



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.09.2001
KOM(2001) 532 endelig

2000/0343 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Kommissionen forelagde den 19. december 2000 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (KOM(2000)847/endelig - C5-0764/2000 - 2000/0343(COD)) for vedtagelse i henhold til samrådsproceduren i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

Europa-Parlamentet vedtog den 14. juni 2001 en række ændringsforslag ved førstebehandling. Kommissionen afgav ved denne lejlighed udtalelse om hvert enkelt ændringsforslag, idet den angav hvilke ændringsforslag den fuldt ud eller delvis kunne acceptere og hvilke ændringsforslag den ikke kunne inkludere. Af de 10 ændringsforslag, der var vedtaget af Europa-Parlamentet, accepterede Kommissionen syv i sin helhed og et delvist, idet den foreslog at anvende en anden formulering for at efterkomme ånden heri.

I lyset af disse udviklinger har Kommissionen udarbejdet dette ændrede forslag.

1. ÆNDRINGER TIL BETRAGTNINGERNE

Der er blevet tilføjet en henvisning til udviklingerne i konventionen om internationale civil luftfart (Convention on International Civil Aviation - ICAO) for at vise, at overensstemmelse med andre tekniske indberetningskrav, f.eks. ICAO's ADREP (Accident/Incident Reporting) system også bør sikres. Det bør bemærkes, at en repræsentant fra ICAO deltager i ECCAIRS styringsudvalg.

2. ÆNDRINGER TIL ARTIKEL 4 OG 6

I det oprindelige forslag skulle hændelser indberettes til den kompetente myndighed, der var udpeget af den enkelte medlemsstat. Det af Europa-Parlamentet foreslåede ændringsforslag sigtede på at indberette hændelser til den kompetente myndighed i det land, hvor hændelsen fandt sted, den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor luftfartøjet er registreret og/eller den kompetente myndighed, som har udstedt certifikat til operatøren. Den foreslåede formulering kunne medføre flere indberetninger af samme hændelse til forskellige myndigheder, hvilket kunne medføre risiko for en skæv analyse, idet den samme hændelse indberettes flere gange og dermed får for stor betydning.

Det ændrede forslag indfører derfor et nyt stk. 2 i artikel 6, som kræver, at medlemsstaterne meddeler andre involverede myndigheder hændelsesrapporter, som indgår i databasen.

3. ÆNDRING TIL ARTIKEL 7, STK. 2

Spørgsmålet om viderebringelse af oplysninger har givet anledning til mange kommentarer fra medlemmerne af Europa-Parlamentets udvalg om regionalpolitik, transport og turisme. Kommissionen har også modtaget kommentarer fra sammenslutningen af EU-luftfartsselskaber, Airport Council International og European Cockpit Association, som udtrykker betænkeligheder vedrørende dette spørgsmål.

Kommissionen modtager derfor med glæde Europa-Parlamentets ændringsforslag, som styrker betingelserne forbundet med udbredelse af oplysninger.

4. ÆNDRING TIL ARTIKEL 7, STK. 3

Dette er blot en omredigering for at gøre teksten mere læselig.

5. ÆNDRING TIL ARTIKEL 8, STK. 1

Dette er blot en omredigering for at gøre teksten mere læselig.

6. ÆNDRING TIL ARTIKEL 8, STK. 3

Europa-Parlamentet anmodede om at udelade dette stykke.

Kommissionen havde med dette stykke til hensigt at beskytte personer, som i god tro er involveret i en hændelse blot med den begrænsning, at de retlige myndigheder i de fleste medlemsstater ikke kan nægtes adgang til oplysninger i forbindelse med en undersøgelse.

Det viser sig, at anerkendelse af dette princip ikke var acceptabel for nogle parter. Kommissionen har derfor accepteret denne ændring, selv om den mener, at udeladelse af dette stykke også fjerner det generelle princip om beskyttelse af involverede enkeltpersoner.

7. ÆNDRING TIL ARTIKEL 8, STK. 4

Dette stykke sigter på at beskytte indberettere og de oplysninger, de fremkommer med, for at garantere fri og fortrolig indberetelse til fordel for sikkerhed, således at forebyggende korrigerende indsats prioriteres frem for en straffende reaktion.

Ændringen til dette stykke specificerer, hvilket er gavnlig, at en sådan beskyttelse ikke gælder for grov forsømmelighed.

8. ÆNDRING TIL ARTIKEL 11, STK. 1

Ændringen specificerer, at medlemsstaterne har to år til at efterkomme direktivet. Dette forekommer både realistisk og tilstrækkeligt til at garantere hurtigst mulig indførelse af et system, der gavner sikkerheden.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁴ og

ud fra følgende betragtninger:

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

¹ EFT C, s.

² EFT C, s.

³ EFT C, s.

⁴ EFT C, s.

- (7) Den civile luftfarts forskellige personalekategorier oplever hændelser, som har betydning for forebyggelsen af ulykker, og bør derfor indberette dem.
- (8) Mulige risici vil kunne påvises med langt større effektivitet, hvis der udveksles oplysninger om indtrufne episoder.
- (9) Der er behov for software til støtte for informationsudveksling mellem forskellige systemer.
- (10) Sikkerhedsoplysninger bør stå til rådighed for organer, der skal udarbejde regler for den civile luftfarts sikkerhed eller efterforske ulykker og hændelser i Fællesskabet, og efter behov også for personer, der kan lære af dem og træffe eller iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at forbedre sikkerheden.
- (11) Da sikkerhedsoplysninger er følsomme, kan indsamlingen af dem kun sikres ved at garantere deres fortrolighed og beskytte kilden og det civile luftfartspersonales fortrolighed.
- (12) Offentligheden bør have almindelige oplysninger om luftfartssikkerheden.
- (13) De obligatoriske indberetningsordninger suppleres med fortrolige indberetningsordninger, hvorefter der især skal indsamles oplysninger om hændelser, som skyldes menneskelige fejl.
- (14) Der bør træffes lovgivningsmæssige foranstaltninger til indførelse af fortrolige indberetningsordninger.
- (15) De foranstaltninger, som kræves til gennemførelse af dette direktiv, vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁵.
- (16) Der bør sikres overensstemmelse med de tekniske indberetningskrav, som er blevet udarbejdet af de nationale eksperter i Eurokontrol og JAA, og listen over indberetningspligtige hændelser tager hensyn til disse to europæiske organisationers arbejde. **Der tages ligeledes hensyn til udviklinger inden for rammerne af ICAO.**
- (17) I overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i traktatens artikel 5, kan den foreslåede foranstaltnings formål, dvs. forbedring af luftfartssikkerheden, ikke opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne, da indberetningsordninger, som benyttes af medlemsstaterne enkeltvis, er mindre effektive end et koordineret informationsudvekslingsnet, hvormed mulige sikkerhedsproblemer hurtigt kan påvises, og det opfyldes derfor bedre af Fællesskabet. Dette direktiv begrænser sig til det, som er strengt nødvendigt for at nå målet og har ikke mere vidtgående konsekvenser -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

⁵ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 1

Formål

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

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

Artikel 2

Anvendelsesområde

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

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

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

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

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

Artikel 4

Obligatorisk indberetning

1. Medlemsstaterne forlanger, at indberetningspligtige hændelser indberettes til den kompetente myndighed i artikel 5, stk. 1, af enhver, som:

- a) fører eller har kommandoen over en turbinedrevet flyvemaskine eller en offentlig transportmaskine, som benyttes af den kompetente myndighed for civil luftfart eller flyves under dens kontrol
 - b) fremstiller eller vedligeholder sådanne flyvemaskiner eller udstyr eller dele til dem
 - c) underskriver en attest på vedligeholdelseeftersyn eller en ibrugtagningstilladelse for sådanne flyvemaskiner, sådanne dele eller sådant udstyr
 - d) udfører en kvalificeret flyveleders opgaver
 - e) optræder som leder af en lufthavn, der benyttes af offentlige transportfly
 - f) udfører opgaver i forbindelse med montering, ændring, vedligeholdelse, reparation, eftersyn, flykontrol eller inspektion af udstyr, som benyttes eller skal benyttes i forbindelse med flyvekontrolltjeneste eller navigationsstøtte til fly
 - g) udfører opgaver i forbindelse med betjening af flyvemaskinen på jorden, herunder brændstofpåfyldning, klargøring, udarbejdelse af loadsheet, lastning, af-isning og bugsering.
2. Medlemsstaterne tilskynder alle, der i forbindelse med andre former for civil luftfart udfører opgaver svarende til dem, som beskrives i stk. 1, til at foretage frivillig indberetning.
3. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, afgøre, om nye kategorier af indberettere skal føjes til stk. 1, og om bilagene skal ændres for at udvide eller ændre eksemplerne.

Artikel 5

Indsamling og opbevaring af oplysninger

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

Følgende myndigheder kan få overdraget denne opgave:

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

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

2. De indberetninger, der indsamles i henhold til artikel 4, opbevares i en database.

3. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsrelevante oplysninger, der skyldes analyse af fortrolige indberetninger, som omfattes af artikel 9, også oplagres i denne database.

Artikel 6

Udveksling af oplysninger

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

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

2. Når en medlemsstats kompetente myndighed, som er udpeget i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, modtager en indberetning, registreres denne i myndighedens database og myndigheden meddeler, alt efter tilfældet, den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor hændelsen fandt sted, hvor luftfartøjet er registreret, hvor luftfartøjet er fremstillet og/eller hvor operatøren har modtaget certifikat.

~~3~~2. Kommissionen udarbejder et særligt software med henblik på dette direktivs anvendelse. Medlemsstaterne kan benytte dette software til drift af deres egen database.

~~4~~3. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, træffe passende foranstaltninger for at fremme udvekslingen af oplysninger i henhold til stk. 1.

Artikel 7

Videregivelse af oplysninger

1. Alle organer, der har til opgave at opstille regler for den civile luftfarts sikkerhed eller efterforske luftfartsulykker i Fællesskabet skal have adgang til oplysninger om de hændelsesindberetninger, der indsamles og udveksles i henhold til artikel 5 og 6, så de kan drage de sikkerhedsmæssige konklusioner af de indberettede hændelser.

2. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, beslutte at frigive udvalgte oplysninger til de indberetterkategorier, der beskrives i artikel 4, stk. 1, og til andre interesserede parter. Sådanne beslutninger, som kan være generelle eller individuelle, skal gå ud fra behovet for

a) at give personer og/eller foretagender de oplysninger, de behøver for at kunne afhjælpe mangler i luftfartssikkerheden og forbedre den

b) at give de organer, som beskæftiger sig med luftfartssikkerhed eller dertil knyttede anliggender, mulighed for at analysere hændelserne.

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

Den, der modtager oplysninger, forpligter sig til ikke at videregive disse oplysninger.

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

Artikel 8

Beskyttelse af oplysninger

1. Oplysninger, der udveksles i henhold til artikel 6 og videregives i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2, er fortrolige og må kun benyttes til formål i forbindelse med ~~deltagernes og modtagernes~~ aktiviteter **som nævnt i artikel 1.**
2. Uanset hændelsens type eller klassificering, må navne eller adresser på enkeltpersoner aldrig registreres i den database, der nævnes i artikel 5, stk. 2.
- ~~3. Den kompetente myndighed må ikke videregive navnet på den person, som har foretaget indberetningen, eller på personer, der berøres af den, medmindre det er nødvendigt af hensyn til en retslig efterforskning, eller de pågældende personer har givet tilladelse til det.~~
- 3.** Medlemsstaterne afstår fra at retsforfølge uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, der kun kommer til deres kundskab, fordi de er blevet indberettet efter den obligatoriske, nationale indberetningsordning, **medmindre der er tale om en tilsidesættelse af pligt, som kan anses for at være grov uagtsomhed.**
- 4.** Medlemsstaterne tilpasser deres love og administrative bestemmelser, så det sikres, at ansatte, der korrekt og behørigt indberetter episoder, de har kendskab til, ikke udsættes for sanktioner fra arbejdsgiverens side.
- 6.** Denne artikel gælder under hensyntagen til nationale bestemmelser for retsmyndighedens adgang til oplysninger.

Artikel 9

Fortrolig indberetning

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

Artikel 10

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der blev oprettet ved artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart⁶.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF afvendelse under hensyntagen til afgørelsens artikel 8.

⁶ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

3. Den periode, som er foreskrives i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest ~~den~~ **to år efter dets ikrafttræden**. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen herom.

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

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

Artikel 12

Ikrafttrædelse

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

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG II

Liste over eksempler på indberetningspligtige hændelser

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

A) FLYVEAKTIVITETER

i) Flystyring

- a) En undvigemanøvre, som er nødvendig for at undgå sammenstød med en anden flyvemaskine, en terrænhindring eller en anden genstand eller for at undgå en farlig situation, eller fordi en afværgemanøvre er påkrævet.
- b) Start- eller landingsepisoder, herunder forebyggende landing eller nødlanding. Episoder som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider. Start, afbrudt start, landing eller landingsforsøg på en lukket, optaget eller forkert bane.
- c) Alvorligt svigt med hensyn til at opnå den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
- d) Kritisk lav brændstofbeholdning eller manglende evne til brændstofoverførsel eller udnyttelse af den samlede brændstofbeholdning.
- e) Kontroltab (herunder delvis eller midlertidigt kontroltab), uanset årsagen.
- f) Hændelser i nærheden af eller over V1, som skyldes eller fremkalder en risiko eller potentielt farlig situation (f.eks. startafbrydelse, halestød, tab af maskinkraft osv.).
- g) Go-around (afbrudt landing), som medfører en farlig eller potentielt farlig situation.
- h) Utilsigtet, men betydelig afvigelse fra flyvehastigheden eller den planlagte kurs eller højde (mere end 300 ft i ikke-RVSM luftrum), uanset årsagen.
- i) Nedstigning under beslutningshøjde eller minimal nedstigningshøjde uden den nødvendige visuelle reference.
- j) Overvægtslanding - en landing, som anses for at kræve en "overvægtslandingskontrol".
- k) Overskridelse af grænserne for brændstoflige vægt.
- l) Ukorrekt indstilling af en SSR-kode eller en højdemåler, som medfører eller kan medføre en farlig situation.
- m) Ukorrekt programmering af eller fejlagtige angivelser i navigations- eller præstationsberegningssystemer eller brug af ukorrekte data, som medfører eller kan medføre en farlig situation.

- n) Ukorrekt modtagelse eller fortolkning af radiotelefonmeddelelser, som medfører eller kan medføre en farlig situation.
- o) Fejl eller svigt i brændstofssystemet, som har betydelig indflydelse på brændstofforsyningen og/eller brændstoffordelingen.
- p) Flyvemaskinen forlader det overfladebelagte område, hvad der medfører eller kan medføre en farlig situation.
- q) Utilsigtet ukorrekt betjening af instrumenter, som medfører eller kan medføre en betydelig risiko.
- r) Manglende mulighed for at opnå den flykonfiguration, som en bestemt del af flyvningen kræver (f.eks. landingsstel og hjullemme, flaps, stabilisatorer, slats osv.).
- s) En risiko eller potentiel risiko, som opstår på grund af en bevidst simulering af faresituationer i forbindelse med øvelser, systemcheck- eller uddannelsessituationer.
- t) Unormal vibration, som konstateres af besætningen.
- u) Unormal tilisning med betydelig påvirkning af præstation eller manøvreedygtighed til følge
- v) Udløsning af enhver form for primært advarselssystem i forbindelse med manøvrering af flyet, f.eks. konfigurationsadvarsel, stall-advarsel (stick shake), advarsel om for høj hastighed osv., medmindre
- w) besætningen med sikkerhed fastslår, at advarslen er falsk. Det forudsætter dog, at besætningens reaktion på den falske advarsel ikke medfører vanskeligheder eller risiko
- x) det sker i forbindelse med uddannelse eller kontrol.
- y) GPWS varsel, når:
- (1) flyet kommer tættere på jorden end planlagt eller forventet, eller
 - (2) advarslen forekommer under IMC eller om natten, og det fastslås, at den er udløst af for høj nedstigningshastighed (Mode 1), eller
 - (3) advarslen skyldes, at landingsstel eller landingsflap ikke udløses på det rigtige tidspunkt under indflyvningen (Mode 4), eller
 - (4) der opstår eller kan være opstået vanskeligheder eller risiko på grund af besætningens reaktion på "advarslen", f.eks. formindsket afstand til anden trafik. Det kan dreje sig om advarsler af enhver kategori, dvs. ægte, problem eller falsk.
- z) GPWS varsel,:
- (1) hvis der opstår eller kan opstå vanskeligheder eller risiko på grund af besætningens reaktion på "alarmen".
- aa) ACAS RA
- bb) Episoder, der skyldes luftstrømmen fra jetmotorer eller propeller og medfører alvorlig skade.

ii) **Katastrofetilfælde**

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

iii) **Indisposition blandt besætningsmedlemmerne**

- a) Indisposition blandt besætningsmedlemmerne, også hvis det sker før afgang, hvis det vurderes, at det kan føre til indisposition efter starten.
- b) Indisposition blandt kabinepersonalet, som gør dem ude af stand til at udføre vigtige opgaver i katastrofetilfælde.

iv) **Tilskadekomst**

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

v) **Vejrforhold**

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

d) Pludselige vindretningsskift, som medfører alvorlige manøvreringsvanskeligheder.

vi) **Sikkerhed**

a) Ulovlige anslag mod flyet, herunder bombetrusler eller kapring.

b) Vanskeligheder med at berolige berusede, voldsomme eller uregerlige passagerer, når det medfører en farlig situation.

c) Opdagelse af en blind passager.

vii) **Andre forhold**

a) Gentagen forekomst af en særlige type hændelser, der ikke som enkelttilfælde kan betragtes som "indberetningspligtige", men på grund af deres hyppighed indebærer en potentiel fare.

b) Sammenstød med en fugleflok, som påfører flyet alvorlig skade eller tab eller svigt af vigtige funktioner.

c) Randhvirvler, som medfører betydelige manøvreringsvanskeligheder.

d) Andre forhold, som anses for at bringe eller kunne bringe flyet og de ombordværende i fare.

b) FLYTEKNIK

viii) **Konstruktion**

a) Flykonstruktionsfejl, der ikke klassificeres som ulykker.

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

(1) Skade på et vigtigt konstruktionselement, der ikke er blevet kvalificeret som skadetolerant (et element med begrænset levetid). De vigtige konstruktionselementer er dem, der medvirker afgørende til, at belastninger i forbindelse med flyvning, landing og trykforhold kan tåles, og som, hvis der er fejl ved dem, kan bevirke, at flyvemaskinen er behæftet med katastrofale fejl.

(2) Typiske eksempler på sådanne elementer findes for store flyvemaskiners vedkommende i AC/ACJ 25. 571 (a) "damage tolerance and fatigue evaluation of structure" og i det tilsvarende ACJ-materiale for rotorfly.

- (3) Fejl eller skader, som overskrider de skader, der kan tillades på et vigtigt konstruktionselement, der er blevet kvalificeret som skadetolerant, når de påvises under regelmæssig kontrol.
- (4) Skader eller fejl, som overskrider de tilladte tolerancer for et konstruktionselement og kan formindske konstruktionens stivhed i en sådan grad, at de fastsatte marginer for vibration, afvigelse eller reversering ikke længere overholdes.
- (5) Skade eller fejl hos et konstruktionselement, som kan føre til frigørelse af materiale, der kan skade de ombordværende.
- (6) Skade eller fejl hos et konstruktionselement, der kan bevirke, at systemerne ikke fungerer korrekt.
- (7) Tab af flydele under flyvningen.

ix) Systemer

Følgende fælles kriterier foreslås for alle systemer.

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

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

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

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

a) *Motorer*

Flytyper med en eller to motorer

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

Flytyper med tre eller flere motorer

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

Motorer: Alle flytyper:

- (c) Motorstop eller alvorligt motorsvigt i en motor, når: det sker i en kritisk fase under flyvningen (f.eks. V1, eller under indflyvning/landing) eller forholdene er usædvanlige, eller der opstår uforudsete følger (f.eks. ukontrollabelt svigt, brand, manøvreringsproblemer osv.)
- (d) Ukontrollabelt svigt, alt for høj hastighed eller manglende mulighed for at kontrollere en højhastighedsroterende komponents hastighed (det kan f.eks. dreje sig om: hjælpegenerator, tryklufsstartmotor, luftkonditioneringsystem, luftturbinemotor, propel eller rotor)
- (e) fejl eller svigt i motor- eller generatordele af en eller flere af følgende årsager:

- (1) manglende kontrol med højenergiestprodukter
- (2) vedholdende indvendig eller udvendig brand eller udslip af varm gas
- (3) sammenbrud i motorstruktur eller motorophæng, helt eller delvis tab af større generatordele
- (4) motorskade, som forårsager synlige dampe eller usynlige skadelige eller giftige dampe i kabinens konditioneringsluft
- (f) ukontrollerede tab af kraft/fremdrift, uønskede ændringer eller vibrationer, når:
 - (1) de kan påvirke mere end en motor i et flermotorers fly, især et tomotorers fly, eller
 - (2) de betragtes som for voldsomme til et enmotors fly, eller
 - (3) det drejer sig om et flermotorers fly, men den samme eller en lignende motortype benyttes i enmotors fly
- (g) fejl, som konstateres i en levetidskontrolleret del og kræver udskiftning af den, før dens levetid er udløbet
- (h) fejl af fælles oprindelse, som kan medføre en så hyppig forekomst af motorstop under flyvningen, at der er fare for, at en eller flere motorer får motorstop under den samme flyvning
- (i) en anden trykretning end den, piloten har ønsket, eller et trykreverseringssystem, der ikke fungerer eller fungerer utilsigtet
- (j) betydelig mangel på reaktion på pilotens føring af gashåndtaget ved anvendelse af en enkelt motor
- (k) en motorbegrænser eller kontrolanordning, der ikke fungerer, når den skal, eller fungerer utilsigtet
- (l) betydelig overskridelse af motorparametrene
- (m) manglende mulighed for ved hjælp af normale procedurer at slukke en motor eller kontrollere kraft, tryk eller RPM
- (n) manglende mulighed for at genstarte en funktionsdygtig motor.

b) *Propeller og transmissioner*

- (1) skader eller fejl, som kan medføre hel eller delvis løsgørelse af propelbladene og/eller betydelige vibrationer
- (2) skader eller fejl i propellens gear-/udvekslingssystem, som kan føre til løsgørelse af propelenheden under flyvningen og/eller svigtende propelkontrol
- (3) aktivering af trykreversering i utide
- (4) ændring af automatisk kantstilling eller stigning i utide

(5)for høj hastighed

(6)manglende mulighed for at kontrollere stigningen

c) *APU*

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

(2)manglende mulighed for at slukke APU

(3)for høj hastighed

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

xi) **ETOPS**

a) Tab af et hydraulisk system

b) Tab af et luftaftapningssystem

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

xii) **Andre forhold**

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

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

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

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

e) Manglende kontrol fra pilotsædet under flyvningen

C) FLYVEDLIGEHOJDELSE OG FLYREPARATION

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

xiv)Udslip af varm aftapningsluft, som medfører strukturskader

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

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

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

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

c) motor, propel- eller helikopterrotorsystemet

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

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

b) instruksens tilladelige grænser overskrides ved senere overensstemmelseskontrol, og/eller der ikke findes fastsatte reparations- /eller korrektionsprocedurer. F.eks. er indberetning nødvendig, hvis det konstaterede forhold kræver henvendelse til kontrol- eller luftfartsmyndighederne for at få grænserne udvidet og/eller opnå særlige reparations- /korrektionsanvisninger eller procedurer

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

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

xx) Manglende eller mangelfuld overholdelse af de fastsatte vedligeholdelsesprocedurer.

D) LUFTRAFIKTJENESTER, LUFTRAFIKFACILITETER OG GROUND SERVICES

xxi) Luftrafiktjenester

a) Stærkt ukorrekte, utilstrækkelige eller misvisende oplysninger fra kilder på jorden, f.eks. ATC, ATIS, vejrtjenesten, navigationsdatabaser, kort, diagrammer, manualer osv.

b) Opgivelse af lavere sikkerhedshøjde end foreskrevet

c) Opgivelse af ukorrekt højdemålerindstilling

d) Ukorrekt transmission, modtagelse eller fortolkning af vigtige meldinger, når det medfører en farlig situation

e) Mindre afstand mellem fly end foreskrevet i den pågældende situation

f) Enhver form for uautoriseret overskridelse af reguleret luftrum

g) Uautoriserede eller ulovlige RTF-transmissioner

h) Svigt i ATS jord- eller satelittjenester

i) Alvorlige fejl eller skader i overfladebelægningen på lufthavnens manøvreringsområder

j) Lufthavnens manøvreringsområder blokeret af fly, køretøjer, dyr eller andre genstande, så der opstår en farlig eller potentielt farlig situation

k) Fejlagtig eller unøjagtig markering af hindringer eller risici på lufthavnens manøvreringsområde, så der opstår en farlig situation.

xxii) **Lufthavne og lufthavnsfaciliteter**

a) Svigt, alvorlige fejl eller mangler i lufthavnsbelysningen

b) Alvorlig forurening af flystruktur eller flysystemer og flyapparatatur ved transport af bagage eller fragt

c) Ukorrekt fordeling af passagerer, bagage eller fragt, med fare for påvirkning af flyvemaskinens vægt og/eller balance

d) Ukorrekt anbringelse af bagage eller fragt (herunder håndbagage), så der kan opstå risiko for flyvemaskinen, dens besætning eller de ombordværende, eller evakuering i en nødsituation hindres

e) Mangelfuld anbringelse af fragtcontainere eller andre omfangsrige stykker gods

f) Transport eller påtænkt transport af farligt gods i modstrid med gældende regler, herunder ukorrekt mærkning og emballering af farligt gods

xxiii) **Passagerbetjening, bagage og fragt**

a) Sammenstød mellem et fly i bevægelse og et andet fly, et køretøj eller en anden genstand på jorden

b) Betydeligt spild under brændstofpåfyldning

c) Påfyldning af ukorrekte brændstofmængder, som kan få afgørende indflydelse på maskinens flyvetid, præstation, balance eller strukturstyrke

d) Påfyldning af en forurenede eller ukorrekt brændstofftype eller anden nødvendig væske (herunder ilt og drikkevand).

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

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

b) Manglende eller mangelfuld overholdelse af de fastlagte kontrolprocedurer.

BILAG II

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

1. Luftkonditionering/ventilation

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

2. Autopilotssystem

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

3. Kommunikation

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

4. El-forsyningssystem

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

5. Cockpit/Kabine/Fragt

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

6. Brandsikringssystem

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

c) manglende alarm i konkrete brandtilfælde

7. Styresystem

a) manglende symmetri mellem flaps, slats, spoilere osv.

b) begrænset bevægelighed, stivhed eller svag eller forsinket reaktion ved anvendelse af det primære styresystem eller de dertil knyttede trimme- og fastlåsningsystemer

c) ukontrollable styreflader

d) styrefladevibrationer, som konstateres af besætningen

e) mekaniske fejl i eller frakobling af styreanordninger

f) betydelig påvirkning af flyets normale styring eller forringelse af flyveegenskaberne

8. 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 hos anti-is-/afisningssystemet

b) tab af mere end et sondeopvarmningssystem

c) manglende evne til at opnå symmetrisk vingeafisning

- d) Unormal tilisning med betydelig påvirkning af præstation eller manøvredegygtighed til følge
- e) betydelig påvirkning af besætningens synsfelt

11. Indikator-/advarsels-/og registreringssystemer

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

12. Landingsstel/bremser/dæk

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

13. Navigationssystemer (herunder præcisionsindflyvningssystemer) og luftdatasystemer

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

14. Ilt

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

15. Luftaftapningssystem

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

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS TITEL:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

2. BUDGETPOST

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

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

3. RETSGRUNDLAG

Artikel 80, stk. 2

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN:

4.1 Foranstaltningens generelle formål

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

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Ikke fastsat.

5. KLASSIFICERING AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Udgifter, som ikke er obligatoriske

5.2 Ikke-opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

De enkelte medlemsstater skal indføre deres egne ordninger for obligatorisk indberetning af hændelser og sende oplysningerne til ECCAIRS-databasen. ECCAIRS-systemet skal varetages, ajourføres og holdes teknisk vedlige af Det Fælles Forskningscenter i Ispra. Udviklingen af ECCAIRS er tidligere blevet finansieret over budgetpost B6-792, men da denne post er blevet ophævet, har FFC måttet anmode om at videreføre denne aktivitet under det femte rammeprogram. I 2001 og 2002 bidrager FFC med 1,7 mio. EUR til ECCAIRS-programmet under det femte rammeprogram, resten af omkostningerne dækkes af GD Transport og Energi. Herefter genvurderer FFC og GD Transport og Energi situationen ud fra det eventuelle sjette rammeprogram's muligheder med henblik på at supplere GD Transport og

Energis bidrag fra dets normale budget for transportsikkerhed og eventuelt budgettet for konkurrencebaserede aktiviteter.

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

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

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

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

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

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

7.4 Vejledende forfaldsplan for bevillingerne

mio. EUR

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

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

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

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

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

desuden efter behov blive stillet til rådighed for andre, som medvirker til luftfartssikkerheden (forskere, producenter, luftfartsselskaber, piloter osv.) hvis de kan bruge dem til forbedring af den. Desuden vil de regionale ordninger for fortrolig indberetning tage sig af de fleste af de hændelser, der skyldes menneskelige fejl, og som ikke ellers ville være blive indberettet.

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

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

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

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

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

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

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

En sådan ordnings betydning for sikkerheden (f.eks. det antal ulykker, der forhindres) kan ikke måles, men omkostningseffektiviteten kan vurderes på grundlag af de faktiske tal for en enkelt større ulykke med et jumbofly, som anslås til 650 mio. EUR i direkte omkostninger (flyets værdi, erstatningskrav, eftersøgnings- og redningsaktioner, bjærgning, efterforskning og oprydning), mens det vil koste et større luftfartsselskab yderligere 400 mio. EUR i indirekte omkostninger (mistet anvendelse af fly, øget forsikringspræmie og indtægtstab på grund af kundernes tabte tillid) (kilde: tredje GAIN-verdenskonference, 3.-5. november 1998). Omkostningerne ved en større ulykke kan derfor udgøre 500 gange de årlige omkostninger ved en foranstaltning som den, der beskrives i punkt 7.

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

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

10.1 Virkning på antallet af stillinger

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

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

10.2 Samlet finansiel virkning af personaleforøgelser

EUR

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

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

10.3 Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af foranstaltningen

EUR

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

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