



Bruxelles, den 18.12.2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om indberetning af episoder inden for civil luftfart, ændring af forordning  
(EU) nr. 996/2010 og ophævelse af direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning  
(EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1. Den generelle baggrund for forslaget

I EU har den gennemsnitlige årlige frekvens for flyulykker med dødelig udgang inden for ruteflyvning været mere eller mindre stabil i de seneste år. I prognosen for væksten i lufttrafikken for de næste årtier forventes antallet af flyvninger at blive næsten fordoblet i 2030. Derfor vil dette med en stabil frekvens for flyulykker med dødelig udgang sandsynligvis medføre flere ulykker som en bivirkning af den stadig stigende trafikmængde.

Det nuværende luftfartssikkerhedssystem er primært et reaktivt system baseret på teknologiske fremskridt, god lovgivning underbygget af effektiv lovgivningskontrol og nærmere undersøgelser af flyulykker med efterfølgende anbefalinger til forbedring af sikkerheden. Selv om evnen til at tage ved lære af en ulykke er afgørende, har rent reaktive systemer imidlertid nu vist deres begrænsning med hensyn til fortsat at medvirke til forbedringer. I denne forbindelse har Organisationen for International Civil Luftfart opfordret til at gå over til en mere proaktiv og dokumentationsbaseret sikkerhedstilgang. Et sådant proaktivt systems effektivitet afhænger i høj grad af evnen til at analysere alle tilgængelige sikkerhedsoplysninger systematisk, herunder oplysninger om episoder inden for civil luftfart. Data er vigtige for at kunne identificere sikkerhedsrisici, for uden forsvarlige oplysninger ville ethvert forsøg på at identificere risiciene være gætterier.

På EU-plan er man allerede begyndt at gå over til et mere proaktivt og dokumentationsbaseret luftfartssikkerhedsstyringssystem med vedtagelsen af direktiv 2003/42/EF<sup>1</sup>, som fastsætter, at den enkelte medlemsstat skal indføre en obligatorisk ordning for indberetning af hændelser. I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne indsamle, opbevare, beskytte og videreformidle oplysninger indbyrdes om visse hændelser inden for civil luftfart, og luftfartspersonalet skal indberette hændelser i deres daglige arbejde. Denne lovgivning blev færdiggjort i 2007 med to gennemførelsesforordninger<sup>2</sup>. Med den første forordning blev der oprettet en europæisk central database (ECR) med oplysninger om alle episoder inden for civil luftfart indsamlet af medlemsstaterne, og den anden forordning fastsatte regler for videregivelse af oplysningerne i ECR. ECR indeholder for øjeblikket oplysninger om ca. 600 000 episoder, og dette tal stiger dagligt.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart, EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

<sup>2</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, som udveksles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3, og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24. september 2007 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, EUT L 295 af 14.11.2007, s. 7.

## 1.2. Grundene til at fremsætte forslaget

Direktiv 2003/42/EF har etableret grundlaget for et proaktivt og dokumentationsbaseret sikkerhedsstyringssystem i EU ved at pålægge pligt til at indberette episoder. EU og medlemsstaterne er på nuværende tidspunkt dog ikke i tilstrækkelig grad i stand til at udnytte erfaringerne til at forebygge ulykker, og den gældende lovgivning er utilstrækkelig til at forebygge, at antallet af ulykker og dødsfald stiger som følge af den forventede vækst i lufttrafikken.

Nogle grunde, der vedrører den nuværende EU-lovgivning, kan forklare denne situation.

For det første er der, selv om data er vigtige for at kunne identificere sikkerhedsrisici, ikke tilstrækkelig bevidsthed om alle sikkerhedsrelaterede episoder. Dette skyldes delvis forskellen i, hvilke episoder der er indberetningspligtige i medlemsstaterne. Det skyldes også, at enkeltpersoner ikke tør indberette hændelser (spørgsmålet om "åben rapporteringskultur"). For at nå målet om fuld indberetning skal enkeltpersoner have fuld tillid til systemet, fordi de især anmodes om at indberette fejl, de kan have begået eller medvirket til. Enkeltpersoner er imidlertid ikke beskyttet på samme måde i medlemsstaterne, og de er bange for at blive straffet af deres foresatte eller at blive retsforfulgt. Endvidere bidrager EU's manglende forpligtelse til at indføre en frivillig indberetningsordning som supplement til de obligatoriske ordninger og de uklare indberetningsforpligtelser og den uklare informationsstrøm også til den utilstrækkelige indsamling af episoder.

For det andet er registreringen af data om episoder ikke harmoniseret, og den er ustruktureret, hvilket medfører oplysninger af dårlig kvalitet og ufuldstændige data. Dette påvirker sammenhængen i og nytten af oplysningerne og begrænser deres anvendelse til sikkerhedsmæssige formål.

For det tredje er der juridiske og organisationsmæssige hindringer med hensyn til at sikre tilstrækkelig adgang til oplysningerne i ECR. EU-lovgivningen pålægger pligt til at anonymisere visse oplysninger. Selv om formålet med disse bestemmelser er at beskytte følsomme sikkerhedsoplysninger, er de konkrete følger, at myndighederne ikke har adgang til vigtige sikkerhedsrelaterede fakta såsom beskrivelsen af episoden.

Endelig omfatter den gældende lovgivning ikke bestemmelser om, hvordan medlemsstaterne skal anvende de indsamlede data. Siden vedtagelsen af direktivet er der imidlertid på internationalt plan aftalt principper for analyse af og opfølgning på de indsamlede oplysninger gennem ordninger for indberetning af episoder, men de er endnu ikke gennemført i EU-lovgivning. Dette har derfor ført til ret forskellige tilgange i medlemsstaterne.

## 1.3. Målene med forslaget

Hovedformålet med forslaget er at medvirke til at reducere antallet af flyulykker og dødsfald ved at forbedre de eksisterende systemer både på nationalt plan og EU-plan ved at bruge episoder inden for civil luftfart til at rette op på sikkerhedsmangler og forhindre dem i at gentage sig.

De konkrete mål er følgende:

- 1) at sikre, at alle episoder, hvor luftfartssikkerheden har været eller kunne have været i fare, indsamles og giver et fuldstændigt og klart billede af sikkerhedsrisiciene i EU og i medlemsstaterne
- 2) at sikre, at data fra indberettede episoder, som opbevares i de nationale databaser og i ECR, er fuldstændige og af høj kvalitet
- 3) at sikre, at de kompetente myndigheder får tilstrækkelig adgang til alle sikkerhedsoplysninger, der opbevares i ECR, og at de udelukkende anvendes til at styrke sikkerheden
- 4) at sikre, at indberettede episoder analyseres effektivt, at sikkerhedsrisici påvises og behandles, hvis det er relevant, og at de truffene foranstaltningers sikkerhedsmæssige effektivitet overvåges.

#### **1.4. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Forslaget vedrører vedtagelsen af en forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart. Den nye forordning skal erstatte og ophæve det gældende direktiv 2003/42/EF, gennemførelsesbestemmelserne dertil, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 og ændre forordning (EU) nr. 996/2010<sup>3</sup>. Ingen andre bestemmelser omhandler direkte etableringen af en generel ramme for indberetning af episoder i EU.

#### **1.5. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette initiativ er en af de nødvendige foranstaltninger i forbindelse med det fælles europæiske transportområde som beskrevet i Kommissionens hvidbog 2011 "*En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*"<sup>4</sup>. Det er også blevet fremhævet som et grundlag for foranstaltninger i Kommissionens meddelelse om "*oprettelse af et europæisk sikkerhedsstyringsystem på luftfartsområdet*"<sup>5</sup>.

## **2. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

### **2.1. Høring af interesserede parter og brug af ekspertbistand**

Under forberedelsen blev der gennemført omfattende høringer vedrørende de generelle principper og minimumsstandarder for Kommissionens høring af berørte parter.

Kommissionen hørte alle 27 medlemsstater gennem et spørgeskema, der blev sendt ud den 7. april 2011. Kommissionen modtog svar fra alle medlemsstater, undtagen en. Kommissionen aflagde også besøg på stedet i nogle medlemsstater.

---

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF EØS-relevant tekst, EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.

<sup>4</sup> KOM(2011) 144 endelig.

<sup>5</sup> KOM(2011) 670 endelig.

Kommissionen hørte berørte parter og den brede offentlighed gennem en offentlig høring, som var åben fra den 24. juni 2011 til den 15. september 2011 på webstedet "*Your Voice in Europe*". Den modtog i alt 61 svar på høringen<sup>6</sup>.

I henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF<sup>7</sup> blev den civile luftfarts udvalg for den sektorielle sociale dialog opfordret til at formalisere en holdning til revisionen, hvor det er nødvendigt. Endvidere blev det europæiske netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder (ENCASIA) også anmodet om en udtalelse i henhold til artikel 7, stk. 3, i forordning (EU) nr. 996/2010.

Alle berørte parter og myndigheder blev inviteret til en workshop tilrettelagt af Kommissionen, som blev afholdt den 19. april 2012, og som fokuserede på spørgsmålet om "åben rapporteringskultur"<sup>8</sup>.

Kommissionen anmodede også om en udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse. Endelig er der gennemført en undersøgelse af indførelsen af en fælles risikoklassificering af episoder inden for civil luftfart.

Kommissionen har brugt alle disse bidrag til udarbejdelse af en konsekvensanalyse og af forslaget.

## 2.2. Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen giver et overblik over de forskellige muligheder, der overvejes. Tre forslagspakker samt løsningsmodellen, der går ud på ikke at ændre den nuværende situation, blev overvejet for at vurdere, hvordan direktiv 2003/42/EF kunne revideres.

Formålet med forslagspakke 1 er at forbedre den nuværende ordning ved at fastlægge de grundlæggende elementer i en komplet ordning for indberetning af episoder og dens bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden ved kun at foretage de nødvendige minimumsændringer af lovgivningen og vedtage henstillinger og retningslinjer, hvor det er muligt. Den indeholder de mindst omfattende påviste foranstaltninger.

Forslagspakke 2 består af en mere ambitiøs pakke med foranstaltninger, der indebærer en væsentlig revision af EU-lovgivningen om indberetning af episoder. Den sigter mod at forbedre det nuværende system ved at indføre de nødvendige lovkrav til sikring af en effektiv ordning for indberetning af episoder på alle niveauer og medvirke til at reducere flyulykker ved at indføre procedurer for analyse af indsamlede data, vedtagelse af passende foranstaltninger og overvågning af ordningens effektivitet med hensyn til forbedringer af sikkerheden.

Formålet med forslagspakke 3 er at forbedre det nuværende system ved at overføre medlemsstaternes kompetence til at indberette episoder til EU-niveauet og ligesom i forslagspakke 2 indføre krav om analyse af episoder samt vedtagelsen af de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger og overvågning af forbedringer. I denne pakke overføres ansvaret for at indføre og forvalte ordninger for indberetning af episoder til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

---

<sup>6</sup> Et sammendrag af høringen kan ses på følgende websted: [http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011\\_11\\_09\\_occurrence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm).

<sup>7</sup> Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998 om oprettelse af et sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan, EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

<sup>8</sup> Et resumé af mødet og de vedtagne konklusioner kan ses på følgende websted: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm).

På grundlag af evalueringen af de forskellige pakker af foranstaltninger ud fra kriterier for effektivitet, omkostningseffektivitet og sammenhæng anbefales det at iværksætte forslagspakke 2, fordi fordelene forventes langt at overstige omkostningerne. Det er den eneste løsningsmodel, der fuldt ud opfylder de mål, der udpeges i konsekvensanalysen. Derfor danner denne forslagspakke grundlaget for dette forslag.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

##### *3.1.1. Bedre indsamling af oplysninger om episoder*

Forslaget etablerer en passende ramme, der sikrer, at alle episoder, hvor luftfartssikkerheden har været eller kunne have været i fare, indberettes.

Forslaget opretholder forpligtelsen til at indføre obligatoriske ordninger for indberetning af episoder (MORS) og anfører de personer, der har pligt til at indberette, samt de episoder, der skal indberettes under ordningen. Ud over den obligatoriske ordning pålægger forslaget at indføre frivillige ordninger, der tager sigter på at indsamle oplysninger om episoder, som ikke er blevet opfanget af den obligatoriske ordning.

Forslaget indeholder også bestemmelser, der sikrer en passende ramme, der skal tilskynde luftfartspersonale til at indberette sikkerhedsrelaterede oplysninger ved at beskytte dem mod straf, medmindre der er tale om grov uagtsomhed.

##### *3.1.2. Præcisering af informationsstrømmen*

Det gældende direktiv pålægger enkeltpersoner at indberette episoder direkte til medlemsstaternes myndigheder, selv om disse myndigheder i virkeligheden modtager de fleste indberetninger af episoder fra organisationer, der indsamler dem fra enkeltpersoner som led i deres sikkerhedsstyringsprocedure. Forslaget tager højde for denne udvikling og indfører krav til organisationer. Organisationerne og medlemsstaterne har pligt til at indføre ordninger for indberetning af episoder, som gør det muligt at påvise sikkerhedsrisici. De episoder, som organisationerne indsamler, skal videregives til medlemsstaternes kompetente myndigheder eller til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), hvis relevant. Alle episoder indsamlet af medlemsstater, organisationer og EASA er samlet i den europæiske centrale database.

##### *3.1.3. Bedre kvalitet og dataenes fuldstændighed*

Forslaget indeholder en række bestemmelser, der tager sigte på at forbedre kvaliteten og fuldstændigheden af episodeindberetninger, og dermed muliggøre en bedre påvisning af centrale risikoområder og af det behov for handling, der skal fastlægges.

Episodeindberetninger skal omfatte minimumsoplysninger med fastlæggelse af obligatoriske datafelter, som f.eks. datoen for episoden, episodens kategori eller redegørelsen for episoden. Forslaget omfatter også pligt til at klassificere episoder i forhold til risikoen i henhold til en fælles europæisk risikoklassificeringsordning. Endvidere bør der indføres procedurer for kvalitetskontrol af dataene, navnlig for at

sikre sammenhængen mellem en episodeindberetning og de indledende oplysninger indsamlet fra indberetteren. Endelig vil Kommissionen hjælpe medlemsstaterne med at opnå højere krav til dataenes kvalitet og fuldstændighed ved at støtte udarbejdelsen af vejledende materiale og anvendelsen af workshoper. Formålet hermed bør være at sikre en konsekvent og ensartet registrering af data i databaser.

#### *3.1.4. Bedre udveksling af oplysninger*

Forslaget behandler behovet for bedre udveksling af oplysninger ved at styrke de gældende bestemmelser.

Derfor udvides medlemsstaternes og EASA's adgang til den europæiske centrale database, som indeholder oplysninger om alle episoder indsamlet af medlemsstaterne og EASA, til at omfatte alle data og oplysninger i databasen. De nye bestemmelser giver navnlig medlemsstaterne mulighed for at få adgang til sikkerhedsdata om episoder, som fandt sted i deres luftrum, men blev indberettet og evalueret af en anden myndighed i medlemsstaten.

Endvidere skal en myndighed, når den i forbindelse med evalueringen af data indsamlet gennem ordninger for indberetning af episoder påviser sikkerhedsforhold, der kan være af interesse for en anden myndighed, videregive oplysningerne rettidigt.

For at lette udvekslingen af data og oplysninger opfordres der endelig i forslaget til, at alle episodeindberetninger skal være kompatible med ECCAIRS-softwaren (denne software anvendes af alle medlemsstater og til den europæiske centrale database) og med ADREP-taksonomien (ICAO-taksonomien bruges også i ECCAIRS-softwaren).

#### *3.1.5. Bedre beskyttelse mod ukorrekt brug af sikkerhedsoplysninger*

I forbindelse med en bredere adgang til sikkerhedsdata og -oplysninger i den europæiske centrale database er det nødvendigt at sikre, at de anvendes til de rigtige formål.

Derfor styrker forslaget bestemmelserne om, at de ud over forpligtelsen til at garantere de indsamlede datas fortrolighed kun kan stilles til rådighed og anvendes til opretholdelse eller forbedring af luftfartssikkerheden.

Forslaget forsøger også at mindske den negative virkning, som de retlige myndigheders brug af disse data kan have på luftfartssikkerheden, ved at fastsætte pligt til at vedtage forhåndsftaler, der fastsætter bestemmelser, som rammer den rigtige balance mellem de to offentlige interesser, der står på spil (retssystemet og luftfartssikkerheden).

#### *3.1.6. Bedre beskyttelse af indberetteren for at sikre, at der til stadighed er adgang til oplysningerne*

Forslaget styrker bestemmelserne om beskyttelsen af vedkommende, der indberetter episoden, for at sikre, at folk har tillid til systemet, og at der indberettes passende sikkerhedsoplysninger.

Derfor stadfæster forslaget forpligtelsen til at anonymisere indberetninger af episoder og begrænser adgangen til fuldt ud påviste data til visse personer. Endvidere

anmodes medlemsstaterne om at undlade at indlede retsforfølgning, medmindre der er tale om grov uagtsomhed.

Bestemmelsen om, at ansatte ikke må udsættes for nogen form for sanktioner fra arbejdsgiverens side, medmindre der er tale om grov uagtsomhed, på grundlag af de indberettede oplysninger i henhold til denne forordning, skærpes. Organisationer anmodes også om at indføre en politik, der beskriver, hvordan beskyttelsen af de ansatte sikres.

Endelig etableres der nationale organer, som giver de ansatte mulighed for at indberette overtrædelser af bestemmelserne, og som garanterer beskyttelsen af dem, og der bør i givet fald vedtages sanktioner.

### *3.1.7. Indførelse af krav om analyse af oplysninger og vedtagelse af opfølgende foranstaltninger på nationalt plan*

Forslaget fremskynder overgangen til et mere proaktivt og dokumentationsbaseret sikkerhedssystem i EU ved at indføre nye krav, der gennemfører bestemmelserne om analyse af og opfølgning på indsamlede oplysninger om episoder, som er vedtaget på internationalt plan, i EU-lovgivningen.

Organisationerne og medlemsstaterne skal analysere de oplysninger, der er indsamlet gennem ordninger for indberetning af episoder, for at påvise sikkerhedsrisici og træffe foranstaltninger for at afhjælpe enhver påvist sikkerhedsmangel. Disse foranstaltningers effektivitet med hensyn til at forbedre sikkerheden skal overvåges, og der skal træffes yderligere foranstaltninger, hvis det er nødvendigt.

### *3.1.8. Stærkere analyse på EU-plan*

Artikel 19 i forordning (EU) nr. 996/2010 har allerede fastsat princippet om, at oplysningerne i den europæiske centrale database skal analyseres af EASA og medlemsstaterne. Dette princip styrkes, og det løbende samarbejde formaliseres i et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere ledet af EASA.

Analysen på EU-plan vil supplere det, der gøres på nationalt plan, navnlig ved at påvise mulige sikkerhedsproblemer og centrale risikoområder på EU-plan. Den fælles EU-risikoklassificeringsordning underbygger denne opgave ved at klassificere oplysninger om alle episoder indsamlet af medlemsstater på en harmoniseret måde.

De analyser og aktiviteter, der gennemføres af netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere, vil være til gavn for både det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

### *3.1.9. Øget gennemsigtighed over for den brede offentlighed*

Forslaget giver, samtidig med at den nødvendige fortrolighed for visse oplysninger respekteres, den brede offentlighed større gennemsigtighed i forbindelse med luftfartssikkerhedsforhold gennem offentliggørelse af årlige sikkerhedsoversigter, der indeholder oplysninger om foranstaltninger truffet i henhold til denne forordning, tendenser og aggregerede data.



### **3.2. Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 100, stk. 2, i TEUF.

### **3.3. Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører under EU's enekompetence. Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig. Et EU-tiltag kan bedre opfylde målene med forslaget.

Målene med forslaget vil bedre kunne opfyldes på EU-plan af følgende årsager. For det første er det nødvendigt at harmonisere indberetningen af episoder og bestemmelserne om anvendelse og beskyttelse af oplysningerne og indberetterne. For det andet skal sikkerhedsmidlerne styrke ordningen for udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og sikre, at disse oplysninger analyseres, og at der træffes opfølgende foranstaltninger i alle medlemsstater. Endvidere kan problemer såsom adgang til dataene i ECR og etablering af procedurer og redskaber til analyse af data i ECR ikke løses på nationalt plan, da det kræver en europæisk database, hvilket kræver handling på EU-plan. Det er absolut nødvendigt at handle på nationalt plan, men det er ikke tilstrækkeligt til at sikre, at systemet som helhed fungerer tilfredsstillende og efterfølgende medvirker til at forbedre luftfartssikkerheden. Medlemsstaterne kan ikke i tilstrækkelig grad opfylde målet om forbedring af luftfartssikkerheden, da indberetningsordninger, som benyttes af medlemsstaterne enkeltvis, er mindre effektive end et koordineret informationsudvekslingsnet, hvormed mulige sikkerhedsproblemer og centrale risikoområder kan påvises på EU-plan.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. De yderligere byrder for branchen og de nationale myndigheder er begrænset til dem, der er nødvendige for at øge ordningens effektivitet og overordnede kvalitet. Forslaget medfører udgifter til gennemførelsen af bestemmelserne om analyse af og opfølgning på episoder, men de forventes at blive udlignet af de økonomiske fordele som følge af et faldende antal flyulykker og dødsfald.

### **3.5. Valg af retsakt**

Retsakten bør finde generel anvendelse. Den foreslåede retsakt er en forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

- Forslaget fastsætter rettigheder og pligter for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som udelukker, at der anvendes et direktiv.
- Mange mangler og problemområder, som den nuværende lovramme har påvist, hænger sammen med forskellig gennemførelse i medlemsstaterne. De forskellige fremgangsmåder som følge af det gældende direktiv viser klart, at et direktiv ikke er det rigtige instrument til at opnå en enstemmig og konsekvent anvendelse af lovgivningen på et område, hvor det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden.

Den bedst egnede retsakt er derfor en forordning, idet andre løsninger ikke gør det muligt at opfylde målene.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

De budgetmæssige virkninger i forbindelse med indførelsen af en fælles EU-risikoklassificeringsordning og udvidelsen af det budget, der er afsat til udviklingen af ECCAIRS og forvaltningen af den europæiske centrale database, er allerede dækket i den flerårige finansielle ramme.

Den budgetmæssige virkning af dette forslag vedrører yderligere menneskelige ressourcer til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (inddraget af analytikernetværket) og et yderligere budget til missioner og outreachaktiviteter.

Både de yderligere menneskelige ressourcer (to stillinger anslået til 300 000 EUR om året) og et yderligere budget (missioner og outreachaktiviteter anslået til 65.000 EUR om året) vil blive fuldt ud dækket ved omplacering inden for agenturets nuværende midler, og det har derfor en neutral virkning på EU-budgettet.

#### **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

##### **5.1. Forenkling**

Forslaget betyder en forenkling af lovgivningen, da det erstatter et direktiv og to forordninger fra Kommissionen med en enkelt retsakt, en forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet, og det kræver ikke nationale gennemførelsesforanstaltninger.

##### **5.2. Ophævelse af gældende lovgivning**

Hvis forslaget vedtages, betyder det, at det gældende direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 ophæves, og at forordning (EU) nr. 996/2010 ændres.

##### **5.3. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om indberetning af episoder inden for civil luftfart, ændring af forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>10</sup>,

efter høring af Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse<sup>11</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der bør opretholdes et højt og ensartet sikkerhedsniveau inden for civil luftfart i Den Europæiske Union, og der bør gøres alt for at nedbringe antallet af havarier og hændelser med henblik på at sikre, at borgerne er trygge ved lufttransport.
- (2) Antallet af havarier med dødelig udgang inden for civil luftfart har generelt været ret konstant i de sidste 10 år, men der er grund til at frygte, at den forventede vækst i trafikken i de næste årtier kan føre til en forøgelse af antallet af ulykkestilfælde.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart<sup>12</sup> tager sigte på at forebygge havarier ved at gøre det lettere at gennemføre hurtige, effektive og kvalitative sikkerhedsundersøgelser. Denne forordning bør ikke foregribe undersøgelsen af havarier og hændelser, der varetages af de nationale sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder som fastsat i forordning (EU) nr. 996/2010.

<sup>9</sup> EUT C af , s. .

<sup>10</sup> EUT C af , s. .

<sup>11</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>12</sup> EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.

- (4) Erfaringerne viser, at der ofte, før en ulykke indtræffer, har været en række hændelser og mangler, som viste, at der forelå en sikkerhedsrisiko. Selv om evnen til at tage ved lære af en ulykke er afgørende, har rent reaktive systemer vist deres begrænsning med hensyn til fortsat at medvirke til forbedringer. EU og medlemsstaterne bør gå over til mere proaktive og dokumentationsbaserede sikkerhedsprocedurer, som fokuserer på at forebygge, at der indtræffer en ulykke, ved at analysere alle tilgængelige sikkerhedsoplysninger, herunder oplysninger om episoder inden for civil luftfart.
- (5) Hvis sikkerheden i den civile luftfart skal forbedres, kræver det, at relevante oplysninger vedrørende sikkerheden inden for den civile luftfart indberettes, indsamles, opbevares, beskyttes, videreformidles og analyseres, og at der træffes passende sikkerhedsforanstaltninger på grundlag af de indsamlede oplysninger. Denne proaktive og dokumentationsbaserede tilgang bør gennemføres af medlemsstaternes kompetente luftfartssikkerhedsmyndigheder, af organisationer som led i deres sikkerhedsstyringssystem og af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- (6) Der bør indføres obligatoriske og frivillige indberetningsordninger, som giver de ansatte mulighed for at indberette oplysninger om episoder, og de indsamlede oplysninger bør overføres til den myndighed, der har ansvaret for at træffe foranstaltninger på grundlag af indsamlede oplysninger om episoder med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden.
- (7) Den civile luftfarts forskellige personalekategorier observerer hændelser, som har betydning for forebyggelsen af havarier, og bør derfor indberette dem.
- (8) Der bør tilskyndes til at udvikle andre metoder til indsamling af sikkerhedsoplysninger ud over de ordninger, der kræves i denne lovgivning, for at opfange alle oplysninger, som kan bidrage til at forbedre luftfartssikkerheden.
- (9) Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne bør have fuld adgang til oplysninger om episoder indsamlet af eller episodeindberetninger opbevaret af deres medlemsstater for at kunne afgøre, hvilke hændelser der kan kræve en sikkerhedsundersøgelse og drage konklusioner, som har betydning for luftfartssikkerheden.
- (10) Det er vigtigt at opnå god kvalitet og fuldstændige data, da analyser og tendenser baseret på unøjagtige data kan føre til vildledende resultater, og til at indsatsen koncentrerer sig, hvor det ikke er nødvendigt at handle. Endvidere kan unøjagtige data resultere i svækket tillid til de oplysninger, der stammer fra ordninger for indberetning af episoder. For at sikre episodeindberetningernes kvalitet og fuldstændighed bør de indeholde minimumsoplysninger, som kan afhænge af episodens kategori. Desuden bør der indføres procedurer til kontrol af oplysningernes kvalitet og for at sikre sammenhængen mellem en episodeindberetning og de indledende oplysninger om den indsamlede episode. Der bør med Kommissionens støtte udarbejdes passende vejledningsmateriale, navnlig for at sikre dataenes kvalitet og fuldstændighed samt en konsekvent og ensartet registrering af data i databaser. Der bør også afholdes workshopper, særlig af Kommissionen, for at yde den nødvendige støtte.
- (11) Der bør indføres en fælles europæisk klassificeringsordning for at kunne give støtte til fastlæggelsen af nødvendig hurtig reaktion, når man undersøger enkeltstående sikkerhedsrelaterede episoder med høj risiko. Den skal også gøre det muligt at påvise centrale risikoområder, når man ser på aggregerede oplysninger. En sådan ordning

skal hjælpe medlemsstaterne med at evaluere episoder og med at beslutte, hvor det er bedst at sætte ind. Den skal også, når man ser på aggregerede oplysninger ud fra et europæisk synspunkt, gøre det muligt at fastlægge centrale risikoområder i EU og fremme det arbejde, der udføres inden for det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Der bør gives passende støtte til at sikre en konsekvent og ensartet risikoklassificering i alle medlemsstaterne.

- (12) Episodeindberetninger bør registreres i databaser, som skal være et system, som er kompatibelt med ECCAIRS (den software, der anvendes af alle medlemsstater og til den europæiske centrale database til at opbevare episodeindberetninger) og med ADREP-taksonomien (ICAO-taksonomien bruges også i ECCAIRS-softwaren) for at gøre det lettere at udveksle oplysninger.
- (13) Hvis episoder omfatter et luftfartøj, som er indregistreret i en medlemsstat eller flyves af en organisation med hjemsted i en medlemsstat, bør de indberettes, hvis de har fundet sted uden for den pågældende medlemsstats område.
- (14) Der bør udveksles oplysninger om episoder i EU. Dette bør navnlig i høj grad øge påvisningen af faktiske eller potentielle risici. Endvidere giver det medlemsstaterne mulighed for at modtage alle nødvendige oplysninger om episoder, der indtræffer på deres område, men som indberettes til en anden medlemsstat.
- (15) Udvekslingen af oplysninger om episoder bør være i overensstemmelse med målet om at forebygge havarier og hændelser i flytrafikken og således ikke placere skyld og ansvar eller vurdere sikkerhedsniveauer.
- (16) Den mest effektive måde, hvorpå store mængder informationer kan udveksles mellem alle medlemsstaterne, Kommissionen og EASA, er den europæiske centrale database.
- (17) Alle sikkerhedsrelaterede oplysninger, der stammer fra episodeindberetninger indsamlet i EU, bør overføres til den europæiske centrale database rettidigt. Dette bør omfatte indsamlingen af hændelser, men også oplysninger fra havarier og alvorlige hændelser, der undersøges i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010.
- (18) Oplysninger om nationale episoder, der opbevares i de nationale databaser, bør være underlagt denne forordning.
- (19) Alle sikkerhedsoplysninger i den europæiske centrale database bør stå fuldt ud til rådighed for organer, der har ansvaret for at fastlægge regler for sikkerheden inden for civil luftfart, og for myndigheder, der står for efterforskningen af havarier og hændelser i EU.
- (20) Berørte parter kan anmode om adgang til visse oplysninger i den europæiske centrale database.
- (21) Da de nationale kontaktpunkter har størst viden om, hvilke berørte parter der er etableret i deres egen medlemsstat, bør det enkelte kontaktpunkt behandle anmodninger om oplysninger fra berørte parter, der er etableret på den pågældende medlemsstats område, mens anmodninger fra berørte parter fra tredjelande eller fra internationale organisationer bør behandles af Kommissionen.

- (22) Oplysninger i episodeindberetninger bør analyseres, og sikkerhedsrisici bør påvises. Følgelig bør der fastsættes passende foranstaltninger til forbedring af luftfartssikkerheden, og de bør iværksættes rettidigt. Der bør videregives oplysninger om analyse af og opfølgning på episoder i organisationer og hos medlemsstaternes myndigheder, da tilbagemelding vedrørende indberettede episoder er et godt incitament for enkeltpersoner til at indberette episoder.
- (23) Det bør overvåges, om de trufne sikkerhedsforanstaltninger er effektive, og der bør i givet fald træffes yderligere foranstaltninger for at sikre, at de sikkerhedsmæssige mangler er blevet afhjulpet på passende vis. Oplysningerne i episodeindberetningerne bør også anvendes i form af aggregerede data til at påvise tendenser.
- (24) Når medlemsstaterne fastsætter foranstaltninger, der skal indgå i deres statslige sikkerhedsprogram, bør de anvende oplysningerne fra de indsamlede episodeindberetninger og analysen af dem, også for at sikre, at foranstaltningerne er baseret på dokumentation.
- (25) Da målet med forbedringen af luftfartssikkerheden ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne alene, da indberetningsordninger, som benyttes af medlemsstaterne enkeltvis, er mindre effektive end et koordineret informationsudvekslingsnet, hvormed mulige sikkerhedsproblemer og centrale risikoområder på EU-plan hurtigt kan påvises, bør den nationale analyse suppleres med analyse og opfølgning på EU-plan for at sikre bedre forebyggelse af havarier og hændelser i flytrafikken. Denne opgave på EU-plan bør gennemføres af et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere.
- (26) Det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed bør navnlig nyde godt af arbejdet i netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere med henblik på at fastlægge, hvilke foranstaltninger der skal iværksættes på EU-plan set ud fra et dokumentationsbaseret synspunkt.
- (27) Den brede offentlighed bør have adgang til almindelige aggregerede oplysninger om sikkerhedsniveauet i medlemsstaterne og i EU. Oplysningerne bør især omfatte tendenser og analyser som følge af medlemsstaternes gennemførelse af denne forordning samt oplysninger om indholdet af den europæiske centrale database i sammenfattet form.
- (28) Det civile luftfartssikkerhedssystem bygger på tilbagemeldinger og erfaringer fra havarier og hændelser. Episodeindberetning og anvendelsen af episoder til gavn for sikkerheden bygger på et tillidsforhold mellem vedkommende, der indberetter episoden, og den enhed, der har ansvaret for indsamlingen og vurderingen af den. Dette forudsætter streng overholdelse af bestemmelser om fortrolighed. Formålet med at beskytte sikkerhedsoplysningerne mod uhensigtsmæssig brug og med at begrænse adgangen til den europæiske centrale database udelukkende til berørte parter, der arbejder med forbedringen af luftfartssikkerheden, er at sikre, at der til stadighed er adgang til sikkerhedsoplysninger, således at der kan træffes passende og rettidige forebyggende foranstaltninger, og luftfartssikkerheden kan forbedres. Derfor bør følsomme sikkerhedsoplysninger beskyttes på passende vis, og indsamlingen af dem bør sikres ved at garantere deres fortrolige karakter, ved at beskytte kilden og ved at sikre tilliden hos personalet inden for den civile luftfart. Der bør træffes passende foranstaltninger til at sikre den fortrolige karakter af oplysninger, der indsamles

gennem ordninger for indberetning af episoder, og adgangen til den europæiske centrale database bør være begrænset. Nationale love om informationsfrihed bør tage højde for sådanne oplysningers nødvendige fortrolige karakter. De indsamlede oplysninger bør beskyttes tilstrækkeligt mod uautoriseret anvendelse eller frigivelse. De bør udelukkende anvendes til opretholdelse eller forbedring af luftfartssikkerheden og ikke til at placere skyld eller ansvar.

- (29) Personer, som har indberettet en episode i henhold til denne forordning, bør beskyttes på en passende måde. Derfor bør episodeindberetninger anonymiseres, og oplysninger om indberetteren bør ikke registreres i databaser.
- (30) Den civile luftfart bør ligeledes fremme et miljø uden sanktioner, der letter den frivillige indberetning af episoder og dermed medvirker til udviklingen af princippet om en åben rapporteringskultur ("just culture"). Et miljø uden sanktioner må ikke forhindre, at de nødvendige foranstaltninger til opretholdelse eller forbedring af luftfartssikkerheden bliver indført.
- (31) En åben rapporteringskultur bør tilskynde enkeltpersoner til at indberette sikkerhedsrelaterede oplysninger. Den må imidlertid ikke fritage dem fra deres normal ansvar. Ansatte bør ikke straffes på grundlag af oplysninger, de har givet i henhold til denne forordning, medmindre der er tale om grov uagtsomhed.
- (32) Det er vigtigt klart at fastsætte den grænse, som beskytter indberetteren mod skade eller retsforfølgning ved at sikre, at begrebet grov uagtsomhed fortolkes ens.
- (33) Indberettede episoder bør behandles af udpegede personer, der arbejder uafhængigt af andre afdelinger, med henblik på at medvirke til gennemførelsen af den åbne rapporteringskultur og øge de ansattes tillid til systemet.
- (34) De ansatte skal have mulighed for at indberette krænkelser af de principper, der afgrænser beskyttelsen af dem i henhold til denne forordning. Medlemsstaterne bør fastsætte konsekvenserne for dem, der har krænket principperne om beskyttelse af indberetteren, og de bør i givet fald indføre sanktioner.
- (35) De ansatte kan blive afholdt fra at indberette episoder af frygt for at rette mistanken mod dem selv og de mulige følger i form af retsforfølgning ved domstolene. I denne forbindelse bør medlemsstaterne ikke indlede retsforfølgning mod en indberetter på grundlag af indberetningen, medmindre der er tale om grov uagtsomhed. Endvidere bør samarbejdet mellem sikkerhedsmyndighederne og de retlige myndigheder udbygges og formaliseres ved hjælp af forhåndsaftaler, der rammer den rigtige balance mellem de offentlige interesser, der står på spil, og navnlig omfatte adgangen til og anvendelsen af episodeindberetninger i de nationale databaser.
- (36) For at sikre en passende fleksibilitet og ajourføring af oplysningerne i bilagene til denne forordning samt fastlægge den fælles europæiske risikoklassificeringsordning, ajourføre foranstaltningerne vedrørende registrering i den europæiske centrale database og udvide eller begrænse videregivelsen af oplysninger i den europæiske centrale database bør Kommissionen bemyndiges til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for

samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

- (37) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende iværksættelsen af den fælles europæiske risikoklassificeringsordning og forvaltningen af den europæiske centrale database. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>13</sup>.
- (38) Bestemmelserne om behandling af data og beskyttelse af personer som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>14</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>15</sup>, bør til fulde overholdes i forbindelse med denne forordning. Bestemmelserne om adgang til data i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter<sup>16</sup> bør til fulde overholdes ved anvendelsen af denne forordning, medmindre det vedrører videregivelsen af data og oplysninger fra den europæiske centrale database, som er beskyttet med strengere bestemmelser for adgang i denne forordning.
- (39) Sanktioner bør navnlig give mulighed for at straffe personer eller organer, som i strid med denne forordning misbruger oplysninger, der er beskyttet i henhold til denne forordning, som griber ind over for indberetteren af en episode, medmindre der er tale om grov uagtsomhed, ikke etablerer en ramme, der er passende til indsamling af oplysninger om episoder, ikke analyserer de indsamlede oplysninger og ikke tager skridt til at gøre noget ved sikkerheden eller afhjælpe de påviste potentielle sikkerhedsmangler og ikke videregiver de oplysninger, der er indsamlet i henhold til denne forordning.
- (40) Målet med denne forordning, nemlig fastlæggelse af fælles bestemmelser for indberetning af episoder inden for civil luftfart, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger i hele EU bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (41) Forordning (EU) nr. 996/2010 bør ændres.
- (42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart<sup>17</sup>, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007

---

<sup>13</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

<sup>14</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

<sup>15</sup> EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

<sup>16</sup> EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

<sup>17</sup> EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.



af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart<sup>18</sup> og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24. september 2007 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter<sup>19</sup> bør ophæves –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

#### ***Genstand***

1. Formålet med denne forordning er at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre, at relevante oplysninger, som har betydning for sikkerheden inden for den civile luftfart, indberettes, indsamles, opbevares, beskyttes, videregives og analyseres, og at der i givet fald træffes passende sikkerhedsforanstaltninger på grundlag af de indsamlede oplysninger. Den fastsætter også bestemmelser om registrering af indsamlede oplysninger i en europæisk central database og om videregivelse af dem til berørte parter med det formål at give dem de oplysninger, de behøver for at forbedre sikkerheden inden for civil luftfart.
2. Indberetning af episoder har udelukkende til formål at forebygge havarier og hændelser, ikke at placere skyld eller ansvar.

### *Artikel 2*

#### ***Definitioner***

I denne forordning forstås ved:

- 1) “anonymisering”: at alle personlige oplysninger om indberetteren og tekniske oplysninger, hvormed indberetterens eller andres identitet kan udledes af oplysningerne, fjernes fra episodeindberetningerne
- 2) “det europæiske program for luftfartssikkerhed”: det integrerede sæt bestemmelser på EU-plan sammen med de aktiviteter og procedurer, der anvendes til fælles forvaltning af sikkerheden på EU-plan
- 3) “den europæiske plan for luftfartssikkerhed”: vurdering af sikkerhedsspørgsmål og tilknyttede handlingsplaner på EU-plan
- 4) “grov uagtsomhed”: en åbenlys og forsætlig tilsidesættelse af pligten til rettidig omhu, som direkte forårsager forudsigelig skade mod personer eller ejendom, eller som bringer flyvesikkerheden i alvorlig fare
- 5) “hændelse”: en episode, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med anvendelsen af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne få indflydelse på sikkerheden under anvendelse af luftfartøjer

---

<sup>18</sup> EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3.

<sup>19</sup> EUT L 295 af 14.11.2007, s. 7.

- 6) “berørt part”: enhver fysisk eller juridisk person samt ethvert organ henhørende under en offentlig myndighed - uanset om det har selvstændig status som juridisk person - der kan medvirke til forbedring af luftfartssikkerheden, hvis vedkommende får adgang til de oplysninger om episoder, der udveksles mellem medlemsstaterne, og som tilhører en af de kategorier af berørte parter, der er fastsat ved denne forordning
- 7) “åben rapporteringskultur”: en kultur, hvor operatører i forreste linje og lignende ikke straffes for handlinger, undladelser eller beslutninger, der står i et rimeligt forhold til deres erfaringer og uddannelse, mens grov uagtsomhed, forsætlig regelovertrædelse og destruktive handlinger samtidig ikke tolereres
- 8) “episode”: enhver begivenhed, som har eller kunne få væsentlig betydning for luftfartssikkerheden, herunder navnlig havarier og alvorlige hændelser, jf. artikel 2, nr. 1) og 16), i forordning (EU) nr. 996/2010, samt hændelser
- 9) “organisation”: enhver organisation, der leverer luftfartsprodukter og/eller tjenester, og som især omfatter luftfartsoperatører, godkendte vedligeholdelsesorganisationer, organisationer, der er ansvarlig for typekonstruktion og/eller fremstilling af luftfartøjer, luftfartstjenesteudøvere og certificerede flyvepladser
- 10) “kontaktpunkt”: den kompetente myndighed, der er udpeget af den enkelte medlemsstat i henhold til artikel 6, stk. 2, når en berørt part, der er etableret i en medlemsstat, anmoder om oplysninger, og Kommissionen, når en berørt part, der ikke er etableret i en medlemsstat, anmoder om oplysninger
- 11) “sikkerhedsundersøgelsesmyndighed”: den permanente nationale sikkerhedsundersøgelsesmyndighed inden for civil luftfart, der gennemfører eller overvåger sikkerhedsundersøgelser som fastsat i artikel 4 i forordning (EU) nr. 996/2010
- 12) “sikkerhedsstyringssystem (SMS)”: en systematisk tilgang til sikkerhedsstyring, herunder de nødvendige organisatoriske strukturer, ansvar, politikker og procedurer
- 13) “statsligt sikkerhedsprogram (SSP)”: et integreret sæt love og aktiviteter udviklet af en medlemsstat med det formål at forvalte luftfartssikkerheden.

### *Artikel 3*

#### *Anvendelsesområde*

Denne forordning finder anvendelse på episoder, der bringer et luftfartøj, de ombordværende eller andre personer i fare, eller kan gøre det, hvis der ikke foretages korrektion. Bilag I indeholder en liste over hændelser, der skal indberettes.

### *Artikel 4*

#### *Obligatorisk indberetning*

1. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, indfører en obligatorisk indberetningsordning for at gøre det lettere at indsamle oplysninger om episoder.

2. Alle medlemsstater indfører en obligatorisk indberetningsordning for at gøre det lettere at indsamle oplysninger om episoder, herunder indsamling af oplysninger om episoder indsamlet af organisationer i henhold til stk. 1.
3. Følgende personer indberetter episoder gennem den ordning, der er indført af den organisation, hvor den pågældende er ansat, i henhold til stk. 1 eller gennem den ordning, der er indført af medlemsstaterne i henhold til stk. 2:
  - a) chefen for et luftfartøj, som er registreret i en medlemsstat, eller et luftfartøj, som er registreret uden for EU, men som anvendes af en operatør, hvis operationer en medlemsstat fører tilsyn med, eller en operatør, der er etableret i EU
  - b) en person, som under en medlemsstats eller Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA's) tilsyn konstruerer, fremstiller, vedligeholder eller ændrer turbinedrevne luftfartøjer eller luftfartøjer til offentlig transport eller udstyr eller en del heraf
  - c) en person, som under en medlemsstats eller EASA's tilsyn underskriver en attest på vedligeholdelseeftersyn eller en ibrugtagningstilladelse for et turbinedrevet luftfartøj eller et luftfartøj, der anvendes til offentlig transport, eller udstyr eller en del heraf
  - d) en person, som udfører opgaver, der kræver, at vedkommende er godkendt af en medlemsstat som kvalificeret flyveleder eller som flyveinformationsmedarbejder
  - e) en leder af en lufthavn, på hvilken Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008<sup>20</sup> finder anvendelse
  - f) en person, som udfører opgaver i forbindelse med montering, ændring, vedligeholdelse, reparation, eftersyn, kontrol under flyvning eller inspektion af luftfartøjsanlæg, som en medlemsstat er ansvarlig for
  - g) en person, som udfører opgaver i forbindelse med betjening af et luftfartøj på jorden, herunder brændstofpåfyldning, klargøring, udarbejdelse af loadsheet, lastning, afisning og bugsering i en lufthavn, der er omfattet af forordning (EF) nr. 1008/2008.
4. De personer, der er anført i stk. 3, indberetter episoder inden for tidsfristen og i overensstemmelse med kravene i bilag II, punkt 1.
5. Alle organisationer, der er certificeret eller godkendt af en medlemsstat, indberetter til denne medlemsstats kompetente myndighed, jf. artikel 6, stk. 2, de oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til stk. 1.
6. Alle organisationer, der er certificeret eller godkendt af EASA, skal til EASA indberette de oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til stk. 1.

---

<sup>20</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EØS-relevant tekst), *EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.*

## Artikel 5

### **Frivillig indberetning**

1. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, indfører en frivillig indberetningsordning for at gøre det lettere at indsamle oplysninger om episoder, som ikke opfanges af den obligatoriske indberetningsordning, men som af indberetteren betragtes som en faktisk eller mulig risiko.
2. Den enkelte medlemsstat indfører en frivillig indberetningsordning for at gøre det lettere at indsamle oplysninger om episoder, som ikke opfanges af den obligatoriske indberetningsordning, men som af indberetteren betragtes som en faktisk eller mulig risiko, herunder indsamling af oplysninger om episoder indsamlet af organisationer i henhold til stk. 1.
3. De frivillige indberetningsordninger skal give mulighed for at indsamle oplysninger om episoder, som det ikke er obligatorisk at indberette i henhold til bilag I, og indberetninger af episoder fra personer, som ikke er anført i artikel 4, stk. 3.
4. Alle organisationer, der er certificeret eller godkendt af en medlemsstat, skal til denne medlemsstats kompetente myndighed, jf. artikel 6, stk. 2, indberette de oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til stk. 1.
5. Alle organisationer, der er certificeret eller godkendt af EASA, skal til EASA indberette de oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til stk. 1.
6. Medlemsstaterne og organisationerne kan indføre andre ordninger for indsamling og behandling af sikkerhedsoplysninger med henblik på at indsamle oplysninger om episoder, der ikke opfanges af de indberetningsordninger, der er omhandlet i artikel 4 og i stk. 1 og 2 i denne artikel. Disse ordninger kan omfatte indberetning til andre organer end dem, der er beskrevet i artikel 6, stk. 2, og kan omfatte aktiv deltagelse fra branchens side.

## Artikel 6

### **Indsamling og opbevaring af oplysninger**

1. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, udpeger en eller flere personer til at varetage indsamlingen, vurderingen, behandlingen, analysen og opbevaringen af oplysninger om episoder, der indberettes i henhold til artikel 4 og 5. De udpegede personer arbejder hver for sig og uafhængigt af andre afdelinger i organisationen.
2. Den enkelte medlemsstat udpeger en eller flere kompetente myndigheder til at indføre en ordning, hvorefter episoder, der indberettes i henhold til artikel 4 og 5, kan indsamles, vurderes, behandles, analyseres og opbevares. De udpegede kompetente myndigheder arbejder hver for sig og uafhængigt af andre afdelinger ved behandlingen af de indberettede oplysninger.

Følgende myndigheder kan sammen eller hver for sig få overdraget denne opgave:

- a) den nationale myndighed for civil luftfart, og/eller

- b) sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden og/eller
- c) et uafhængigt organ eller en uafhængig enhed, der får overdraget denne opgave.

Hvis en medlemsstat udpeger mere end et organ eller mere end en enhed, udpeger den et/en af dem som kontaktpunkt for overførsel af oplysninger som omhandlet i artikel 8, stk. 2.

- 3. Organisationerne opbevarer episodeindberetninger, som stammer fra oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til artikel 4 og 5, i en database.
- 4. De i stk. 2 nævnte kompetente myndigheder opbevarer episodeindberetninger, som stammer fra oplysninger om episoder, der er indsamlet i henhold til artikel 4 og 5, i en national database.
- 5. Havarier og alvorlige hændelser opbevares også i den nationale database.
- 6. Medlemsstaternes myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det statslige sikkerhedsprogram, skal have fuld adgang til den nationale database omhandlet i stk. 4 for at underbygge deres ansvar for flyvesikkerheden.
- 7. Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne skal have fuld adgang til den nationale database omhandlet i stk. 4 for at opfylde forpligtelserne i artikel 5, stk. 4, i forordning (EU) nr. 996/2010.

#### *Artikel 7*

##### ***Episodeindberetningers kvalitet og fuldstændighed***

- 1. Episodeindberetninger omhandlet i artikel 6 skal mindst indeholde de i bilag II, punkt 2.
- 2. Den enkelte episodeindberetning omhandlet i artikel 6, stk. 4, indeholder sikkerhedsrisikoklassificeringen for den indsamlede episode. Klassificeringen fastsættes i overensstemmelse med den i stk. 5 fastsatte fælles europæiske risikoklassificeringsordning.
- 3. Organisationerne og medlemsstaterne indfører procedurer for kvalitetskontrol af dataene, navnlig for at sikre sammenhæng mellem de forskellige data i en episodeindberetning og de indledende oplysninger om episoden, der er indberettet af indberetteren.
- 4. De databaser, der er nævnt i artikel 6, stk. 3 og 4, anvender standardformater for at lette udvekslingen af oplysninger og skal være et system, der er kompatibelt med ECCAIRS og ADREP.
- 5. Kommissionen indfører en fælles europæisk risikoklassificeringsordning for at klassificere episoder i forhold til sikkerhedsrisikoen. I forbindelse hermed tager Kommissionen hensyn til, at den skal være kompatibel med eksisterende risikoklassificeringsordninger.

6. Kommissionen tillægges beføjelse til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 18 med henblik på at fastsætte den fælles europæiske risikoklassificeringsordning.
7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter foranstaltningerne til gennemførelse af den fælles europæiske risikoklassificeringsordning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
8. Kommissionen bistår medlemsstaternes kompetente myndigheder med opgaven med at registrere dataene, bl.a. med registrering af minimumsoplysningerne i stk. 1, risikoklassificeringen af episoder omhandlet i stk. 2 og indførelsen af procedurer for kvalitetskontrol af dataene omhandlet i stk. 3. Denne bistand fra Kommissionen, som navnlig har form af vejledningsmateriale og workshops, skal medvirke til at harmonisere dataindlæsningen i medlemsstaterne.

## *Artikel 8*

### *En europæisk central database*

1. Kommissionen varetager en europæisk central database med henblik på at opbevare alle episodeindberetninger indsamlet i Unionen.
2. Den enkelte medlemsstat fastlægger sammen med Kommissionen de tekniske protokoller for ajourføring af den europæiske centrale database ved overførsel af alle sikkerhedsoplysninger fra de i artikel 6, stk. 4, omhandlede nationale databaser.
3. EASA fastlægger sammen med Kommissionen de tekniske protokoller for overførsel til den europæiske centrale database af alle hændelsesindberetninger indsamlet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008<sup>21</sup> og gennemførelsesbestemmelserne hertil samt de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 4, stk. 6, og artikel 5, stk. 5.
4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter foranstaltningerne til forvaltning af den europæiske centrale database, jf. stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 18 for at ajourføre foranstaltningerne vedrørende registreringen i den europæiske centrale database, jf. stk. 2 og 3.

---

<sup>21</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EØS-relevant tekst), EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

## *Artikel 9*

### ***Udveksling af oplysninger***

1. Medlemsstaterne og EASA deltager i en gensidig udveksling af sikkerhedsoplysninger ved at stille alle sikkerhedsrelaterede oplysninger i deres respektive indberetningsdatabaser til rådighed for de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater og for EASA og Kommissionen ved hjælp af den europæiske centrale database. Episodeindberetninger overføres til den europæiske centrale database senest 30 dage efter den indledende indsamling af oplysninger om episoden. Episodeindberetningerne ajourføres, når det er nødvendigt, med yderligere sikkerhedsrelaterede oplysninger.
2. Oplysninger om havarier og alvorlige hændelser overføres også til den europæiske centrale database. Når en efterforskning er igangværende, indberettes grundlæggende, faktuelle oplysninger om havarier og alvorlige hændelser. Når efterforskningen er afsluttet, tilføjes alle oplysninger, herunder eventuelt et resumé på engelsk af den endelige efterforskningsrapport.
3. En medlemsstat eller EASA, som i forbindelse med indsamling af oplysninger om episoder eller opbevaring af episodeindberetninger påviser sikkerhedsforhold, der kan være af interesse for andre medlemsstater eller EASA, og som kræver, at der træffes sikkerhedsforanstaltninger, videregiver snarest muligt alle relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger til myndighederne i de relevante medlemsstater eller EASA.

## *Artikel 10*

### ***Videregivelse af oplysninger***

1. Alle organer, der har ansvaret for at fastlægge regler for sikkerheden inden for civil luftfart eller efterforske havarier og hændelser i Unionen, skal have onlineadgang til oplysninger om episoder i den europæiske centrale database.
2. Berørte parter anført i bilag III kan anmode om adgang til visse oplysninger i den europæiske centrale database. Berørte parter, der er etableret i Unionen, retter anmodninger om oplysninger til kontaktpunktet i den medlemsstat, hvor de er etableret. Berørte parter, der ikke er etableret i Unionen, retter anmodninger om oplysninger til Kommissionen.
3. Af sikkerhedshensyn bevilges berørte parter ikke direkte adgang til den europæiske centrale database.

## *Artikel 11*

### ***Behandling af anmodninger og beslutninger***

1. Anmodninger indgives ved hjælp af formularer, der er godkendt af kontaktpunktet. Disse formularer skal som minimum indeholde de punkter, der er opstillet i bilag IV.

2. Når et kontaktpunkt modtager en anmodning, kontrollerer det, at ansøgeren er en berørt part, og at kontaktpunktet er kompetent til at behandle anmodningen.
3. Kontaktpunktet vurderer for hver enkelt anmodning, det modtager, om anmodningen er berettiget, og om den kan efterkommes i praksis. Kontaktpunkterne kan udlevere oplysninger til berørte parter på papir eller via sikre elektroniske kommunikationsmidler.
4. Hvis anmodningen accepteres, afgør kontaktpunktet, hvor mange og hvor detaljerede oplysninger der skal udleveres. Oplysningerne begrænses til det, som er strengt nødvendigt til formålet med anmodningen, uden at det i øvrigt indskrænker anvendelsen af artikel 15 og 16. Oplysninger, som ikke vedrører den berørte parts eget udstyr, egen virksomhed eller eget aktivitetsområde, udleveres kun i sammenfattet eller anonymiseret form. Der kan udleveres oplysninger i ikke-sammenfattet form til den berørte part, hvis denne fremlægger en detaljeret begrundelse.
5. Til de berørte parter, der er anført i bilag III, litra b), må der kun udleveres oplysninger, som vedrører den berørte parts eget udstyr, egen virksomhed eller eget aktivitetsområde.
6. Når et kontaktpunkt modtager en anmodning fra en berørt part, der er opført i bilag III, litra a), kan det træffe en generel beslutning om jævnligt at udlevere oplysninger til den berørte part. De oplysninger, der anmodes om, skal vedrøre den berørte parts eget udstyr, egen virksomhed og eget aktivitetsområde. Den generelle beslutning kan ikke give adgang til hele databasens indhold og omfatter kun adgang til anonymiserede oplysninger.
7. Den berørte part må kun bruge de modtagne oplysninger til det formål, der er anført på anmodningsformularen, og det skal være foreneligt med målet med denne forordning, jf. artikel 1. Den berørte part må ikke videregive de modtagne oplysninger uden forudgående skriftligt samtykke fra den part, der har udleveret oplysningerne, og træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de modtagne oplysninger en passende fortrolighedsgrad.
8. Beslutningen om at videregive oplysninger i henhold til denne artikel begrænses til det, der er strengt nødvendigt til brugerens formål.
9. Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 18 for at ajourføre bestemmelserne om videregivelse af oplysninger i den europæiske centrale database med henblik på at udvide eller begrænse videregivelsen af oplysninger.

## *Artikel 12*

### *Fortegnelse over anmodninger og udveksling af oplysninger*

1. Det enkelte kontaktpunkt registrerer alle modtagne anmodninger og de trufne foranstaltninger. Så snart der er modtaget en anmodning og/eller truffet en foranstaltning, videresendes oplysningerne herom til Kommissionen.



2. Kommissionen stiller en ajourført liste over de anmodninger, der er modtaget af, og de foranstaltninger, der er truffet af de forskellige kontaktpunkter og af Kommissionen selv, til rådighed for alle kontaktpunkter.

### *Artikel 13*

#### *Analyse af og opfølgning på episoder på nationalt plan*

1. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, udvikler en procedure til analyse af oplysningerne om episoder indsamlet i henhold til artikel 4 og 5 med henblik på at fastlægge de sikkerhedsrisici, der er forbundet med påviste episoder. På grundlag af denne analyse fastlægger den passende korrigerende og forebyggende foranstaltninger, som er nødvendige for at forbedre sikkerheden.
2. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, gennemfører, efter at den har fastlagt foranstaltninger, som er nødvendige for at afhjælpe potentielle sikkerhedsmæssige mangler, disse foranstaltninger rettidigt og indfører procedurer for at overvåge gennemførelsen og effektiviteten af tiltagene.
3. Alle organisationer, der er certificeret eller godkendt af en medlemsstat, indberetter om nødvendigt til medlemsstatens kompetente myndighed, jf. artikel 6, stk. 2, resultaterne af de analyser, der er foretaget i henhold til stk. 1, og de nødvendige tiltag i henhold til stk. 2, inden 30 dage.
4. Den enkelte medlemsstat indfører en procedure til analyse af oplysningerne om episoder indsamlet i henhold til artikel 4 og 5 med henblik på at fastlægge de sikkerhedsrisici, der er forbundet med påviste episoder. På grundlag af denne analyse fastlægger den passende korrigerende og forebyggende foranstaltninger, som er nødvendige for at forbedre sikkerheden.
5. Den enkelte medlemsstat gennemfører, efter at den har fastlagt foranstaltninger, som er nødvendige for at afhjælpe potentielle sikkerhedsmæssige mangler, disse foranstaltninger rettidigt og indfører procedurer for at overvåge gennemførelsen og effektiviteten af tiltagene.
6. Medlemsstaterne overvåger også gennemførelsen og effektiviteten af organisationernes tiltag i medfør af stk. 2. Hvis en medlemsstat vurderer, at tiltagene er u hensigtsmæssige til at afhjælpe de faktiske eller potentielle sikkerhedsmæssige mangler, sørger den for, at der træffes yderligere passende foranstaltninger, og at de gennemføres af den pågældende organisation.
7. Oplysninger vedrørende analyse af og opfølgning på individuelle episoder som beskrevet i denne artikel registreres i den europæiske centrale database rettidigt og senest to måneder efter registreringen af dem i den nationale database.
8. Medlemsstaterne anvender oplysninger fra analysen af episodeindberetninger til at fastlægge afhjælpende tiltag, der skal træffes inden for det statslige sikkerhedsprogram.
9. Medlemsstaterne offentliggør mindst én gang om året en sikkerhedsoversigt, der indeholder oplysninger om de typer af episoder, som er indsamlet efter den

obligatoriske og frivillige nationale indberetningsordning, således at den brede offentlighed holdes underrettet om sikkerhedsniveauet inden for civil luftfart og de foranstaltninger, de har truffet for at løse eventuelle sikkerhedsproblemer i denne forbindelse.

10. Medlemsstaterne kan også offentliggøre anonymiserede episodeindberetninger.

#### *Artikel 14*

##### ***Analyse af og opfølgning på episoder på EU-plan***

1. Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder deltager sammen regelmæssigt i udvekslingen og analysen af oplysninger fra den europæiske centrale database.
2. Samarbejdet gennemføres af et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere.
3. EASA støtter aktiviteterne i netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere, herunder, men ikke udelukkende, bistand til forberedelse og afholdelse af dets møder samt offentliggørelse af en årlig beretning om netværkets virksomhed.
4. Netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere medvirker til at forbedre luftfartssikkerheden i Unionen, navnlig ved at gennemføre sikkerhedsanalyser for at fremme det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed.
5. EASA medtager oplysninger om resultatet af analyser af oplysninger, jf. stk. 1, i den årlige sikkerhedsoversigt, der er nævnt i artikel 15, stk. 4, i forordning (EF) nr. 216/2008.

#### *Artikel 15*

##### ***Beskyttelse og hensigtsmæssig brug af oplysningerne***

1. Medlemsstaterne og organisationerne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de oplysninger om episoder, de modtager i medfør af artikel 4, 5 og 10, en passende fortrolighedsgrad.
2. Oplysningerne om episoder må kun anvendes til det formål, til hvilket de er indsamlet. Medlemsstaterne og organisationerne stiller derfor kun oplysningerne til rådighed for og anvender dem kun til opretholdelse eller forbedring af luftfartssikkerheden. Oplysningerne må ikke anvendes til at placere skyld eller ansvar.
3. Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder sikrer, når de opfylder deres forpligtelser som omhandlet i artikel 14, at oplysningerne i den europæiske centrale database behandles fortroligt og begrænser anvendelsen af dem til, hvad der er strengt nødvendigt for at opfylde deres sikkerhedsrelaterede forpligtelser. I denne forbindelse anvendes disse oplysninger navnlig til analyse af

sikkerhedstendenser, som kan danne grundlag for anonyme sikkerhedsanbefalinger eller retningslinjer for luftdygtighed uden at fastslå skyld eller ansvar.

4. Medlemsstaterne sørger for, at deres kompetente myndigheder omhandlet i artikel 6, stk. 2, og deres kompetente retsplejemyndigheder samarbejder med hinanden på grundlag af forhåndsftaler. Disse forhåndsftaler skal så vidt muligt sikre den korrekte balance mellem behovet for god retspleje på den ene side og på den anden side, at der til stadighed er adgang til sikkerhedsoplysninger.

## *Artikel 16*

### ***Beskyttelse af informationskilderne***

1. De enkelte organisationer, der er etableret i en medlemsstat, sikrer, at alle personoplysninger, som f.eks. navnene eller adresserne på personer kun er til rådighed for de personer, som er omhandlet i artikel 6, stk. 1. Anonymiserede oplysninger videregives inden for organisationen i relevant omfang. Den enkelte organisation, der er etableret i en medlemsstat, behandler kun personoplysninger i det omfang, det er nødvendigt i forbindelse med denne forordning, og med forbehold af den nationale lovgivning til gennemførelse af direktiv 95/46/EF.
2. De enkelte medlemsstater sikrer, at alle personoplysninger, som f.eks. navnene eller adresserne på personer aldrig registreres i den nationale database, der er nævnt i artikel 6, stk. 4. Anonymiserede oplysninger stilles til rådighed for alle relevante parter, navnlig for at gøre det muligt for dem at opfylde deres forpligtelser med hensyn til forbedring af luftfartssikkerheden. Den enkelte medlemsstat behandler kun personoplysninger i det omfang, det er nødvendigt i forbindelse med denne forordning, og med forbehold af den nationale lovgivning til gennemførelse af direktiv 95/46/EF.
3. Medlemsstaterne afstår fra at indlede retsforfølgning af uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, som de kun får kendskab til, fordi de er indberettet i medfør af artikel 4 og 5. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis der er tale om grov uagtsomhed.
4. Ansatte, som indberetter hændelser i medfør af artikel 4 og 5, må ikke udsættes for nogen form for sanktioner fra arbejdsgiverens side på grundlag af de oplysninger, de har indberettet, medmindre der er tale om grov uagtsomhed.
5. Organisationer, der er etableret i en medlemsstat, indfører interne regler, der beskriver, hvordan principper om åben rapporteringskultur, særlig princippet i stk. 4, sikres og gennemføres i deres organisation.
6. De enkelte medlemsstater opretter et organ, som er ansvarlig for gennemførelsen af denne artikel. De ansatte kan til dette organ indberette overtrædelser af bestemmelserne i denne artikel. Det udpegede organ foreslår i givet fald dens medlemsstat at indføre sanktioner, jf. artikel 21, mod arbejdsgiveren.

## *Artikel 17*

### ***Ajourføring af bilagene***

Kommissionen tillægges i medfør af artikel 18 beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende bilagene til denne forordning med henblik på at tilpasse bilagene til de tekniske fremskridt, at bringe bilagene i overensstemmelse med den internationalt aftalte taksonomi ADREP, med anden lovgivning vedtaget af EU og med internationale aftaler for at ajourføre listen over berørte parter og formularen vedrørende anmodning om oplysninger fra den europæiske centrale database og med henblik på at sikre, at omfanget af hændelser, der skal indberettes under den obligatoriske indberetningsordning bliver ved med at være passende.

## *Artikel 18*

### ***Udøvelse af delegationen***

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter i artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5, artikel 11, stk. 9, og i artikel 17 tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.
3. Den i artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5, artikel 11, stk. 9, og i artikel 17 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5, artikel 11, stk. 9, og artikel 17 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

## *Artikel 19*

### ***Udvalgsprocedure***

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der blev nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

## *Artikel 20*

### ***Aktindsigt og beskyttelse af personoplysninger***

1. Med undtagelse af artikel 10 og 11, som fastsætter strengere bestemmelser for adgang til data og oplysninger i den europæiske centrale database, finder denne forordning anvendelse med forbehold af forordning (EF) nr. 1049/2001.
2. Denne forordning anvendes med forbehold af national lovgivning til gennemførelse af direktiv 95/46/EF og forordning (EF) nr. 45/2001.

## *Artikel 21*

### ***Sanktioner***

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, når der vedtages sanktioner i henhold til denne artikel.

## *Artikel 22*

### ***Ændring af forordning (EU) nr. 996/2010***

Artikel 19 udgår.

## *Artikel 23*

### ***Ophævelse***

Direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 ophæves.

## *Artikel 24*

### ***Ikrafttræden***

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG I: LISTE OVER EPISODER, DER SKAL INDBERETTES I HENHOLD TIL DEN OBLIGATORISKE INDBERETNINGSORDNING**

### **DEL A: Liste over indberetningspligtige hændelser i forbindelse med flyveoperationer samt vedligeholdelse, reparation og fremstilling af fly**

*Note 1:* Selv om denne del angiver de fleste af de indberetningspligtige hændelser, kan det ikke omfatte alt. Enhver anden hændelse, som de berørte anser for at opfylde kriterierne, bør også indberettes.

*Note 2:* Denne del omfatter ikke havarier og alvorlige hændelser, som er fastlagt i forordning (EU) nr. 996/2010. Ud over at skulle opfylde andre krav vedrørende indberetning af havarier og alvorlige hændelser som fastlagt i forordning (EU) nr. 996/2010, skal havarier og alvorlige hændelser også indberettes gennem obligatoriske ordninger for indberetning af episoder.

*Note 3:* Denne del indeholder eksempler på indberetningskrav i forbindelse med flyveoperationer samt vedligeholdelse, reparation og fremstilling af fly.

*Note 4:* De indberetningspligtige episoder er episoder, hvor flyvesikkerheden har været eller kunne have været i fare, eller som kunne have ført til en farlig situation. Hvis en hændelse efter indberetterens mening ikke har været til fare for flyvesikkerheden, men ville medføre fare, hvis den blev gentaget under andre, men sandsynlige omstændigheder, bør der ske indberetning. Hvad der betragtes som indberetningspligtigt i forbindelse med en type produkt, del eller apparatur, vurderes ikke nødvendigvis på samme måde i forbindelse med en anden type, og forekomsten eller den manglende forekomst af en enkeltstående faktor, hvad enten den er menneskelig eller teknisk, kan ændre en hændelse til en alvorlig hændelse eller en ulykke.

*Note 5:* Indberetningspligtige episoder kan vedrøre episoder, der involverer bemandede luftfartøjer samt episoder, der involverer ubemandede luftsystemer.

## **INDHOLD**

### **1: FLYVEOPERATIONER**

### **2: FLYTEKNIK**

### **3: LUFTFARTØJ, VEDLIGEHOLDELSE OG REPARATION**

### **4: LUFTTRAFIKTJENESTER, ANLÆG OG JORDTJENESTER**

## **1. FLYVEOPERATIONER**

### **1.1. Operation af luftfartøj**

#### **a) undvigemanøvrer:**

- undvigemanøvre, der bør foretages for at undgå risiko for sammenstød med et andet fly, en terrænhindring eller en anden genstand eller en farlig situation
- undvigemanøvre, som er nødvendig for at undgå sammenstød med et andet fly, en terrænhindring eller en anden genstand

- undvigemanøvre, der foretages for at undgå andre farlige situationer
- b) start- eller landingshændelser, herunder forebyggende landing eller nødlanding; hændelser som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider; start, nægtet start, landing eller landingsforsøg på en lukket, optaget eller forkert bane; indtrængen på start- og landingsbanen
- c) manglende evne 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 farlig eller potentielt farlig situation (f.eks. nægtet start, halestød, tab af maskinkraft osv.)
- g) overskydning, der skaber en farlig eller potentielt farlig situation
- h) utilsigtet væsentlig afvigelse fra flyvehastighed, påtænkt bane eller højde (mere end 300 fod), uanset årsag
- i) nedstigning under beslutningshøjde/eller minimumsnedstigningshøjde uden den krævede visuelle reference
- j) tab af orienteringen i forhold til aktuel position eller et andet luftfartøj
- k) svigt i kommunikation/samarbejde imellem flyvebesætning (CRM) eller imellem flyvebesætning og andre involverede (kabinebesætning, teknikere)
- l) hård landing eller landing over maksimal tilladt landingsvægt, som kræver inspektion
- m) overskridelse af grænsen for uligevægt i brændstoffordelingen
- n) forkert indstilling af en SSR-kode eller en højdemåler
- o) forkert programmering af eller indkodning i udstyr, der bruges til navigations- eller præstationskalkulationer, eller anvendelse af forkerte data
- p) ukorrekt modtagelse eller tolkning af radiotelefonmeddelelser
- q) fejl eller mangler i brændstofsyste­met, som fik indvirkning på brændstofførsel og/eller -fordeling
- r) flyet forlader utilsigtet det overfladebelagte område
- s) kollision mellem et luftfartøj og andre luftfartøjer, køretøjer eller andre objekter på jorden
- t) utilsigtet og/eller forkert operation af ethvert betjeningsgreb

- u) manglende opnåelse af den tilsigtede luftfartøjskonfiguration i enhver flyvefase (dvs. landingsstel og døre, flapper, stabilisatorer, slats osv.)
- v) risiko eller potentiel risiko, som opstår på grund af bevidst simulation af fejl under enhver form for træning, kontrol eller undervisningsformål
- w) unormal vibration
- x) aktivering af ethvert primært alarmsystem, der har forbindelse med luftfartøjets manøvrering, f.eks. konfigurationsalarm, stall-alarm (stick shaker), hastighedsoverskridelsesalarm osv., medmindre
  - 1) besætningen med sikkerhed fastslår, at advarslen er falsk. Det forudsætter dog, at besætningens reaktion på den falske advarsel ikke medfører vanskeligheder eller risiko
  - 2) det sker i forbindelse med uddannelse eller kontrol
- y) GPWS/TAWS-”alarm”, når:
  - 1) luftfartøjet kommer nærmere jorden end planlagt eller forventet, eller
  - 2) alarmen opstår under IMC eller om natten, og det fastslås, at den er udløst af en for brat nedstigning (mode 1), eller
  - 3) alarmen opstår på grund af manglende valg af landingsstel eller landingsflapper på det rette tidspunkt i anflyvningen (mode 4), eller
  - 4) en vanskelighed eller fare opstår eller kunne være opstået på grund af besætningens reaktion på alarmen, f.eks. mulig nedsat adskillelse fra anden trafik. Dette kan inkludere alarmer af enhver art eller type, f.eks. faktisk, til ulempe eller falsk
- z) GPWS/TAWS-beredskab, hvis der opstår eller kan opstå vanskeligheder eller risiko på grund af besætningens reaktion på ”alarmen”.
- aa) Airborne Collision Avoidance System. Advarsel om mulig manglende adskillelse fra anden trafik (ACAS RA).
- bb) hændelser, der skyldes luftstrømmen fra jetmotorer eller propeller og medfører betydelig skade eller alvorlig tilskadekomst.

## 1.2. Nødsituationer

- a) brand, eksplosion, røg eller giftige eller farlige dampe, unormal lugt, selv om ilden er blevet slukket
- b) besætningens eller kabinpersonalets anvendelse af en ureguleret procedure i en nødsituation, når
  - 1) proceduren findes, men ikke anvendes
  - 2) der ikke findes nogen procedure



- 3) proceduren findes, men er ufuldstændig eller uhensigtsmæssig
  - 4) proceduren er forkert
  - 5) en forkert procedure anvendes
- c) mangler ved procedurer, der skal benyttes i nødsituationer, også når de benyttes i forbindelse med vedligeholdelse, uddannelse eller kontrol
  - d) begivenhed, der medfører en nødevakuering
  - e) dekompression
  - f) anvendelse af luftfartøjets nødudstyr eller foreskrevne nødprocedure til håndtering af en situation
  - g) begivenhed, der medfører afgivelse af nødmelding (“mayday” eller “panne”)
  - h) utilfredsstillende funktion af ethvert nødsystem eller nødudstyr, inklusive alle udgange og belysning, også når dette anvendes til vedligeholdelses-, uddannelses- eller prøveformål
  - i) nødstilfælde, som kræver, at et besætningsmedlem bruger ilt.

### **1.3. Uarbejdsdygtig besætning**

- a) uarbejdsdygtighed, der opstår hos ethvert flyvebesætningsmedlem før afgang, såfremt det anses for at kunne have resulteret i uarbejdsdygtighed efter start
- b) ethvert kabinebesætningsmedlems uarbejdsdygtighed, der gør vedkommende ude af stand til at udføre væsentlige opgaver i nødsituationer.

### **1.4. Tilskadekomst**

- a) hændelser, som har eller kunne have forårsaget tilskadekomst af passagerer og besætning, men som i alvorlighed ikke anses for at skulle rapporteres som en ulykke.
- b) Alvorlig helbredsmæssig hændelse, der berører et besætningsmedlem eller passagerer.

### **1.5. Meteorologi**

- a) lynnedslag, som medfører skade på luftfartøjet, tab af eller fejl i væsentlige funktioner
- b) haglnedslag, som medfører skade på luftfartøjet, tab af eller fejl i væsentlige funktioner
- c) kraftig turbulens, der medfører ombordværendes tilskadekomst eller anses for at kræve “turbulenskontrol” af flyet
- d) pludselige vindretningsskift

- e) overisning, der resulterer i en forringelse af kontrol over/eller beskadigelse af luftfartøjet, tab af eller fejl i enhver vigtig funktion.

## **1.6. Sikkerhed**

- a) ulovlige anslag mod flyet, herunder bombetrusler eller kapring
- b) besværligheder med at styre berusede, voldelige eller urolige passagerer
- c) opdagelse af en blind passager.

## **1.7. Andre hændelser**

- a) gentagen forekomst af en særlige type hændelser, der ikke som enkelttilfælde vil blive vurderet som "indberetningspligtige", men på grund af deres hyppighed indebærer en potentiel fare
- b) sammenstød med fugle, som påfører flyet skade på, tab af eller svigt i vigtige funktioner
- c) randhvirvler
- d) Træthed hos besætningen, som vurderes til at bringe eller kunne bringe flyet eller de ombordværende i fare under flyvningen eller på jorden
- e) andre hændelser, som vurderes til at bringe eller kunne bringe flyet eller de ombordværende i fare under flyvningen eller på jorden.

## **2. FLYTEKNIK**

### **2.1. Konstruktion**

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

- a) 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 flyet er behæftet med katastrofale fejl
- b) fejl eller skader, som overskrider de skader, der kan tillades på et vigtigt konstruktionselement, der er blevet kvalificeret som skadetolerant
- c) 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
- d) skade på eller fejl ved et konstruktionselement, som kan føre til frigørelse af materiale, der kan skade de ombordværende

- e) skade på eller fejl ved et konstruktionselement, der kan bevirke, at systemerne ikke fungerer korrekt. Se punkt 2 nedenfor.
- f) tab af flydele under flyvningen.

## 2.2. Systemer

Følgende fælles kriterier foreslås for alle systemer:

- a) tab, funktionsfejl eller defekt i ethvert system, undersystem eller udstyr, hvor standardoperationsprocedurer ikke kan gennemføres tilfredsstillende
- b) besætningens manglende kontrol over systemet, f.eks.:
  - 1) ubeordrede handlinger
  - 2) ukorrekt og/eller ufuldstændig reaktion, inkl. manøvrebegrensning eller stivhed
  - 3) ude af kontrol
  - 4) mekanisk frakobling eller fejl
- c) fejl eller svigt i systemets specialfunktion(er) (et system kan omfatte flere funktioner)
- d) forstyrrelser i systemerne eller mellem dem
- e) fejl eller svigt i systemets beskyttelsesanordning eller nødsystem
- f) redundanstab i systemet
- g) enhver hændelse, som skyldes, at et system reagerer uforudset
- h) for flytyper med et enkelt hovedsystem, delsystem eller apparatursæt: tab, alvorligt svigt eller fejl i hovedsystem, delsystem eller apparatursæt
- i) for flytyper med flere uafhængige hovedsystemer, delsystemer eller apparatursæt: tab, alvorlige svigt eller fejl i mere end et hovedsystem, delsystem eller apparatursæt
- j) aktivering af et ethvert primært advarselssystem, der har forbindelse med luftfartssystemer eller udstyr, medmindre besætningen med sikkerhed fastslår, at advarslen er falsk, og at besætningens reaktion på advarslen ikke medfører vanskeligheder eller risiko
- k) lækage af hydraulisk væske, brændstof, olie eller andre væsker, som medfører fare eller mulig farlig forurening af luftfartøjet, systemer eller udstyr eller en risiko for de ombordværende
- l) en fejlfunktion eller defekt på ethvert indikationssystem, når dette medfører en mulighed for vildledende indikationer over for besætningen

- m) fejl, svigt eller mangler, som viser sig i en kritisk fase under flyvningen og er relevante for systemets anvendelse
- n) betydelig afvigelse i den aktuelle præstationsevne sammenlignet med den godkendte præstationsevne, f.eks. manglende bremsekapacitet, afvigende brændstofforbrug osv.
- o) asymmetri i styregrej, f.eks. højderor, flapper, slats, spoilere osv.

I tillægget til dette bilag findes en liste med eksempler på hændelser, som er indberetningspligtige, når disse fælles kriterier anvendes på specifikke systemer.

### **2.3. Drivkraft (inkl. motorer, propeller og rotorsystemer) og hjælpestrømsenheder (APU'er)**

- a) udsætning, standsning eller fejlfunktion af enhver motor
- b) overskridelse af maksimale tilladelige omdrejninger eller manglende mulighed for at kontrollere omdrejningshastigheden på en højhastighedsrotordel (f.eks. hjælpestrømsenheder, luftstarter, køleturbine, turbinegenerator, propel eller rotor).
- c) fejl eller fejlfunktion på en motordel eller kraftaggregat, som medfører én eller flere af følgende hændelser:
  - 1) fejl, hvor genstande forlader hovedenheden
  - 2) ukontrolleret intern eller ekstern brand eller udslip af varme luftarter
  - 3) drivkraft i en anden retning end den beordret af piloten
  - 4) drivkraftreverseringssystemet fungerer ikke eller fejlfungerer
  - 5) ingen styring af motorkraft, drivkraft eller omdrejninger
  - 6) skade på motorfundament
  - 7) delvist eller komplet tab af en hoveddel i kraftaggregatet
  - 8) tætte synlige dampe eller koncentrationer af giftige produkter tilstrækkelige til at gøre besætningen uarbejdsdygtig eller skade passagerer
  - 9) ved anvendelse af normale procedurer ikke at være i stand til at stoppe en motor
  - 10) umuligt at genstarte en driftsklar motor
- d) uprovokeret tab af trykkraft, ændring eller vibration, der klassificeres som tab af tryk- eller kraftkontrol (LOTC):
  - 1) når det drejer sig om et enmotors fly, eller

- 2) når det betragtes som for voldsomt til det pågældende fly, eller
  - 3) når det kan påvirke mere end en motor i et flermotorers fly, især et tomotorers fly, eller
  - 4) når det drejer sig om et flermotorers fly, og den samme eller en lignende motortype benyttes i et fly, hvor hændelsen ville blive betragtet som farlig eller kritisk
- e) fejl i en levetidskontrolleret del, der kræver udskiftning af den, før dens levetid er udløbet
  - f) fejl af fælles oprindelse, som kan medføre en så hyppig forekomst af motorstop under flyvningen, at der er fare for, at mere end en motor får motorstop under den samme flyvning
  - g) en motorbegrænser eller kontrolanordning, der ikke træder i kraft eller virker utilsigtet
  - h) overskridelse af motorbegrænsningerne
  - i) FOD - skade forvoldt af fremmedlegemer

#### *Propeller og transmission*

- a) fejl eller svigt i enhver del af propellen eller motoraggregatet, der resulterer i et eller flere af de efterfølgende punkter:
  - 1) overskridelse af omdrejningstallet for en propel
  - 2) konstatering af en for høj luftmodstand
  - 3) modsat rettet drivkraft end den valgte
  - 4) tab af propel eller enhver større del af propel
  - 5) fejl, der resulterer i en kraftig ubalance
  - 6) utilsigtet ændring af propelbladene til under den fastsatte minimumspropelstigningsværdi under flyvning
  - 7) umuligt at kantstille en propel
  - 8) umuligt at ændre stigning i propel
  - 9) ubeordret ændring i propelstigning
  - 10) ukontrollabelt drejningsmoment eller hastighedsvariation
  - 11) frigørelse af lavenergidele

#### *Rotorer og transmission*

- a) skade eller defekt på hovedrotorgearkasse/-fundament, der kan medføre separation af rotorsystemet under flyvning og/eller fejlfunktioner i rotorstyring
- b) skade på halerotor, transmission eller lignende systemer

#### *APU'er*

- a) driftsstop eller fejl på APU'en, når denne er påkrævet af operationelle årsager, f.eks. ETOPS, MEL
- b) umuligt at stoppe APU'en
- c) for høj hastighed
- d) manglende mulighed for at igangsætte APU'en, når det er nødvendigt af driftsmæssige årsager.

### **2.4. Menneskelige faktorer**

enhver hændelse, hvor en egenskab eller mangelfuld egenskab ved flykonstruktionen kan medføre en fejlagtig betjening, som kan medvirke til at skabe en farlig eller katastrofal situation

### **2.5. Andre hændelser**

- a) enhver hændelse, hvor en egenskab eller mangelfuld egenskab ved flykonstruktionen kan medføre en fejlagtig betjening, som kan medvirke til at skabe en farlig eller katastrofal situation
- b) hændelse, der ikke normalt vurderes som indberetningspligtig (f.eks. kabinens indretning og udstyr, vandsystemer), når omstændighederne medfører risiko for flyet eller de ombordværende
- c) brand, eksplosion, røg eller giftige eller farlige dampe
- d) andre begivenheder, der kan bringe flyet i fare eller påvirke de ombordværendes eller flyets sikkerhed eller berøre mennesker eller ejendom i nærheden af flyet eller på jorden
- e) fejl eller svigt i højttalersystemet, som bevirker, at det er ubrugeligt eller ikke kan høres
- f) manglende kontrol fra pilotsædet under flyvningen.

## **3. LUFTFARTØJ, VEDLIGEHOLDELSE OG REPARATION**

- a) Fund af ukorrekt montering af dele eller komponenter i et luftfartøj under en inspektion eller prøveprocedure, der ikke var beregnet til dette specifikke formål
- b) Lækage i varmluftsudtag, der resulterer i skade på konstruktionen

- c) Enhver defekt, som forårsager udskiftning af en levetidsbestemt komponent før udløbet af den fastsatte levetid
- d) Skader eller svækkelser (dvs. brud, revner, korrosion, delaminering, opløsning osv.), uanset årsag (såsom vibration, manglende stivhed eller konstruktionssvigt) opstået i:
  - 1) hovedkonstruktion eller et primært konstruktionselement (som defineret i fabrikantens reparationsmanual), hvor sådanne skader eller svækkelser overskrider de tilladte grænseværdier i reparationsmanualen og kræver reparation, komplet eller delvis udskiftning af elementet
  - 2) sekundær konstruktionen, som konsekvens heraf har eller kunne have været til fare for luftfartøjet
  - 3) motor, propel eller rotordrevet rotorsystem.
- e) Enhver fejl, fejlfunktion eller defekt på ethvert system eller udstyr, skade eller svækkelse fundet som et resultat af at overholde et luftdygtighedsdirektiv eller en anden påbudt instruktion udstedt af en normfastsættende myndighed, når
  - 1) det konstateres første gang af den rapporterende organisation, der indfører reglerne
  - 2) enhver heraf følgende efterlevelse af direktiver afslører overskridelse af tolerance, som er fastsat i instruktion, og/eller hvor publiceret reparations-/udbedringsprocedure ikke forefindes.
- f) Såfremt fejl i nødsystemer eller -udstyr, inkl. alle udgange og belysning, medfører en ikke tilfredsstillende præstation, inklusive anvendelse i forbindelse med vedligeholdelse og prøver
- g) Manglende overholdelse eller betydelige fejl i opfyldelse af krævede vedligeholdelsesprocedurer
- h) Produkter, dele, apparaturer og materialer af ukendt eller suspekt oprindelse
- i) Misvisende, ukorrekte eller utilstrækkelige vedligeholdelsesdata eller -procedurer, der kan føre til fejl i vedligeholdelsen
- j) 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

#### **4. LUFTRAFIKTJENESTER, ANLÆG OG JORDTJENESTER**

##### **4.1. Lufttrafiktjenester**

Se bilag IIB - Liste over indberetningspligtige hændelser i forbindelse med lufttrafiktjenester.

#### **4.2. Lufthavne og lufthavnsanlæg**

- a) manglende radiokommunikation mellem personale på jorden og lufttrafiktjeneste
- b) tab af brandstations alarmsystem
- c) rednings- og brandtjenester ikke til rådighed i henhold krav
- d) en væsentlig ændring i flyvepladsens driftsforhold, som kunne medføre farlige situationer, og som ikke er indberettet til lufttrafiktjenesten

#### **4.3. Passagerbehandling, bagage og fragt**

- a) betydelig forurening af luftfartøjskonstruktionen eller systemer og udstyr, der stammer fra transport af bagage eller fragt
- b) ukorrekt lastning af passagerer, bagage eller fragt, der har indflydelse på luftfartøjsmassen og/eller balance
- c) ukorrekt stuvning af bagage (inkl. håndbagage) eller fragt, der kunne bringe luftfartøjet, dets udstyr eller ombordværende i fare eller besværliggøre en nødevakuering
- d) utilstrækkelig stuvning af fragtcontainere eller andre væsentlige fragtelementer
- e) befragtning eller forsøg på befragtning af farligt gods i uoverensstemmelse med gældende regler, inkl. ukorrekt mærkning og pakning af farligt gods.

#### **4.4. Luftfartøj, håndtering og servicering**

- a) betydeligt brændstofspild under tankning
- b) påfyldning af forkert brændstofmængde, der har indflydelse på aktionsradius, præstation, balance eller konstruktionsstyrke.
- c) 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
- d) manglende overholdelse af eller fejl i opfyldelse af de påkrævede vedligeholdelsesprocedurer (f.eks. en manglende MEL eller anden teknisk frigivelse)
- e) påfyldning af forurenede eller ukorrekt brændstofftype eller andre vigtige væsker (inkl. ilt og medbragt vand).



### *Tillæg til del A til BILAG I*

Følgende punkter indeholder eksempler på hændelser, som er indberetningspligtige, når de fælles kriterier anvendes på de specifikke systemer, der beskrives i bilag I, del A, punkt 2.2.

1. Luftkonditionering/ventilation
  - a) fuldstændigt svigt i det elektroniske kølesystem
  - b) tryktab.
2. Autopilotsystem
  - a) manglende evne i 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) uprovokeret ændring af autopilotsystemets operationsform.
3. Meddelelser
  - a) fejl eller svigt i højttalersystemet, som bevirker, at det er ubrugeligt eller ikke kan høres
  - b) fuldstændigt kommunikationstab under flyvningen.
4. Elektrisk system
  - a) tab af et enkelt eldistributionssystem (vekselstrøm eller jævnstrøm)
  - b) fuldstændigt tab af elforsyning eller tab af mere end et elproduktionssystem
  - c) svigt i hjælpe- (nød-) forsyningssystemet.
5. Cockpit/kabine/fragt
  - a) manglende kontrol fra pilotsædet under flyvningen
  - b) svigt i beredskabssystemer eller beredskabsudstyr, herunder evakueringssignaleringsystem og udgange.
  - c) nødbelysning osv.
  - d) manglende fastholdelsesevne 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 situationer med brand eller røg.
7. Styresystem
- a) manglende symmetri mellem flapper, 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. Brændstofs-system
- 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 brændstofs-systemet, 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 i antiis-/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 manøvredygtighed til følge
  - e) betydelig påvirkning af besætningens synsfelt.
11. Indikator-/advarsels-/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) i glascockpitter: 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) totalt tab af eller fejl i multipelt navigationsudstyr
  - b) totalt svigt eller fejl i multipelt luftdataudstyr
  - c) stærkt fejlagtig visning
  - d) betydelige navigationsfejl, der skyldes ukorrekte data eller en kodningsfejl i databasen
  - e) uventede afvigelser i lateral eller vertikal bane, der ikke er forårsaget af input fra piloten
  - f) problemer med navigationsfaciliteterne på jorden, der fører til betydelige navigationsfejl, som ikke er forbundet med overgangen fra inertiel navigationsform til radionavigationsform.

14. Ilt i trykregulerede fly
- a) 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.

## **Del B: Liste over indberetningspligtige hændelser i forbindelse med lufttrafiktjenester**

*Note 1:* Selv om denne del angiver de fleste af de indberetningspligtige hændelser, kan det ikke omfatte alt. Alle andre hændelser, som de berørte anser for at opfylde kriterierne, skal også indberettes.

*Note 2:* Denne del omfatter ikke havarier og alvorlige hændelser, som er fastlagt i forordning (EU) nr. 996/2010. Ud over at skulle opfylde andre krav vedrørende indberetning af havarier og alvorlige hændelser som fastlagt i forordning (EU) nr. 996/2010 skal havarier og alvorlige hændelser også indberettes gennem obligatoriske ordninger for indberetning af episoder.

*Note 3:* Denne del omfatter hændelser i forbindelse med lufttrafiktjenester, der udgør en faktisk eller potentiel trussel mod flyvesikkerheden, eller som kan bringe ydelsen af sikre lufttrafiktjenester i fare.

*Note 4:* Indholdet i denne del udelukker ikke indberetning af hændelser, situationer eller omstændigheder, der kunne bringe flyvesikkerheden i fare, hvis de blev gentaget under andre, men sandsynlige omstændigheder, eller hvis de fik lov til at fortsætte uændret.

- 1) Tæt-på-sammenstød (omfatter specifikke situationer, hvor et fly og et andet fly/jorden/et køretøj/en person/en genstand opfattes som værende for tæt på hinanden)
  - a) overskridelse af minimumsafstanden
  - b) utilstrækkelig afstand
  - c) næsten kontrolleret flyvning imod terræn (næsten CFIT)
  - d) indtrængere på start- og landingsbane, hvor undvigemanøvre er nødvendig.
- 2) Potentielt sammenstød eller tæt-på-sammenstød (omfatter specifikke situationer, der udgør en potentiel ulykke eller tæt-på-sammenstød, hvis et andet fly er i nærheden)
  - a) indtrængen på start- og landingsbane, hvor undvigemanøvre ikke er nødvendig
  - b) flyets afvigelse fra start- og landingsbane
  - c) flyets afvigelse fra ATC-godkendelse
  - d) flyets afvigelse fra gældende ATM-regler
    - 1) flyets afvigelse fra gældende offentliggjorte ATM-procedurer
    - 2) uautoriseret indtrængen i luftrummet
    - 3) afvigelse fra forskrifter for medtagelse og anvendelse af ATM-relateret flydstyr som fastlagt herfor i gældende bestemmelser.
- 3) ATM-specifikke hændelser (omfatter de situationer, hvor evnen til at yde sikre ATM-tjenester er berørt, herunder situationer, hvor det er tilfældigt, at flyvesikkerheden ikke er i fare).

Følgende hændelser er omfattet heraf:

- a) manglende evne til at yde lufttrafikstyringstjenester
  - 1) manglende evne til at yde lufttrafiktjenester
  - 2) manglende evne til at yde luftrumsstyringstjenester
  - 3) manglende evne til at yde lufttrafikreguleringstjenester
- b) kommunikationssvigt
- c) svigt i overvågningsfunktionen
- d) svigt i databehandling og -distribution
- e) navigationssvigt
- f) ATM-systemsikkerhed.

### *Tillæg til del B til bilag I*

Følgende punkter indeholder eksempler på ATM-hændelser, som er indberetningspligtige, når de fælles kriterier i bilag I, del B, punkt 3, anvendes på flyveoperationer:

1. stærkt ukorrekte, utilstrækkelige eller misvisende oplysninger fra kilder på jorden, f.eks. lufttrafiktjenesten (ATS), ATIS, vejrtjenesten, navigationsdatabaser, kort, diagrammer, luftfartsinformationstjenesten (AIS), manualer osv.
2. opgivelse af lavere sikkerhedshøjde end foreskrevet
3. opgivelse af ukorrekte referencedata om trykforhold (højdemålerindstilling)
4. ukorrekt transmission, modtagelse eller fortolkning af vigtige meldinger, når det medfører en farlig situation
5. overskridelse af minimumsafstanden
6. uautoriseret indtrængen i luftrummet
7. ulovlig radiokommunikation
8. svigt i lufttrafiktjenesternes jord- eller satellitfaciliteter
9. alvorlige ATC/ATM-fejl eller større skader i lufthavnens infrastruktur
10. lufthavnens manøvreringsområder og/eller navigationshjælpemidler blokeret af fly, køretøjer, dyr, personer eller andre genstande, så der opstår en farlig eller potentielt farlig situation
11. fejlagtig eller unøjagtig markering af hindringer eller risici på lufthavnens manøvreringsområde, så der opstår en farlig situation
12. svigt, alvorlige fejl eller mangler i flyvepladsbelysningen.

## **BILAG II: LISTE OVER FRISTER OG KRAV, DER GÆLDER FOR DEN OBLIGATORISKE ORDNING FOR INDBERETNING AF EPISODER**

### **1. INDBERETNINGSTIDSRAMME**

#### **1.1. Generel regel**

En episode som omhandlet i artikel 4 skal indberettes inden for 72 timer.

#### **1.2. Særlige tilfælde**

- a) Ved et tæt-på-sammenstød med andet flyveudstyr, mangelfulde lufttrafikprocedurer eller lufttrafiktjenestens eller flyvebesætningens manglende overholdelse af gældende procedurer og svigt hos lufttrafiktjenestens faciliteter skal hændelsen i henhold til forordning nr. 859/2008<sup>22</sup> (EU-OPS) 1.420 d) 1 indberettes omgående.
- b) I forbindelse med en fuglerisiko skal hændelsen i henhold til forordning nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 3 indberettes omgående.
- c) Ved sammenstød med fugle, som påfører flyet betydelig skade eller tab af eller svigt i vigtige funktioner skal hændelsen i henhold til forordning (EF) nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 3 indberettes efter landing.
- d) I forbindelse med ulovlige anslag om bord på et fly skal hændelsen i henhold til forordning (EF) nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 5 indberettes hurtigst muligt.
- e) Hvis der opstår en potentielt farlig situation såsom en forstyrrelse i et anlæg på jorden eller et navigationsanlæg, et meteorologisk fænomen eller en vulkansk askesky under flyvningen skal hændelsen i henhold til forordning (EF) nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 6 indberettes hurtigst muligt.

### **2. OBLIGATORISKE DATAFELTER**

#### **2.1. Fælles datafelter**

Alle indberetninger af episoder, som er indsamlet i henhold til artikel 4 og 5, skal indeholde mindst følgende oplysninger:

- 1) Overskrift
  - Overskrift
- 2) Indgivelsesoplysninger
  - Ansvarlig enhed
  - Journalnummer

---

<sup>22</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, *EUT L 254 af 20.9.2008, s. 1.*



- Status for episoden

3) Hvornår

- Lokal dato
- Lokal tid
- UTC-dato
- UTC-tid

(Hvis kun én dato/vælges tiden – den bør være UTC-tid)

4) Hvor

- Land/område, hvor episoden fandt sted
- Sted, hvor episoden forekom

5) Klassificering

- Episodens klasse
- Episodens kategori

6) Alvorlighed

- Største skade
- Skadesniveau
- Tredjepartskade – (anbefalet felt - ikke altid relevant)
- Skade på flyveplads – (anbefalet felt - ikke altid relevant)

7) Forbindelse med ATM (hvis relevant)

- Bidrag til ATM

8) Vejret (hvis relevant)

- Vejrelevant

Er svaret ja:

- Vejrforhold
- Lysforhold
- Vindhastighed
- Sigtbarhed

- Lufttemperatur
- 9) Redegørelse
    - Redegørelsessprog
    - Redegørelse
  - 10) Hændelser
    - Hændelsens art
    - Hændelsesfase
  - 11) Risikoklassificering

## **2.2. Særlige datafelter**

Hvis luftfartøjet er involveret i episoden, anføres følgende oplysninger:

- 1) Luftfartøjsidentifikation
  - Registreringsland
  - Fabrikat/model/serie
  - Luftfartøjets serienummer
  - Luftfartøjets registreringsnummer
- 2) Luftfartøjsoperation
  - Operatør
  - Operatørtype
- 3) Beskrivelse af luftfartøjet
  - Flykategori
  - Fremdriftstype
  - Antal motorer
  - Vægtgruppe
- 4) Redegørelse for flyvningen
  - Sidste afgangssted
  - Planlagt destination
  - Flyvefase

- Episode på jorden
  - Landingstype (anbefalet felt - ikke altid relevant)
  - Landingssted (anbefalet felt - ikke altid relevant)
- 5) ATS (lufttrafiktjeneste)
- Gældende flyveregler
  - Gældende trafiktype

### **BILAG III: KATEGORIER AF BERØRTE PARTER**

**a) Kategorier af berørte parter, der må modtage oplysninger på grundlag af en beslutning for hvert enkelt tilfælde i overensstemmelse med artikel 11, stk. 4, eller på grundlag af en generel beslutning i henhold til artikel 11, stk. 6**

1. *Fabrikanter*: konstruktører og fabrikanter af luftfartøjer, motorer, propeller og flydele og apparatur, konstruktører og fabrikanter af lufttrafikstyringssystemer (ATM) og komponenter dertil og konstruktører og fabrikanter af systemer og udstyr, der anvendes på flyvepladsers airsideområde.
2. *Vedligeholdelse*: organisationer, der varetager vedligeholdelse eller eftersyn af fly, motorer, propeller og flydele og apparatur, med montering, ændring, vedligeholdelse, reparation, eftersyn, kontrol under flyvning eller inspektion af udstyr og anlæg til luftfartstjenester eller med vedligeholdelse eller eftersyn af flyvepladsers airsidesystemer, komponenter eller udstyr.
3. *Operatører*: luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører og sammenslutninger af luftfartsselskaber samt luftfartøjsoperatører og lufthavnsoperatører og sammenslutninger af disse.
4. Luftfartstjenesteudbydere og udbydere af ATM-specifikke funktioner.
5. *Udbydere af flyvepladstjenester*: organisationer, der varetager betjeningen af luftfartøjer på jorden, herunder brændstofpåfyldning, klargøring, udarbejdelse af loadsheet, lastning, afisning og bugsering på en flyveplads, samt rednings- og brandsluknings- og andre udrykningstjenester.
6. Flyveuddannelsesorganisationer
7. *Organisationer i tredjelande*: statslige luftfartsmyndigheder og myndigheder, der står for undersøgelse af havarier, fra tredjelande.
8. Internationale luftfartsorganisationer
9. *Forskning*: offentlige og private forskningslaboratorier, centre eller foretagender samt universiteter, der gennemfører luftfartssikkerhedsforskning eller -analyser.

**b) Kategorier af berørte parter, der må modtage oplysninger udelukkende på grundlag af en beslutning for hvert enkelt tilfælde i overensstemmelse med artikel 11, stk. 4, og artikel 11, stk. 5**

1. *Piloter* (på personlig basis).
2. *Flyveledere* (på personlig basis) og andet lufttrafikstyrings- og luftfartstjenestepersonale, der udfører sikkerhedsrelaterede opgaver.
3. Ingeniører/teknikere/personale, der arbejder med luftfartssikkerhedselektronik/luftfarts- (eller flyveplads)ledere (på personlig basis).
4. Faglige organer, der repræsenterer personale, som udfører sikkerhedsrelaterede opgaver.

**BILAG IV: ANMODNING OM OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE  
CENTRALE DATABASE**

1. Navn:

Funktion/stilling:

Virksomhedens navn:

Adresse:

Tlf.:

E-mail:

Dato:

Virksomhedens art:

Kategori af berørt part, som De hører under (se bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../...om indberetning af episoder inden for civil luftfart).

2. **Hvilke oplysninger anmodes der om?** (vær så specifik som muligt, og anfør hvilken dato/periode De ønsker oplysninger om):

--

3. Begrundelse for anmodningen:

--

4. Til hvilket formål vil oplysningerne blive brugt?

--

5. Den dato, hvor oplysningerne senest ønskes: °°°°°

6. Den udfyldte formular sendes pr. e-mail til: (kontaktpunkt):

7. Adgang til oplysninger

Kontaktpunktet er ikke forpligtet til at udlevere de oplysninger, der anmodes om. Det skal kun gøre det, hvis det er sikker på, at anmodningen er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../... om indberetning af episoder inden for civil luftfart. Ansøgeren forpligter sig selv og sin organisation til udelukkende at bruge oplysningerne til det formål, der er beskrevet i punkt 4. Det bemærkes også, at de oplysninger, der udleveres på grundlag af denne anmodning, udelukkende udleveres til formål vedrørende luftfartssikkerhed, jf. forordning (EU) nr. .../..., og ikke til andre formål, såsom for at placere skyld eller ansvar eller til forretningsformål.

Ansøgeren må ikke videregive de udleverede oplysninger til nogen uden forudgående skriftligt samtykke fra den part, der har udleveret oplysningerne.

Hvis ovennævnte krav ikke overholdes, kan det føre til, at ansøgeren nægtes adgang til yderligere oplysninger fra den europæiske centrale database samt eventuelt til sanktioner.

8. Dato, sted og underskrift:

## FINANSIERINGSOVERSIGT

### 1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

#### 1.1. Forslagets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart, ændring af forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007

#### 1.2. Berørt politikområde inden for ABM/ABB-strukturen<sup>23</sup>

0602 : Land-, sø- og lufttransport

#### 1.3. Forslagets art

- Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning**
- Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning til opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning<sup>24</sup>**
- Forslaget/initiativet vedrører **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**
- Forslaget/initiativet vedrører **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget vedrører*

“At fremme sikker transport” (specifikt mål nr. 2 inden for land-, sø- og lufttransport, GD MOVE forvaltningsplan 2012).

Målet med GD MOVE's politikker er at give de europæiske borgere og virksomheder konkurrencedygtige, bæredygtige og sikre transporttjenester. Transportsektoren er et nøgleelement i Kommissionens 2020-strategi.

I henhold til det generelle mål om at give de europæiske borgere og virksomheder konkurrencedygtige transporttjenester, der bidrager til vækst og beskæftigelse, bidrager forslaget til en forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart inden for ABB-aktiviteten “ Land-, sø- og lufttransport” direkte til at nå det specifikke mål om at fremme sikker transport.

##### 1.4.2. *Specifikt mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

Specifikt mål

<sup>23</sup> ABM: Activity-Based Management (aktivitetsbaseret forvaltning) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

<sup>24</sup> Jf. artikel 49, stk. 6, litra a) eller b), i finansforordningen.

At styrke og formalisere tiltagene på EU-plan vedrørende indberetning af episoder og særlig analysen af sikkerhedsoplysninger i den europæiske centrale database, navnlig med henblik på at fastlægge centrale risikoområder i Den Europæiske Union.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur koordinerer aktiviteterne.

#### Berørte ABM/ABB-aktiviteter

Kapitel 0602: Land-, sø- og lufttransport

### 1.4.3. *Forventede resultater og virkninger*

*Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.*

Analysen af data i den europæiske centrale database på EU-plan og formaliseringen af analytikernetværket vil betyde følgende fordele:

- fastlæggelse af mulige luftfartssikkerhedsproblemer og centrale risikoområder på EU-plan
- at gøre det muligt for EU at koncentrere sin indsats på grundlag af et databaseret perspektiv
- at fremme det europæiske program for luftfartssikkerhed (EASP) og den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EASp)
- at støtte medlemsstaterne i deres forpligtelser, særlig ved at give dem adgang til flere data.

### 1.4.4. *Virknings- og resultatindikatorer*

*Angiv indikatorerne til kontrol af forslagens/initiativets gennemførelse.*

ikke relevant

## 1.5. **Begrundelse for forslaget/initiativet**

### 1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt*

Medvirke til at opnå en højere luftfartssikkerhed.

### 1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side*

EU's aktiviteter koordinerer og fuldstændiggør medlemsstaternes aktiviteter.

### 1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

ikke relevant

### 1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

ikke relevant



## 1.6. Varighed og finansielle virkninger

Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

–  Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

–  Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

– Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2014 til ÅÅÅÅ

– derefter implementering i fuldt omfang.

## 1.7. Planlagt(e) forvaltningsmåde(r)<sup>25</sup>

**Central forvaltning varetaget direkte** af Kommissionen

**Indirekte central forvaltning** ved uddelegering af gennemførelsesopgaver til:

–  forvaltningsorganer

–  organer oprettet af Fællesskaberne<sup>26</sup> (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

–  Nationale offentligretlige organer/organer med offentlige tjenesteydelsesopgaver

–  personer, som har fået pålagt at gennemføre specifikke aktioner i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er identificeret i den relevante basisretsakt, jf. finansforordningens artikel 49

**Delt forvaltning** sammen med medlemsstaterne

**Decentral forvaltning** sammen med tredjelande

**Fælles forvaltning** sammen med internationale organisationer (*angives nærmere*)

*Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

### Bemærkninger

Gennemførelsen af det specifikke mål nr. 1 vil navnlig give et behov for yderligere menneskelige ressourcer til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som anslås til to personer (300 000 EUR pr. år inkl. 2 x 130 000 EUR på budgetposten "personaleudgifter" og 2 x 20 000 EUR på budgetposten "infrastruktur og driftsudgifter"). Et tillægsbudget til missioner på 40 000 EUR vil blive brugt til at støtte medlemsstaterne på stedet, og der vil blive brugt 25 000 EUR til at fremme outreachaktiviteter, som f.eks. workshopper og seminarer over hele Europa.

Derfor vil de samlede anslåede budgetudgifter til EASA beløbe sig til 365 000 EUR, som vil blive fuldt ud dækket ved omplacering inden for agenturets nuværende midler.

<sup>25</sup> Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

<sup>26</sup> Organer omhandlet i finansforordningens artikel 185.

## 2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

### 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

*Angiv hyppighed og betingelser.*

Hvert år kontrolleres og evalueres Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejde som led i udarbejdelsen af den almindelige årsberetning for det forløbne år og arbejdsprogrammet for det efterfølgende år. Disse to dokumenter vedtages af agenturets bestyrelse og sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

Hvert femte år gennemføres der en uafhængig ekstern evaluering af, hvor effektivt Luftfartssikkerhedsagenturet udfører sine opgaver, og hvilken betydning de fælles regler og agenturets arbejde har for luftfartssikkerheden som helhed.

### 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

#### 2.2.1. Konstaterede risici

ikke relevant

#### 2.2.2. Påtænkt(e) kontrolmetode(r)

Hvert år kontrolleres og evalueres Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejde som led i udarbejdelsen af den almindelige årsberetning for det forløbne år og arbejdsprogrammet for det efterfølgende år. Disse to dokumenter vedtages af agenturets bestyrelse og sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

### 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

*Angiv eksisterende og påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.*

Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget. Hvert år forelægger den administrerende direktør et detaljeret regnskab for alle indtægter og udgifter i det foregående regnskabsår for Kommissionen, Revisionsretten og agenturets bestyrelse. Desuden har Kommissionens interne revisor samme beføjelser over for Luftfartssikkerhedsagenturet som over for Kommissionens tjenestegrene, og agenturet har en intern revisionsordning svarende til Kommissionens.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF)<sup>27</sup>, samt den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af OLAF, gælder uindskrænket for Luftfartssikkerhedsagenturet.

<sup>27</sup> EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

### 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

#### 3.1. Udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og berørte udgiftsposter (den nye flerårige finansielle ramme 2014-2020)

- Eksisterende udgiftsposter i budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne(2014-2020).

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer [Beskrivelse.....]	OB/IOB <sup>(28)</sup>	fra EFTA- <sup>29</sup> lande	fra kandidatlande <sup>30</sup>	fra tredjelande	i.h.t. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
1	(Ny) 06.02.02 Tilskud til EASA	OB/ <del>IOB</del>	JA	NEJ <sup>31</sup>	NEJ	NEJ

<sup>28</sup> OB = opdelte bevillinger/OIB = ikke-opdelte bevillinger.

<sup>29</sup> EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

<sup>30</sup> Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

<sup>31</sup> Deltagelse af europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet, herunder Schweiz, Norge og Island.

### 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

#### 3.2.1. Sammenfatning af den anslåede virkning for udgifterne<sup>32</sup>

i mio. EUR (tre decimaler)

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:</b>	1	Intelligent og inklusiv vækst
---	---	-------------------------------

GD MOVE:			År N <sup>33</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	År N + 4 og senere (ubegrænset)	I ALT
• Aktionsbevillinger								
Budgetpost: ny 06.02.02	Forpligtelser	(1)	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Betalinger	(2)	0.365	0.365	0.365	0.365		
Administrationsbevillinger finansieret over bevillinger for særprogrammer <sup>34</sup>								
<b>Bevillinger I ALT til GD MOVE</b>	Forpligtelser	= 1 + 1a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Betalinger	= 2 + 2a+3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Betalinger	(5)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT								
<b>Bevillinger I ALT</b>	Forpligtelser	=4+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	

<sup>32</sup> Disse beløb dækkes ved omplacering.

<sup>33</sup> Det antages, at år N er 2014, året for en mulig vedtagelse.

<sup>34</sup> Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

<b>under UDGFITSOMRÅDE 1</b> i den flerårige finansielle ramme	Betalinger	=5+6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
---	------------	------	-------	-------	-------	-------	--------------	--

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:</b>	<b>5</b>	“ Administrationsudgifter “ <sup>35</sup>
---	----------	---

i mio. EUR (tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	<b>I ALT</b>
GD: <.....>							
• Menneskelige ressourcer							
• Andre administrationsudgifter							
<b>I ALT GD &lt;.....&gt;</b>	Bevillinger						
<b>Bevillinger I ALT</b> <b>under UDGFITSOMRÅDE 5</b> i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)						

i mio. EUR (tre decimaler)

		År N <sup>36</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	<b>I ALT</b>
<b>Bevillinger I ALT</b> <b>under UDGFITSOMRÅDE 1-5</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser						
	Betalinger						

<sup>35</sup> Ingen administrative udgifter for GD MOVE.

<sup>36</sup> År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

### 3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater			År N <sup>37</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	År N + 4 og senere (ubegrænset)		I ALT		
	RESULTATER										
	Resultaternes art <sup>38</sup>	Resultaternes gnsntl. omkostninger	Antal resultater	Udgifter	Antal resultater	Udgifter	Antal resultater	Udgifter	Antal resultater	Udgifter	Samlede resultater (antal)
SPECIFIKT MÅL NR. 1 <sup>39</sup> ...											
- Resultat	Jf. *	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365		
<b>UDGIFTER I ALT</b>			0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365		

\* Resultatet er ikke kvantificerbart og fastlægges som "bidrag til forbedring af luftfartssikkerheden".

<sup>37</sup> Det antages, at år N er 2014, året for en mulig vedtagelse.

<sup>38</sup> Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

<sup>39</sup> Som beskrevet i del 1.4.2. "Specifikt mål...".

### 3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

#### 3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År N <sup>40</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

<b>UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
<b>Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							

<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5<sup>41</sup> i den flerårige finansielle ramme</b>							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
<b>Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							

<b>I ALT</b>							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

<sup>40</sup> År N er lig med det år, hvor iværksættelsen af forslaget/initiativet begynder.

<sup>41</sup> Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

### 3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer til GD MOVE
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

*Overslag angives i hele tal (eller med højst én decimal)*

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
<b>• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>							
XX 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
<b>• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter) FTE)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (KA, V, UNE under den samlede bevillingsramme)							
XX 01 02 02 (KA, V, UED, LA og UNE i delegationerne)							
<b>XX 01 04 yy</b> <sup>43</sup>	- i hovedsædet <sup>44</sup>						
	- i delegationerne						
<b>XX 01 05 02</b> (KA, V, UNE- indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V, UNE – direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
<b>I ALT</b>							

**XX** angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

<sup>42</sup> CA = kontraktansat, INT = agenturpersonale (vikar), JED = "unge eksperter ved delegationerne", LA = lokalansat, SNE= udstationeret national ekspert.

<sup>43</sup> Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

<sup>44</sup> Angår især strukturfonde., Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Fiskerifond (EFF).



### 3.2.4. Forenelighed med den fremtidige flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med den fremtidige flerårige finansielle ramme (2014-2020)<sup>45</sup>.
- Forslaget/initiativet kræver en omlægning af det relevante udgiftsområde i den kommende flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.<sup>46</sup>

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

### 3.2.5. Tredjemand's bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I alt
Organ, som deltager i samfinansieringen (angives)								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

<sup>45</sup> Der foregår stadig drøftelser om den flerårige finansielle ramme (2014-2020).

<sup>46</sup> Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

### 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
  - for egne indtægter
  - for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger <sup>47</sup>					Indsæt så mange kolonner som nødvendigt for at vise varigheden af virkningerne (jf. punkt 1.6)		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel .....									

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

<sup>47</sup>

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra opkrævningsomkostningerne på 25 % er trukket.