet software, bør sørge for kompatibilitet med Kommissionens, men de bør være opmærksomme på, at der allerede fra begyndelsen er indbygget kompatibilitet mellem Kommissionens software og dem, der nu benyttes i medlemsstaterne.

### Artikel 7

Denne artikel sikrer, at de oplysninger, der udledes af indberetningerne, videregives for at forbedre sikkerheden. De indsamlede og udvekslede oplysninger skal stå til rådighed for de nationale myndigheder for civil luftfart, der skal benytte dem i deres daglige arbejde med at opstille sikkerhedsregler, og for de organer, der efterforsker civile luftfartsulykker. De forskellige indberetterkategorier kan få adgang til de relevante oplysningskategorier, så de kan indse det hensigtsmæssige i deres deltagelse og lære af andres erfaringer. Også andre foretagender, der beskæftiger sig med forbedring af luftfartssikkerheden, f.eks. forskningscentre, uddannelsesinstitutioner eller universiteter, kan få udleveret udvalgte oplysninger til eget brug. Frigivelse af oplysningerne vil ske efter behov i hvert enkelt tilfælde. Der vil også blive taget hensyn til offentlighedens berettigede interesse i at blive underrettet om luftfartens sikkerhedsniveau, idet der regelmæssigt skal offentliggøres en særlig oversigt og, hvis det anses for nødvendigt, uddrag af de faktiske, anonymiserede indberetninger.

#### Artikel 8

Denne artikel fastslår de udvekslede oplysningers status i henhold til direktivet og tager sigte på at beskytte indberetterne og de oplysninger, de har givet, for at sikre uafhængig, fortrolig indberetning til gavn for sikkerheden. Artiklen søger også at gøre sikkerheden til et tiltalefrit område, hvor korrigerende og forebyggende foranstaltninger træder i stedet for sanktioner.

#### Artikel 9

Denne artikel pålægger medlemsstaterne at tilpasse deres lovgivning, så der kan indføres en fortrolig indberetningsordning.

#### Artikel 10

Ved denne artikel nedsættes et udvalg, som skal bistå Kommissionen med at gennemføre direktivets bestemmelser.

#### Artikel 11-13

Procedureartikler.

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

### **om indberetning af hændelser inden for civil luftfart**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -  
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80,  
stk. 2,  
under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>11</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>12</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>13</sup>,  
i henhold til proceduren i traktatens artikel 251<sup>14</sup>, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Antallet af civile luftfartsulykker har holdt sig ret konstant i de sidste 10 år og giver anledning til bekymring for, at trafikens forventede vækst kan føre til en uacceptabel forøgelse af antallet af ulykkestilfælde i den nærmeste fremtid.
- (2) Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart tager sigte på at forebygge fremtidige ulykker ved at gøre en hensigtsmæssig efterforskning lettere.
- (3) Erfaringerne viser, at der, før en ulykke indtræffer, altid har været en række episoder og mangler, som viste, at der forelå en sikkerhedsrisiko.
- (4) Hvis den civile luftfarts sikkerhed skal forbedres, kræver det bedre kendskab til disse hændelser, for at analyse og overvågning af udviklingen kan fremmes og korrigerende foranstaltninger iværksættes.
- (5) Hvis fly, som er indregistreret i en medlemsstat eller flyves af et foretagende med hjemsted i en medlemsstat, omfattes af sådanne hændelser, bør hændelserne indberettes, selv om de har fundet sted uden for Fællesskabets territorium.
- (6) De enkelte medlemsstater bør oprette obligatoriske indberetningsordninger.
- (7) Den civile luftfarts forskellige personalekategorier oplever hændelser, som har betydning for forebyggelsen af ulykker, og bør derfor indberette dem.

---

<sup>11</sup> EFT C , , s. .

<sup>12</sup> EFT C , , s. .

<sup>13</sup> EFT C , , s. .

<sup>14</sup> EFT C , , s. .

- (8) Mulige risici vil kunne påvises med langt større effektivitet, hvis der udveksles oplysninger om indtrufne episoder.
- (9) Der er behov for software til støtte for informationsudveksling mellem forskellige systemer.
- (10) Sikkerhedsoplysninger bør stå til rådighed for organer, der skal udarbejde regler for den civile luftfarts sikkerhed eller efterforske ulykker og hændelser i Fællesskabet, og efter behov også for personer, der kan lære af dem og træffe eller iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at forbedre sikkerheden.
- (11) Da sikkerhedsoplysninger er følsomme, kan indsamlingen af dem kun sikres ved at garantere deres fortrolighed og beskytte kilden og det civile luftfartspersonales fortrolighed.
- (12) Offentligheden bør have almindelige oplysninger om luftfartssikkerheden.
- (13) De obligatoriske indberetningsordninger suppleres med fortrolige indberetningsordninger, hvorefter der især skal indsamles oplysninger om hændelser, som skyldes menneskelige fejl.
- (14) Der bør træffes lovgivningsmæssige foranstaltninger til indførelse af fortrolige indberetningsordninger.
- (15) De foranstaltninger, som kræves til gennemførelse af dette direktiv, vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF<sup>15</sup> af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.
- (16) Der bør sikres overensstemmelse med de tekniske indberetningskrav, som er blevet udarbejdet af de nationale eksperter i Eurokontrol og JAA, og listen over indberetningspligtige hændelser tager hensyn til disse to europæiske organisationers arbejde.
- (17) I overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i traktatens artikel 5, kan den foreslåede foranstaltnings formål, dvs. forbedring af luftfartssikkerheden, ikke opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne, da indberetningsordninger, som benyttes af medlemsstaterne enkeltvis, er mindre effektive end et koordineret informationsudvekslingsnet, hvormed mulige sikkerhedsproblemer hurtigt kan påvises, og det opfyldes derfor bedre af Fællesskabet. Dette direktiv begrænser sig til det, som er strengt nødvendigt for at nå målet og har ikke mere vidtgående konsekvenser -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

---

<sup>15</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

## Artikel 1

### Formål

Formålet med dette direktiv er at medvirke til forbedring af luftfartssikkerheden ved at sikre, at oplysninger, som har betydning for sikkerheden, indberettes, samles, opbevares, beskyttes og videreformidles for at fremme effektiv analyse og overvågning.

Det eneste formål med indberetning af hændelser er at forebygge fremtidige ulykker og hændelser, ikke at placere skyld eller ansvar.

## Artikel 2

### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder hændelser, som finder sted på Fællesskabets territorium.
2. Uden for Fællesskabets territorium gælder direktivet også for hændelser, der omfatter flyvemaskiner, som er registreret i en medlemsstat eller flyves af et foretagende med hjemsted i en medlemsstat.

## Artikel 3

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

"*Anonymisering*": at alle personlige oplysninger om indberetteren, og tekniske enkeltheder, hvormed indberetterens eller andres identitet kan udledes af oplysningerne, fjernes fra indberetningerne.

"*Hændelse*": ulykker, episoder og alvorlige tilfælde svarende til definitionerne i direktiv 94/56/EF, artikel 3, litra a), j) og k), samt alle andre fejl og mangler hos flyvemaskiner, apparatur, jordmateriel og dele af navigationssystemet, der benyttes eller skal benyttes i forbindelse med flyvning af en flyvemaskine eller med lufttrafikregulering eller navigationsstøtte til en flyvemaskine.

"*Indberetningspligtig hændelse*": en hændelse, der bringer en flyvemaskine, de ombordværende eller andre personer i fare, eller kan gøre det, hvis der ikke foretages korrektion. En liste over eksempler på indberetningspligtige hændelser, som ganske vist ikke er udtømmende, findes i bilag I og II.

## Artikel 4

### Obligatorisk indberetning

1. Medlemsstaterne forlanger, at indberetningspligtige hændelser indberettes til den kompetente myndighed i artikel 5, stk. 1, af enhver, som:
  - a) fører eller har kommandoen over en turbinedrevet flyvemaskine eller en offentlig transportmaskine, som benyttes af den kompetente myndighed for civil luftfart eller flyves under dens kontrol
  - b) fremstiller eller vedligeholder sådanne flyvemaskiner eller udstyr eller dele til dem
  - c) underskriver en attest på vedligeholdelseeftersyn eller en ibrugtagningstilladelse for sådanne flyvemaskiner, sådanne dele eller sådant udstyr

- d) udfører en kvalificeret flyveleders opgaver
  - e) optræder som leder af en lufthavn, der benyttes af offentlige transportfly
  - f) udfører opgaver i forbindelse med montering, ændring, vedligeholdelse, reparation, eftersyn, flykontrol eller inspektion af udstyr, som benyttes eller skal benyttes i forbindelse med flyvekontrolltjeneste eller navigationsstøtte til fly
  - g) udfører opgaver i forbindelse med betjening af flyvemaskinen på jorden, herunder brændstofpåfyldning, klargøring, udarbejdelse af loadsheet, lastning, af-isning og bugsering.
2. Medlemsstaterne tilskynder alle, der i forbindelse med andre former for civil luftfart udfører opgaver svarende til dem, som beskrives i stk. 1, til at foretage frivillig indberetning.
  3. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, afgøre, om nye kategorier af indberettere skal føjes til stk. 1, og om bilagene skal ændres for at udvide eller ændre eksemplerne.

#### *Artikel 5*

##### Indsamling og opbevaring af oplysninger

1. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed til at indføre en ordning, hvorefter hændelsesindberetninger kan samles, vurderes, behandles og opbevares.

Følgende myndigheder kan få overdraget denne opgave:

Den nationale myndighed for civil luftfart, forudsat det på passende vis sikres, at opgaven udføres uafhængigt af denne myndigheds andre pligter.

Den undersøgelsesinstans eller -enhed, der er oprettet i henhold til artikel 6 i direktiv 94/56/EF.

2. De indberetninger, der indsamles i henhold til artikel 4, opbevares i en database.
3. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsrelevante oplysninger, der skyldes analyse af fortrolige indberetninger, som omfattes af artikel 9, også oplagres i denne database.

#### *Artikel 6*

##### Udveksling af oplysninger

1. Medlemsstaterne deltager i en gensidig udveksling af oplysninger ved at stille alle de relevante sikkerhedsoplysninger, som findes i den database, der omtales i artikel 5, stk. 2, til rådighed for de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater og for Kommissionen.

Databasen skal være kompatibel med det software, der beskrives i stk. 2.

2. Kommissionen udarbejder et særligt software med henblik på dette direktivs anvendelse. Medlemsstaterne kan benytte dette software til drift af deres egen database.
3. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, træffe passende foranstaltninger for at fremme udvekslingen af oplysninger i henhold til stk. 1.

#### *Artikel 7*

##### Videregivelse af oplysninger

1. Alle organer, der har til opgave at opstille regler for den civile luftfarts sikkerhed eller efterforske luftfartsulykker i Fællesskabet skal have adgang til oplysninger om de hændelsesindberetninger, der indsamles og udveksles i henhold til artikel 5 og 6, så de kan drage de sikkerhedsmæssige konklusioner af de indberettede hændelser.
2. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, beslutte at frigive udvalgte oplysninger til de indberetterkategorier, der beskrives i artikel 4, stk. 1, og til andre interesserede parter. Sådanne beslutninger, som kan være generelle eller individuelle, skal gå ud fra behovet for
  - a) at give personer og/eller foretagender de oplysninger, de behøver for at kunne afhjælpe mangler i luftfartssikkerheden og forbedre den
  - b) at give de organer, som beskæftiger sig med luftfartssikkerhed eller dertil knyttede anliggender, mulighed for at analysere hændelserne.

Beslutningen om at videregive oplysninger i henhold til dette stykke kan under hensyntagen til bestemmelserne i artikel 8 begrænses til det, som er strengt nødvendigt til brugerens formål.

3. Medlemsstaterne offentliggør mindst en gang om året en sikkerhedsoversigt, der indeholder oplysninger om de former for hændelser, som er blevet indsamlet efter den obligatoriske, nationale indberetningsordning, så offentligheden holdes underrettet om sikkerhedsniveauet. Medlemsstaterne kan også offentliggøre anonymiserede indberetninger.

#### *Artikel 8*

##### Beskyttelse af oplysninger

1. Oplysninger, der udveksles i henhold til artikel 6 og videregives i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2, er fortrolige og må kun benyttes til formål i forbindelse med deltagernes og modtagernes aktiviteter.
2. Uanset hændelsens type eller klassificering, må navne eller adresser på enkeltpersoner aldrig registreres i den database, der nævnes i artikel 5, stk. 2.
3. Den kompetente myndighed må ikke videregive navnet på den person, som har foretaget indberetningen, eller på personer, der berøres af den, medmindre det er nødvendigt af hensyn til en retslig efterforskning, eller de pågældende personer har givet tilladelse til det.



4. Medlemsstaterne afstår fra at retsforfølge uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, der kun kommer til deres kundskab, fordi de er blevet indberettet efter den obligatoriske, nationale indberetningsordning.
5. Medlemsstaterne tilpasser deres love og administrative bestemmelser, så det sikres, at ansatte, der korrekt og behørigt indberetter episoder, de har kendskab til, ikke udsættes for sanktioner fra arbejdsgiverens side.
6. Denne artikel gælder under hensyntagen til nationale bestemmelser for retsmyndighedens adgang til oplysninger.

#### *Artikel 9*

##### Fortrolig indberetning

Medlemsstaterne tilpasser deres love og administrative bestemmelser, så organer, der har til opgave at indsamle og analysere indberettede oplysninger om mangler i luftfartssystemet, der af indberetteren betragtes som en faktisk eller mulig risiko, og at videregive dem til andre, der kan benytte dem med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden, kan anonymisere frivillige indberetninger af hændelser, som ikke er indberetningspligtige.

#### *Artikel 10*

##### Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der blev oprettet ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91<sup>16</sup> af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF afvendelse under hensyntagen til afgørelsens artikel 8.
3. Den periode, som er foreskrives i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

#### *Artikel 11*

##### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...]. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale lovbestemmelser, de vedtager på det område, direktivet omfatter.

---

<sup>16</sup> EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

*Artikel 12*

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

*Artikel 13*

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG I**

### **Liste over eksempler på indberetningspligtige hændelser**

NB: Skønt denne liste indeholder de fleste af de tilfælde, der bør indberettes, kan den ikke omfatte alt, og enhver hændelse, som de berørte anser for at opfylde kriterierne, bør derfor indberettes.

#### **A) FLYVEAKTIVITETER**

##### **i) Flystyring**

- a) En undvigemanøvre, som er nødvendig for at undgå sammenstød med en anden flyvemaskine, en terrænhindring eller en anden genstand eller for at undgå en farlig situation, eller fordi en afværgemanøvre er påkrævet.
- b) Start- eller landingsepisoder, herunder forebyggende landing eller nødlanding. Episoder som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider. Start, afbrudt start, landing eller landingsforsøg på en lukket, optaget eller forkert bane.
- c) Alvorligt svigt med hensyn til at opnå den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
- d) Kritisk lav brændstofbeholdning eller manglende evne til brændstofoverførsel eller udnyttelse af den samlede brændstofbeholdning.
- e) Kontroltab (herunder delvis eller midlertidigt kontroltab), uanset årsagen.
- f) Hændelser i nærheden af eller over V1, som skyldes eller fremkalder en risiko eller potentielt farlig situation (f.eks. startafbrydelse, halestød, tab af maskinkraft osv.).
- g) Go-around (afbrudt landing), som medfører en farlig eller potentielt farlig situation.
- h) Utilsigtet, men betydelig afvigelse fra flyvehastigheden eller den planlagte kurs eller højde (mere end 300 ft i ikke-RVSM luftrum), uanset årsagen.
- i) Nedstigning under beslutningshøjde eller minimal nedstigningshøjde uden den nødvendige visuelle reference.
- j) Overvægtslanding - en landing, som anses for at kræve en "overvægtslandingskontrol".
- k) Overskridelse af grænserne for brændstofflgevægt.
- l) Ukorrekt indstilling af en SSR-kode eller en højdemåler, som medfører eller kan medføre en farlig situation.
- m) Ukorrekt programmering af eller fejlagtige angivelser i navigations- eller præstationsberegningssystemer eller brug af ukorrekte data, som medfører eller kan medføre en farlig situation.
- n) Ukorrekt modtagelse eller fortolkning af radiotelefonmeddelelser, som medfører eller kan medføre en farlig situation.
- o) Fejl eller svigt i brændstofs-systemet, som har betydelig indflydelse på brændstofforsyningen og/eller brændstoffordelingen.
- p) Flyvemaskinen forlader det overfladebelagte område, hvad der medfører eller kan medføre en farlig situation.
- q) Utilsigtet ukorrekt betjening af instrumenter, som medfører eller kan medføre en betydelig risiko.
- r) Manglende mulighed for at opnå den flykonfiguration, som en bestemt del af flyvningen kræver (f.eks. landingsstel og hjullemme, flaps, stabilisatorer, slats osv.).
- s) En risiko eller potentiel risiko, som opstår på grund af en bevidst simulering af

faresituationer i forbindelse med øvelser, systemcheck- eller uddannelsessituationer.

- t) Unormal vibration, som konstateres af besætningen.
- u) Unormal tilisning med betydelig påvirkning af præstation eller manøvreedygtighed til følge
- v) Udløsning af enhver form for primært advarselssystem i forbindelse med manøvrering af flyet, f.eks. konfigurationsadvarsel, stall-advarsel (stick shake), advarsel om for høj hastighed osv., medmindre
- w) besætningen med sikkerhed fastslår, at advarslen er falsk. Det forudsætter dog, at besætningens reaktion på den falske advarsel ikke medfører vanskeligheder eller risiko
- x) det sker i forbindelse med uddannelse eller kontrol.
- y) GPWS varsel, når:
  - (1)flyet kommer tættere på jorden end planlagt eller forventet, eller
  - (2)advarslen forekommer under IMC eller om natten, og det fastslås, at den er udløst af for høj nedstigningshastighed (Mode 1), eller
  - (3)advarslen skyldes, at landingsstel eller landingsflap ikke udløses på det rigtige tidspunkt under indflyvningen (Mode 4), eller
  - (4)der opstår eller kan være opstået vanskeligheder eller risiko på grund af besætningens reaktion på "advarslen", f.eks. formindsket afstand til anden trafik. Det kan dreje sig om advarsler af enhver kategori, dvs. ægte, problem eller falsk.
- z) GPWS varsel,:
  - (1)hvis der opstår eller kan opstå vanskeligheder eller risiko på grund af besætningens reaktion på "alarmeren".
- aa) ACAS RA
- bb) Episoder, der skyldes luftstrømmen fra jetmotorer eller propeller og medfører alvorlig skade.

## **ii) Katastrofetilfælde**

- a) Brand, eksplosion, røg eller giftige eller farlige dampe, selv om ilden er blevet slukket.
- b) Besætningens eller kabinpersonalets anvendelse af en ureglementeret fremgangsmåde i en nødsituation.
- c) Mangler ved fremgangsmåder, der skal benyttes i nødsituationer, også når de benyttes i forbindelse med vedligeholdelse, uddannelse eller kontrol.
- d) Katastrofeevakuering.
- e) Tryktab.
- f) Anvendelse af beredskabsudstyr eller foreskrevne beredskabsforanstaltninger under flyvningen eller på jorden for at klare en bestemt situation.
- g) Katastrofeerklæring ("Mayday" eller "Pan").
- h) Mangelfuldt fungerende nødsystemer eller nødudstyr, herunder udgange og belysning, også når det benyttes i forbindelse med vedligeholdelse, uddannelse eller kontrol.
- i) Nødstilfælde, som kræver at besætningen bruger ilt.

## **iii) Indisposition blandt besætningsmedlemmerne**

- a) Indisposition blandt besætningsmedlemmerne, også hvis det sker før afgang, hvis det vurderes, at det kan føre til indisposition efter starten.

- b) Indisposition blandt kabinepersonalet, som gør dem ude af stand til at udføre vigtige opgaver i katastrofetilfælde.

**iv) Tilskadekomst**

- a) Hændelser, der kan medføre, at passagerer eller besætningsmedlemmer kommer alvorligt til skade, men ikke anses for at skulle indberettes som ulykkestilfælde.

**v) Vejrforhold**

- a) Lynnedslag, som påfører flyet betydelig skade eller tab eller svigt af vigtige funktioner.
- b) Haglbyger, som påfører flyet alvorlig skade eller tab eller svigt af vigtige funktioner.
- c) Voldsomme luftstrømninger, der medfører ombordværendes tilskadekomst eller anses for at kræve "turbulenskontrol" af flyet.
- d) Pludselige vindretningsskift, som medfører alvorlige manøvreringsvanskeligheder.

**vi) Sikkerhed**

- a) Ulovlige anslag mod flyet, herunder bombetrusler eller kaping.
- b) Vanskeligheder med at berolige berusede, voldsomme eller uregerlige passagerer, når det medfører en farlig situation.
- c) Opdagelse af en blind passager.

**vii) Andre forhold**

- a) Gentagen forekomst af en særlige type hændelser, der ikke som enkelttilfælde kan betragtes som "indberetningspligtige", men på grund af deres hyppighed indebærer en potentiel fare.
- b) Sammenstød med en fugleflok, som påfører flyet alvorlig skade eller tab eller svigt af vigtige funktioner.
- c) Randhvirvler, som medfører betydelige manøvreringsvanskeligheder.
- d) Andre forhold, som anses for at bringe eller kunne bringe flyet og de ombordværende i fare.

**B) FLYTEKNIK**

**viii) Konstruktion**

- a) Flykonstruktionsfejl, der ikke klassificeres som ulykker.

NB: ikke alle konstruktionsfejl behøver at indberettes. Det kræver en teknisk vurdering af afgøre, om en fejl er alvorlig nok til at blive indberettet. Følgende eksempler kan imidlertid tages i betragtning:

- (1) Skade på et vigtigt konstruktionselement, der ikke er blevet kvalificeret som skadetolerant (et element med begrænset levetid). De vigtige konstruktionselementer er dem, der medvirker afgørende til, at belastninger i forbindelse med flyvning, landing og trykforhold kan tåles, og som, hvis der er fejl ved dem, kan bevirke, at flyvemaskinen er behæftet med katastrofale fejl.
- (2) Typiske eksempler på sådanne elementer findes for store flyvemaskiners vedkommende i AC/ACJ 25. 571 (a) "damage tolerance and fatigue evaluation of structure" og i det tilsvarende ACJ-materiale for rotorfly.
- (3) Fejl eller skader, som overskrider de skader, der kan tillades på et vigtigt konstruktionselement, der er blevet kvalificeret som skadetolerant, når de påvises under regelmæssig kontrol.
- (4) Skader eller fejl, som overskrider de tilladte tolerancer for et konstruktionselement og kan formindske konstruktionens stivhed i en sådan grad, at de fastsatte marginer for vibration, afvigelse eller reversering ikke længere overholdes.
- (5) Skade eller fejl hos et konstruktionselement, som kan føre til frigørelse af materiale, der kan skade de ombordværende.
- (6) Skade eller fejl hos et konstruktionselement, der kan bevirke, at systemerne ikke fungerer korrekt.
- (7) Tab af flydele under flyvningen.

## ix) Systemer

Følgende fælles kriterier foreslås for alle systemer.

- a) Tab, alvorlige svigt eller fejl i systemer, delsystemer eller apparatur, så normal betjening, træning osv. ikke kan udføres tilfredsstillende.
- b) Besætningens manglende kontrol over systemet: f.eks.
  - (1) uopfordrede (selvstændige) aktioner
  - (2) ukorrekt eller ufuldstændig reaktion, herunder bevægelsehæmning eller stivhed
  - (3) ustyrlig reaktion
  - (4) mekanisk afbrydelse eller svigt
- c) Fejl eller svigt i systemets specialfunktioner (et system kan omfatte flere funktioner)
- d) Forstyrrelser i systemerne eller mellem dem
- e) Fejl eller svigt i systemets beskyttelsesanordning eller nødsystem
- f) Redundanstab ud over grænserne
- g) Ethvert forhold, som medfører, at systemet reagerer uforudset
- h) For flytyper med et enkelt hovedsystem, delsystem eller apparatursæt
  - (1) Tab, alvorligt svigt eller fejl i hovedsystem, delsystem eller apparatursæt
- i) For flytyper med flere uafhængige hovedsystemer, delsystemer eller apparatursæt
  - (1) Tab, alvorlige svigt eller fejl i mere end et hovedsystem, delsystem eller apparatursæt
- j) Udløsning af et primært advarselssystem i forbindelse med flysystemer eller flyapparatur, medmindre besætningen med sikkerhed fastslår, at advarslen er falsk, og besætningens reaktion på advarslen ikke medfører vanskeligheder eller risiko

- k) Udsivning af hydrauliske væsker, brændstof, olie eller andre væsker, der giver anledning til brandfare eller til risiko for farlig forurening af flykonstruktionen eller flyets systemer eller apparatur eller er til risiko for de ombordværende
- l) Svigt eller fejl i målesystemer, som medfører risiko for, at besætningen får misvisende angivelser
- m) Fejl, svigt eller mangler, som viser sig i en kritisk fase under flyvningen og er relevante for systemets anvendelse
- n) Forekomst af betydelig præstationsforringelse i forhold til den godkendte præstation med det resultat, at der opstår en farlig situation (når der tages hensyn til præstationsberegningens nøjagtighed), herunder bremsevirkning, brændstofforbrug osv.
- o) Manglende symmetri mellem flyets styreanordninger, f.eks. flaps, slats, spoilers osv.

I bilag II findes en liste med eksempler på hændelser, som er indberetningspligtige, når disse fælles kriterier benyttes på bestemte systemer.

**x) Fremdrivnings- og APU-systemer (herunder motorer, propeller, rotorsystemer og APU)**

a) *Motorer*

*Flytyper med en eller to motorer*

- (a) motorstop eller alvorligt motorsvigt i en af motorerne

*Flytyper med tre eller flere motorer*

- (b) motorstop eller alvorligt motorsvigt i mere end en motor

*Motorer: Alle flytyper:*

- (c) Motorstop eller alvorligt motorsvigt i en motor, når: det sker i en kritisk fase under flyvningen (f.eks. V1, eller under indflyvning/landing) eller forholdene er usædvanlige, eller der opstår uforudsete følger (f.eks. ukontrollabelt svigt, brand, manøvreringsproblemer osv.)
- (d) Ukontrollabelt svigt, alt for høj hastighed eller manglende mulighed for at kontrollere en højhastighedsroterende komponents hastighed (det kan f.eks. dreje sig om: hjælpegenerator, tryklufstartmotor, luftkonditioneringsystem, luftturbinemotor, propel eller rotor)
- (e) fejl eller svigt i motor- eller generatordele af en eller flere af følgende årsager:
  - (1) manglende kontrol med højenergiestprodukter
  - (2) vedholdende indvendig eller udvendig brand eller udslip af varm gas
  - (3) sammenbrud i motorstruktur eller motorophæng, helt eller delvis tab af større generatordele
  - (4) motorskade, som forårsager synlige dampe eller usynlige skadelige eller giftige dampe i kabinens konditioneringsluft
- (f) ukontrollerede tab af kraft/fremdrift, uønskede ændringer eller vibrationer, når:

(1) de kan påvirke mere end en motor i et flermotorers fly, især et tomotorers fly, eller

(2) de betragtes som for voldsomme til et enmotors fly, eller

(3) det drejer sig om et flermotorers fly, men den samme eller en lignende motortype benyttes i enmotors fly

- (g) fejl, som konstateres i en levetidskontrolleret del og kræver udskiftning af den, før dens levetid er udløbet
- (h) fejl af fælles oprindelse, som kan medføre en så hyppig forekomst af motorstop under flyvningen, at der er fare for, at en eller flere motorer får motorstop under den samme flyvning
- (i) en anden trykretning end den, piloten har ønsket, eller et trykreverseringssystem, der ikke fungerer eller fungerer utilsigtet
- (j) betydelig mangel på reaktion på pilotens føring af gashåndtaget ved anvendelse af en enkelt motor
- (k) en motorbegrænser eller kontrolanordning, der ikke fungerer, når den skal, eller fungerer utilsigtet
- (l) betydelig overskridelse af motorparametrene
- (m) manglende mulighed for ved hjælp af normale procedurer at slukke en motor eller kontrollere kraft, tryk eller RPM
- (n) manglende mulighed for at genstarte en funktionsdygtig motor.

b) *Propeller og transmissioner*

(1) skader eller fejl, som kan medføre hel eller delvis løsgørelse af propelbladene og/eller betydelige vibrationer

(2) skader eller fejl i propellens gear-/udvekslingssystem, som kan føre til løsgørelse af propelenheden under flyvningen og/eller svigtende propelkontrol

(3) aktivering af trykreversering i utide

(4) ændring af automatisk kantstilling eller stigning i utide

(5) for høj hastighed

(6) manglende mulighed for at kontrollere stigningen

c) *APU*

(1) slukning, når APU benyttes i overensstemmelse med MEL

(2) manglende mulighed for at slukke APU

(3) for høj hastighed

(4) manglende mulighed for at igangsætte APU, når det er nødvendigt af driftsmæssige årsager.

**xi) ETOPS**

a) Tab af et hydraulisk system

b) Tab af et luftaftapningssystem



c) Fejl eller svigt, der kan påvirke ETOPS-funktionernes integritet

## **xii) Andre forhold**

a) Forhold, der normalt ikke betragtes som indberetningspligtige (f.eks. kabinens indretning og udstyr, vandsystemer, ting, der omfattes af listen over minimumsudstyr (MEL)), når de medfører risiko for flyvemaskinen eller de ombordværende

b) Brand, eksplosion, røg eller giftige eller farlige dampe

c) Andre forhold, der kan bringe flyvemaskinen i fare eller påvirke de ombordværendes eller flyvemaskinens sikkerhed eller berøre mennesker eller ejendom i nærheden af flyet, når det står på jorden

d) Fejl eller svigt i højttalersystemet, som bevirker, at det er ubrugeligt eller ikke kan høres

e) Manglende kontrol fra pilotsædet under flyvningen

## **C) FLYVEDLIGEHOJDELSE OG FLYREPARATION**

xiii)Ukorrekt samling af flydele eller flykomponenter, som konstateres under en inspektion eller afprøvningsprocedure, der egentlig havde et andet formål

xiv)Udslip af varm aftapningsluft, som medfører strukturskader

xv)Fejl i en levetidskontrolleret del, som medfører udskiftning af den, før dens levetid er afsluttet

xvi)Beskadigelse eller overlast (f.eks. brud, revner, korrosion, laminerings- og klæbningssvigt osv.) , uanset årsagen (f.eks. vibration, manglende stivhed eller struktursvigt), i forbindelse med:

a) primærstruktur eller vigtige strukturelementer (som defineret i producentens Repair Manual) når denne beskadigelse eller overlast overskrider de tilladelige grænser i Repair Manual og kræver reparation eller hel eller delvis udskiftning af det pågældende element

b) sekundær struktur, således at flyet bringes i fare eller kan blive det

c) motor, propel- eller helikopterrotorsystemet

xvii)Fejl, svigt eller skader i systemer eller udstyr eller beskadigelser eller overlast konstateret ved kontrol af overensstemmelse med et luftdygtighedsdirektiv eller en anden obligatorisk instruks udstedt af luftfartsmyndighederne, når

a)de påvises for første gang af det foretagende eller den organisation, der foretager overensstemmelseskontrollen

b)instuksens tilladelige grænser overskrides ved senere overensstemmelseskontrol, og/eller der ikke findes fastsatte reparations- /eller

korrektionsprocedurer. F.eks. er indberetning nødvendig, hvis det konstaterede forhold kræver henvendelse til kontrol- eller luftfartsmyndighederne for at få grænserne udvidet og/eller opnå særlige reparations- /korrektionsanvisninger eller procedurer

xviii) Fejl eller svigt i dele med begrænset levetid eller "kritiske dele" i rotorfly (således som defineret i Manufacturers Manuals)

xix) Mangelfuldt fungerende nødsystemer eller nødudstyr, herunder udgange og belysning, også når det benyttes i forbindelse med vedligeholdelse eller kontrol

xx) Manglende eller mangelfuld overholdelse af de fastsatte vedligeholdelsesprocedurer.

## **D) LUFTRAFIKTJENESTER, LUFTRAFIKFACILITETER OG GROUND SERVICES**

### **xxi) Luftrafiktjenester**

- a) Stærkt ukorrekte, utilstrækkelige eller misvisende oplysninger fra ilder på jorden, f.eks. ATC, ATIS, vejrtjenesten, navigationsdatabaser, kort, diagrammer, manualer osv.
- b) Opgivelse af lavere sikkerhedshøjde end foreskrevet
- c) Opgivelse af ukorrekt højdemålerindstilling
- d) Ukorrekt transmission, modtagelse eller fortolkning af vigtige meldinger, når det medfører en farlig situation
- e) Mindre afstand mellem fly end foreskrevet i den pågældende situation
- f) Enhver form for uautoriseret overskridelse af reguleret luftrum
- g) Uautoriserede eller ulovlige RTF-transmissioner
- h) Svigt i ATS jord- eller satelittjenester
- i) Alvorlige fejl eller skader i overfladebelægningen på lufthavnens manøvreringsområder
- j) Lufthavnens manøvreringsområder blokeret af fly, køretøjer, dyr eller andre genstande, så der opstår en farlig eller potentielt farlig situation
- k) Fejlagtig eller unøjagtig markering af hindringer eller risici på lufthavnens manøvreringsområde, så der opstår en farlig situation.

### **xxii) Lufthavne og lufthavnsfaciliteter**

- a) Svigt, alvorlige fejl eller mangler i lufthavnsbelysningen
- b) Alvorlig forurening af flystruktur eller flysystemer og flyapparat ved transport af bagage eller fragt

- c) Ukorrekt fordeling af passagerer, bagage eller fragt, med fare for påvirkning af flyvemaskinens vægt og/eller balance
- d) Ukorrekt anbringelse af bagage eller fragt (herunder håndbagage), så der kan opstå risiko for flyvemaskinen, dens besætning eller de ombordværende, eller evakuering i en nødsituation hindres
- e) Mangelfuld anbringelse af fragtcontainere eller andre omfangsrige stykker gods
- f) Transport eller påtænkt transport af farligt gods i modstrid med gældende regler, herunder ukorrekt mærkning og emballering af farligt gods

**xxiii) Passagerbetjening, bagage og fragt**

- a) Sammenstød mellem et fly i bevægelse og et andet fly, et køretøj eller en anden genstand på jorden
- b) Betydeligt spild under brændstofpåfyldning
- c) Påfyldning af ukorrekte brændstofmængder, som kan få afgørende indflydelse på maskinens flyvetid, præstation, balance eller strukturstyrke
- d) Påfyldning af en forurenede eller ukorrekt brændstofftype eller anden nødvendig væske (herunder ilt og drikkevand).

**xxiv) Ground handling og eftersyn af fly**

- a) Fejl, svigt eller mangler i udstyr, der bruges til afprøvning eller kontrol af flysystemer og flyapparatur, når de fastlagte rutineinspektioner og kontrolprocedurer ikke klart har påvist problemet, og dette medfører en farlig situation
- b) Manglende eller mangelfuld overholdelse af de fastlagte kontrolprocedurer.

## **BILAG II**

Følgende punkter indeholder eksempler på indberetningspligtige forhold, når de fælles kriterier anvendes på de særlige systemer, som beskrives i bilag I, afsnit B, punkt ix).

### 1. Luftkonditionering/ventilation

- a) fuldstændigt svigt i det elektroniske kølesystem
- b) tryktab

### 2. Autopilotssystem

- a) manglende evne hos autopilotsystemet til at gennemføre den planlagte manøvre, når det er slået til
- b) store vanskeligheder for besætningen med at bevare herredømmet over flyet, når autopilotsystemet er slået til
- c) svigt i autopilotsystemets frakoblingsanordning
- d) uventet ændring af autopilotsystemets operationsform

### 3. Kommunikation

- a) fejl eller svigt i højtalersystemet, som bevirker, at det er ubrugeligt eller ikke kan høres
- b) fuldstændigt kommunikationstab under flyvningen

### 4. El-forsyningssystem

- a) tab af et enkelt el-distributionssystem (AC eller DC)
- b) fuldstændigt tab af el-forsyning eller tab af mere end et el-produktionssystem
- c) svigt i hjælpe- (nød-) forsyningssystemet

### 5. Cockpit/Kabine/Fragt

- a) manglende kontrol fra pilotsædet under flyvningen
- b) svigt i beredskabssystemer eller beredskabsudstyr, herunder evakueringssignalerings-system, udgange, nødbelysning osv.
- c) manglende fastholdelseevne hos lastesystemet

### 6. Brandsikringssystem

- a) brandalarm, undtagen når det straks konstateres, at den er falsk
- b) upåviste fejl eller svigt i brandsikrings- /røgdetektionssystemet, som kan føre til manglende eller formindsket branddetektion/-sikring
- c) manglende alarm i konkrete brandtilfælde

#### 7. Styresystem

- a) manglende symmetri mellem flaps, slats, spoilere osv.
- b) begrænset bevægelighed, stivhed eller svag eller forsinket reaktion ved anvendelse af det primære styresystem eller de dertil knyttede trimme- og fastlåsningsystemer
- c) ukontrollable styreflader
- d) styrefladevibrationer, som konstateres af besætningen
- e) mekaniske fejl i eller frakobling af styreanordninger
- f) betydelig påvirkning af flyets normale styring eller forringelse af flyveegenskaberne

#### 8. Brændstofsysteem

- a) brændstofbeholdningen tyder på fejl i systemet, så brændstofmængden om bord angives fejlagtigt eller mangelfuldt
- b) udsivning af brændstof, så der opstår tab, brandfare og alvorlig forurening
- c) svigt eller fejl i brændstofudtømmningssystemet, så der opstår utilsigtet tab af betydelige brændstofmængder, brandfare, farlig forurening af flyudstyr eller manglende evne til at udtømme brændstof
- d) fejl eller svigt i brændstofsysteem, som har betydelig indflydelse på brændstofforsyningen og/eller brændstoffordelingen
- e) manglende evne til at overføre eller udnytte den samlede brændstofbeholdning

#### 9. Det hydrauliske system

- a) tab af et hydraulisk system (kun ETOPS)
- b) fejl, som bevirker, at isoleringssystemet ikke fungerer
- c) tab af mere end et hydraulisk kredsløb
- d) svigt i det hydrauliske hjælpesystem
- e) utilsigtet Ram Air Turbine ekstension

## 10. Isdetektions-/afisningssystem

- a) uopdaget svigt eller formindsket præstationsevne hos anti-is-/afisningssystemet
- b) tab af mere end et sondeopvarmningssystem
- c) manglende evne til at opnå symmetrisk vingeafisning
- d) Unormal tilisning med betydelig påvirkning af præstation eller manøvreedygtighed til følge
- e) betydelig påvirkning af besætningens synsfelt

## 11. Indikator-/advarsels-/og registreringssystemer

- a) fejl eller svigt i indikatorsystemer, hvis faren for stærkt misvisende angivelser kan medføre, at besætningen foretager uheldige indgreb i et vigtigt system
- b) tab af et systems røde advarselsfunktion
- c) svigt eller fejl i registreringssystemerne (FDR, CVR)
- d) i glascockpits: tab af eller svigt i mere end en skærmenhed eller computer, der indgår i visnings-/advarselsfunktionen

## 12. Landingsstel/bremser/dæk

- a) ild i bremserne
- b) betydeligt tab af bremsevirkning
- c) usymmetrisk afbremsning, som fører til betydelig baneafvigelse
- d) svigt i landingsstellets fritfaldsudfældningssystem (også under planlagte afprøvninger)
- e) uønsket udfældning/optrækning af landingsstel eller åbning/lukning af hjullemme
- f) eksplosion af flere dæk

## 13. Navigationssystemer (herunder præcisionsindflyvningssystemer) og luftdatasystemer

- a) tab af eller fejl i multipelt navigationsudstyr
- b) totalt svigt eller fejl i multipelt luftdataudstyr
- c) stærkt fejlagtig visning

## 14. Ilt

- a) i trykregulerede fly: tab af iltforsyning i cockpittet
- b) tab af iltforsyning til et betydeligt antal passagerer (over 10%), også når det konstateres i forbindelse med vedligeholdelse, uddannelse eller kontrol

## 15. Luftaftapningssystem

- a) udsivning af varm aftapningsluft, som medfører brandalarm eller strukturskade
- b) tab af samtlige luftaftapningssystemer
- c) svigt i luftudsivningsdetektionssystemet.

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORSLAGETS TITEL:**

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM INDBERETNING AF HÆNDELSER INDEN FOR CIVIL LUFTFART

### **2. BUDGETPOST**

Indtil slutningen af 2002 anvender FFC 1,7 mio. EUR under det femte rammeprogram. Yderligere omkostninger dækkes af GD Transport og Energis budget for konkurrencebaserede aktiviteter samt A.07031 og B2-702.

Efter 2002 genvurderer FFC og GD Transport og Energi situationen ud fra det eventuelle sjette rammeprograms muligheder med henblik på at supplere GD Transport og Energis dækning fra budgetlinje A.07031 og B2-702.

### **3. RETSGRUNDLAG**

Artikel 80, stk. 2

### **4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN:**

#### **4.1 Foranstaltningens generelle formål**

At medvirke til forbedring af luftfartssikkerheden ved at sikre, at sikkerhedskritiske oplysninger indberettes, samles, opbevares, beskyttes og videregives for at fremme effektiv analyse og overvågning. Et net af obligatoriske nationale indberetningsordninger skal bygge på det ECCAIRS-system, som er blevet udviklet af Det Fælles Forskningscenter i Ispra, og der vil blive givet bistand til indførelse af fortrolige indberetningsordninger på regionalt plan, forudsat de opfylder Kommissionens krav.

#### **4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse**

Ikke fastsat.

### **5. KLASSIFICERING AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE**

#### **5.1 Udgifter, som ikke er obligatoriske**

#### **5.2 Ikke-opdelte bevillinger**

### **6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART**

De enkelte medlemsstater skal indføre deres egne ordninger for obligatorisk indberetning af hændelser og sende oplysningerne til ECCAIRS-databasen.



ECCAIRS-systemet skal varetages, ajourføres og holdes teknisk vedlige af Det Fælles Forskningscenter i Ispra. Udviklingen af ECCAIRS er tidligere blevet finansieret over budgetpost B6-792, men da denne post er blevet ophævet, har FFC måttet anmode om at videreføre denne aktivitet under det femte rammeprogram. I 2001 og 2002 bidrager FFC med 1,7 mio. EUR til ECCAIRS-programmet under det femte rammeprogram, resten af omkostningerne dækkes af GD Transport og Energi. Herefter genvurderer FFC og GD Transport og Energi situationen ud fra det eventuelle sjette rammeprogram's muligheder med henblik på at supplere GD Transport og Energis bidrag fra dets normale budget for transportsikkerhed og eventuelt budgettet for konkurrencebaserede aktiviteter.

På regionalt plan skal uafhængige organisationer med kendskab til luftfartssikkerhed indføre fortrolige indberetningsordninger, der især skal beskæftige sig med episoder, som skyldes menneskelige fejl. Da disse aktiviteter er uafhængige, er af almen interesse og ikke har indtjeningsformål, er finansiel støtte nødvendig for at beskytte europæiske borgere, der rejser med fly eller bor i nærheden af lufthavne.

## **7. FINANSIELLE VIRKNINGER**

### **7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (forholdet mellem de enkelte og de samlede udgifter)**

Tabellen i punkt 7.2 viser FFC's personaleudgifter i forbindelse med institutionel bistand: 205 000 EUR om året til A6 og B2 samt 120 000 EUR til sekretariat.

Konsulentudgifterne anslås til ca. 500 EUR om dagen på baggrund af erfaringerne fra ECCAIRS-projektets pilotfase.

Systemvedligeholdelsen omfatter udgifter til vedligeholdelseskontrakter og udskiftning af udstyr og til udvidelse af databasens hardware og software efterhånden som flere oplysninger skal oplagres centralt.

Hjælpematerialer osv. omfatter alle løbende udgifter, der ikke hører under systemvedligeholdelse. Af hensyn til gennemførlighedsundersøgelser og/eller prototyper er betydelig indkøb sommetider nødvendige.

Da foranstaltningens igangsættelsesbetingelser allerede antages at foreligge (som følge af tidligere ECCAIRS-projekter), forventes de løbende udgifter i årenes løb at være konstante.

Tabellen i punkt 7.3 viser på den ene side udgifterne til finansiel støtte til fortrolige indberetningsordninger og omfatter på den anden side workshops og konferencer for EU's myndigheder, uddannelse af personale, offentliggørelse af årsberetninger om foranstaltningen og dens resultater og eksterne eksperter's vurdering af ECCAIRS hovedkontorets processer og fremskridt.

## 7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsebevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

Fordeling	år 2001	2002	I alt
Fuldtids projektkoordinator FFC A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Fuldtids ansvarlig for dataintegration FFC A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Fuldtids ansvarlig for applikationsudvikling FFC A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Fuldtids ansvarlig for dataanalyse FFC A6-8, B1-2	,205	,205	0,410
Halvtids sekretariatsfunktion FFC C-D	0,06	0,06	0,12
Konsulentapplikationsudvikling 200 dage	0,1	0,1	0,2
Konsulentapplikationsvedligeholdelse 200 dage	0,1	0,1	0,2
Systemvedligeholdelse, herunder udvidelse og forbedring	0,1	0,1	0,2
Hjælpematerialer, softwareindkøb, bøger, litteratur	0,1	0,1	0,2
I alt	1,28	1,28	2,56

### 7.3 Driftsudgifter til undersøgelser, eksperter osv., som indgår i budgettets del B

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

	år 2001	2002	I alt
- Ekspertmøder, konferencer og publikationer	0,1	0,1	0,2
- Finansiell støtte til fortrolige indberetningsordninger	0,4	0,7	1,1
I alt	0,5	0,8	1,3

### 7.4 Vejledende forfaldsplan for bevillingerne

mio. EUR

	2001	2002	I alt
Forpligtelsesbevillinger	1,78	2,08	3,86
Betalingsbevillinger			
2001	0,514	0,614	1,128
2002	0,752	0,852	1,604
2003	0,514	0,614	1,128
I alt	1,78	2,08	3,86

## 8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Kontrol på grundlag af henvendelse fra Kommissionens kompetente tjenestegrene og om nødvendigt kontrol på stedet.

## 9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

### 9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- Formålet er at medvirke til forbedring af luftfartssikkerheden ved at sørge for indberetning af hændelser. De enkelte medlemsstater skal indføre deres egne ordninger for obligatorisk indberetning af hændelser og sende oplysningerne til ECCAIRS-databasen. Den samlede fond oplysninger er fælles for Kommissionen og medlemsstaterne og skal gøre det muligt at opstille sikkerhedsstrategier på langt og mellemlangt sigt ud fra de påviste udviklinger, at rette påviste mangler og at reagere hurtigt i katastrofesituationer. Udvalgte oplysninger vil desuden efter behov blive stillet til rådighed for andre, som medvirker til luftfartssikkerheden (forskere,

producenter, luftfartsselskaber, piloter osv.) hvis de kan bruge dem til forbedring af den. Desuden vil de regionale ordninger for fortrolig indberetning tage sig af de fleste af de hændelser, der skyldes menneskelige fejl, og som ikke ellers ville være blive indberettet.

- Da det generelle formål er at forbedre sikkerheden, er den vigtigste målgruppe luftfartspassagererne i Europa og de mennesker, der bor i nærheden af lufthavnene.

## **9.2 Begrundelse for foranstaltningen**

Det er almindeligt kendt, at lufttransport er en af de sikreste transportformer. Alle sikkerhedseksperter er dog enige om, at den samlede ulykkesrate holder sig stabil, og at lufttrafikkens vækst, hvis der ikke gøres noget, vil føre til en stigning af det absolutte antal ulykker. Det er derfor nødvendigt at finde nye metoder til forbedring af luftfartssikkerheden. Hvis man går ud fra, at der ikke er nogen enkelt årsag til en ulykke, men derimod en række forskellige årsagsforhold, vil bedre viden om episoderne medvirke til at fjerne nogle af disse årsagsforhold og føre til en bedre forebyggelse af ulykker.

Fællesskabets bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden bliver tosidigt: på den ene side vil det få de medlemstater, der ikke indsamler sikkerhedsoplysninger, til at indføre en national ordning og videregive dem til andre gennem ECCAIRS-systemet. Det vil få forstærket virkning, fordi det bliver lettere at påvise farlige situationer. Erfaringerne har vist (se f.eks. efterforskningsrapporten om Airbus A.320-ulykken på Mont Sainte Odile den 20. januar 1992), at de hændelser, der bliver indsamlet i en medlemsstat, er ukendte i de andre, mens viden om dem kan medvirke til at forebygge ulykker. På den anden side vil det skabe lovgivningsmæssige og finansielle betingelser for indførelse af fortrolige indberetningsordninger, som kan forbedre kendskabet til episoder, der skyldes menneskelige fejl, og som i et vist omfang indgår i ca. 80% af alle luftfartsulykker.

## **9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen**

Da en forventet forbedring af ulykkesraten bliver følgen af en række forskellige initiativer på alle lufttransportsektorens forskellige planer, skal evalueringen af dette særlige fællesskabsinitiativ succes bygge på andre indikatorer som voksende indberetning i medlemsstaterne, antallet af sikkerhedshenstillinger, der fremsættes efter analyse af de fælles oplysninger, og antallet af anmodninger om oplysninger fra alle, som medvirker til luftfartssikkerheden.

Disse indikatorer kunne offentliggøres i den regelmæssige rapport fra Kommissionen om transportsikkerhed, som transportministrene fremsatte ønske om på deres møde i Rådet den 17. juni 1998.

En sådan ordnings betydning for sikkerheden (f.eks. det antal ulykker, der forhindres) kan ikke måles, men omkostningseffektiviteten kan vurderes på grundlag af de faktiske tal for en enkelt større ulykke med et jumbofly, som anslås til 650 mio. EUR i direkte omkostninger (flyets værdi, erstatningskrav, eftersøgnings- og redningsaktioner, bjærgning, efterforskning og oprydning), mens det vil koste et større luftfartsselskab yderligere 400 mio. EUR i indirekte omkostninger (mistet anvendelse af fly, øget forsikringspræmie og indtægtstab på grund af kundernes tabte

tillid) (kilde: tredje GAIN-verdenskonference, 3.-5. november 1998). Omkostningerne ved en større ulykke kan derfor udgøre 500 gange de årlige omkostninger ved en foranstaltning som den, der beskrives i punkt 7.

## 10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS SEKTION III, DEL A)

De midler, der skal afsættes til den nødvendige administration, afhænger af Kommissionens årlige afgørelse om midlernes fordeling under hensyntagen til personalebehov og yderligere finansiering fra budgetmyndigheden.

### 10.1 Virkning på antallet af stillinger

Stillingstype		Antal ansatte til forvaltning af foranstaltningen		Heraf		Varighed
		<u>Faste stillinger</u>	<u>Midlertidige stillinger</u>	Udnyttelse af eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller den pågældende tjenestegren	Anvendelse af supplerende midler	
Tjenestemand eller midlertidigt ansatte	A	1/4		1/2		Ikke fastsat
	B					
	C					
Andre ressourcer						
I alt		3/4		3/4		

Hvis der er behov for yderligere ressourcer angives det tempo, hvori de skal stilles til rådighed.

### 10.2 Samlet finansiel virkning af personaleforøgelser

EUR

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	81 000	3/4 mand/år x 108 000 EUR = 81 000 EUR pr. år, budgetpost A1, A2, A4 og A7
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer (angiv budgetpost)		
I alt	81 000	

De angivne beløb skal stå for de samlede omkostninger ved ekstra stillinger i hele foranstaltningens varighed, hvis den er fastsat på forhånd, eller 12 måneder, hvis den ikke er fastsat.

### 10.3 Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af foranstaltningen

EUR

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A.07031 (obligatoriske udvalg)	19 500	To møder i et udvalg med 15 nationale eksperter til 650 EUR i gennemsnit
I alt	19 500	

De angivne beløb skal svare til de samlede udgifter i forbindelse med foranstaltningen, hvis dens varighed er fastsat på forhånd, eller udgifterne i 12 måneder, hvis den ikke er fastsat.