



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 21 december 2012 (11.01)  
(OR. en)**

**18118/12**

**Interinstitutioneel dossier:  
2012/0361 (COD)**

**AVIATION 203  
CODEC 3132**

**VOORSTEL**

---

van:	de Europese Commissie
d.d.:	19 december 2012
Nr. Comdoc.:	COM(2012) 776 final
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie

---

Hierbij gaat voor de delegaties het voorstel van de Commissie dat bij brief van de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, aan de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie, is toegezonden.

---

Bijlage: COM(2012) 776 final



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 18.12.2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. Algemene achtergrond van het voorstel

Het gemiddelde aantal dodelijke ongevallen in het geregeld passagiersvervoer is de voorbije jaren min of meer stabiel gebleven in de Europese Unie. Volgens de ramingen van de groei van het luchtverkeer zal het aantal vluchten bijna verdubbelen tegen 2030. Als het ongevallenpercentage stabiel blijft en het verkeersvolume toeneemt, betekent dit dus dat het aantal ongevallen zal stijgen.

Het huidige veiligheidssysteem in de luchtvaart is in de eerste plaats een reactief systeem dat berust op technologische vooruitgang, solide wetgeving, gebaseerd op effectief toezicht op de naleving van de regelgeving, en grondig onderzoek van ongevallen, hetgeen leidt tot aanbevelingen voor verbeteringen van de veiligheid. Het is van cruciaal belang dat we lessen trekken uit ongevallen, maar de mate waarin louter reactieve systemen de veiligheid verder kunnen verbeteren, heeft nu zijn grenzen bereikt. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) stimuleert dan ook de overgang naar een meer proactieve en op aanwijzingen gebaseerde benadering van de veiligheid. De effectiviteit van een dergelijk proactief systeem is sterk afhankelijk van het vermogen om alle beschikbare veiligheidsinformatie, inclusief informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart, systematisch te analyseren. Gegevens zijn inderdaad van vitaal belang om gevaren voor de veiligheid op te sporen; zonder degelijke informatie blijven alle pogingen om gevaren op te sporen louter giswerk.

Op het niveau van de Europese Unie is de overgang naar een meer proactief en op aanwijzingen gebaseerd systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid al begonnen met de vaststelling van Richtlijn 2003/42/EG<sup>1</sup>, waarbij elke lidstaat verplicht wordt een systeem voor de melding van voorvallen op te zetten. Deze richtlijn verplicht de lidstaten om informatie over bepaalde incidenten in de burgerluchtvaart te verzamelen, op te slaan, te beschermen en onderling uit te wisselen; voorts worden beroepsmensen uit de luchtvaartsector verplicht om voorvallen in hun dagelijkse activiteiten te melden. Deze richtlijn is in 2007 aangevuld met twee uitvoeringsverordeningen<sup>2</sup>. Bij de eerste uitvoeringsverordening is een Europees Centraal Register (ECR) opgezet waarin de lidstaten alle voorvallen in de burgerluchtvaart moeten verzamelen, en bij de tweede zijn regels vastgesteld voor de verspreiding van de informatie in het ECR. Momenteel zijn ongeveer 600 000 voorvallen in het ECR opgeslagen, en elke dag komen er nog nieuwe bij.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register, PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3; Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart, PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.

## **1.2. Waarom dit voorstel?**

Richtlijn 2003/42/EG verplicht de lidstaten om voorvallen te melden en vormt aldus de basis voor een proactief en op aanwijzingen gebaseerd systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in de Europese Unie. De Europese Unie en de lidstaten slagen er echter onvoldoende in om deze ervaringen te gebruiken om ongevallen te voorkomen. De huidige wetgeving zal niet kunnen beletten dat het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers verder zal stijgen ten gevolge van de verwachte toename van het luchtverkeer.

Hier zijn diverse redenen voor.

Ten eerste is er onvoldoende aandacht voor alle voorvallen, ondanks het feit dat gegevens van essentieel belang zijn om gevaren voor de veiligheid op te sporen. Dit is gedeeltelijk te wijten aan het feit dat de meldingsplicht niet in alle lidstaten betrekking heeft op dezelfde voorvallen. Een andere reden is dat individuen bang zijn om voorvallen te melden (het probleem van de "cultuur van billijkheid"). Individen zullen pas alle voorvallen melden als zij volledig vertrouwen hebben in het systeem; hun wordt immers gevraagd om fouten te melden die zij mogelijk zelfs hebben begaan of waartoe zij hebben bijgedragen. Individen genieten echter niet in alle lidstaten dezelfde bescherming, en zij vrezden door hun hiërarchie te zullen worden gestraft of te worden vervolgd. Het feit dat er geen EU-verplichting bestaat om de meldingsplicht aan te vullen met vrijwillige meldingsregelingen draagt er, samen met het gebrek aan duidelijkheid omtrent de meldingsplicht en de informatiestroom, eveneens toe bij dat onvoldoende voorvallen worden verzameld.

Ten tweede is de integratie van de gegevens over voorvallen niet geharmoniseerd en niet gestructureerd, waardoor de informatie van lage kwaliteit is en de gegevens onvolledig zijn. Dit ondermijnt de samenhang en het nut van de informatie en heeft tot gevolg dat de gegevens slechts in beperkte mate bruikbaar zijn voor veiligheidsdoeleinden.

Ten derde zijn er juridische en organisatorische hinderpalen voor de toegang tot de informatie in het Europees Centraal Register. Volgens de Europese wetgeving moet bepaalde informatie niet-identificeerbaar worden gemaakt. Het doel daarvan was om veiligheidsgevoelige informatie te beschermen, maar in de praktijk heeft dit tot gevolg dat de autoriteiten geen toegang hebben tot belangrijke veiligheidsgerelateerde feiten, zoals de eigenlijke beschrijving van het voorval.

Ten slotte bevat de huidige wetgeving geen bepalingen waarin is aangegeven hoe de lidstaten de verzamelde gegevens moeten gebruiken. Na de vaststelling van de richtlijn is op internationaal niveau overeenstemming bereikt over beginselen voor de analyse en follow-up van de informatie die via systemen voor de melding van voorvallen wordt verzameld, maar deze beginselen zijn nog niet omgezet in Europese wetgeving. Dit heeft geleid tot sterk uiteenlopende benaderingen tussen de lidstaten.

## **1.3. Doel van het voorstel**

Het belangrijkste doel van het initiatief is bij te dragen tot een daling van het aantal luchtvaartongevallen en dodelijke slachtoffers via de verbetering van de bestaande systemen, zowel op nationaal als op Europees niveau, en met name door voorvallen

in de burgerluchtvaart te gebruiken om veiligheidstekortkomingen te verhelpen en te voorkomen dat ze zich opnieuw zouden voordoen.

De specifieke doelstellingen zijn:

- (1) ervoor zorgen dat alle voorvallen die de veiligheid van de luchtvaart in gevaar (kunnen) brengen, worden verzameld en een volledig en duidelijk beeld verschaffen van de veiligheidsrisico's in de Europese Unie en de lidstaten;
- (2) ervoor zorgen dat de gegevens van gemelde voorvallen die in de nationale gegevensbanken en in het ECR zijn opgeslagen, volledig en van goede kwaliteit zijn;
- (3) ervoor zorgen dat alle veiligheidsinformatie die in het ECR is opgeslagen, kan worden geraadpleegd door de bevoegde autoriteiten en dat deze informatie uitsluitend wordt gebruikt voor het verbeteren van de veiligheid;
- (4) ervoor zorgen dat gemelde voorvallen effectief worden geanalyseerd, dat gevaren voor de veiligheid worden opgespoord en, indien relevant, worden aangepakt, en dat toezicht wordt gehouden op de doelmatigheid van de genomen veiligheidsmaatregelen.

#### **1.4. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Het voorstel betreft de vaststelling van een verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart. Het doel van deze nieuwe verordening is de bestaande Richtlijn 2003/42/EG, de uitvoeringsregels daarvan, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 in te trekken en te vervangen en Verordening (EU) nr. 996/2010 te wijzigen<sup>3</sup>. De vaststelling van een algemeen kader voor de melding van voorvallen in de Europese Unie komt in geen enkele andere bepaling rechtstreeks aan bod.

#### **1.5. Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Europese Unie**

Dit initiatief is een van de acties die nodig zijn voor de interne Europese vervoersruimte, zoals beschreven in het witboek van de Commissie uit 2011 "*Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*"<sup>4</sup>. Het is ook een van de actiepunten in de mededeling van de Commissie "*Het opzetten van een systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa*"<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG, PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

<sup>4</sup> COM(2011) 144 definitief.

<sup>5</sup> COM(2011) 670 definitief.

## **2. RESULTATEN VAN RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **2.1. Raadpleging van de belanghebbende partijen en gebruik van expertise**

Tijdens de voorbereidingsfase is uitgebreid overleg gevoerd over de algemene beginselen en minimumnormen voor de raadpleging van de belanghebbende partijen door de Commissie.

De Commissie heeft op 7 april 2011 een vragenlijst naar alle 27 lidstaten gestuurd. Met uitzondering van één lidstaat heeft zij van iedereen antwoord gekregen. Zij heeft ook bezoeken ter plaatse gebracht aan de lidstaten.

De Commissie heeft de belanghebbenden en het ruime publiek geraadpleegd via een openbare raadpleging die van 24 juni 2011 tot 15 september 2011 beschikbaar was op de website "*Uw stem in Europa*". In totaal heeft de Commissie 61 reacties ontvangen<sup>6</sup>.

Overeenkomstig Besluit 98/500/EG<sup>7</sup> werd het Comité voor sociaal overleg in de sector van de burgerluchtvaart verzocht een formeel standpunt in te nemen, voor zover nodig. Bovendien werd de mening gevraagd van het Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities, ENCASIA), overeenkomstig artikel 7, lid 3, van Verordening (EU) nr. 996/2010.

De Commissie heeft alle belanghebbenden en autoriteiten uitgenodigd voor een workshop over de "*cultuur van billijkheid*" op 19 april 2012<sup>8</sup>.

De Commissie heeft ook het standpunt gevraagd van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming. Ten slotte is een studie uitgevoerd over de vaststelling van een gemeenschappelijke risico-indeling van voorvallen in de burgerluchtvaart.

De Commissie heeft rekening gehouden met al deze bijdragen bij het opstellen van de effectbeoordeling en het voorstel.

### **2.2. Effectbeoordeling**

In de effectbeoordeling wordt een overzicht gegeven van de verschillende opties die in overweging zijn genomen. Naast de optie om de huidige situatie ongewijzigd te laten, zijn drie beleidspakketten in overweging genomen om na te gaan hoe Richtlijn 2003/42/EG kan worden herzien.

Beleids pakket 1 heeft tot doel het huidige systeem te verbeteren, namelijk de basiselementen voor een volledig systeem voor de melding van voorvallen vaststellen en de veiligheid van de luchtvaart verbeteren door de wijzigingen van de

---

<sup>6</sup> Een samenvatting van de raadpleging is beschikbaar op de volgende website: [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> Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau; PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

<sup>8</sup> Een samenvatting van de besprekingen en de vastgestelde conclusies zijn beschikbaar op de volgende website: [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).

wetgeving tot het strikt noodzakelijke te beperken en zoveel mogelijk aanbevelingen en richtsnoeren vast te stellen. Dit is de minst intensieve beleidsmaatregel.

Beleidspakket 2 bestaat uit een ambitieuzer pakket beleidsmaatregelen die een wezenlijke herziening van de EU-wetgeving inzake de melding van voorvallen vergen. Het doel van dit pakket is het huidige systeem te verbeteren door de nodige wetgevende eisen vast te stellen die garant staan voor een efficiënt systeem voor de melding van voorvallen op alle niveaus en bij te dragen tot de afname van het aantal luchtvaartongevallen via de vaststelling van processen voor de analyse van verzamelde gegevens, de vaststelling van passende maatregelen en het toezicht op de efficiëntie van het systeem in termen van verbetering van de veiligheid.

Het doel van beleidspakket 3 is het huidige systeem te verbeteren door bevoegdheden van de lidstaten op het gebied van de melding van voorvallen over te dragen naar het EU-niveau en door, net als in beleidspakket 2, eisen vast te stellen voor de analyse van voorvallen, noodzakelijke veiligheidsacties te ondernemen en toezicht te houden op de verbetering. In het kader van dit pakket wordt de verantwoordelijkheid voor het opstellen en beheren van regelingen voor de melding van voorvallen overgedragen aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA).

Rekening houdende met de beoordeling van de verschillende pakketten maatregelen op basis van doelmatigheid, efficiëntie en coherentie, wordt aanbevolen beleidspakket 2 ten uitvoer te leggen omdat de voordelen ervan veel groter zijn dan de kosten. In de effectbeoordeling wordt aangetoond dat alleen beleidspakket 2 volledig tegemoetkomt aan de vastgestelde doelstellingen. Dit beleidspakket vormt dan ook de basis voor dit voorstel.

### **3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **3.1. Samenvatting van het voorstel**

##### *3.1.1. Betere melding van voorvallen*

In het voorstel wordt een passend kader vastgesteld om te garanderen dat alle voorvallen die een gevaar voor de veiligheid van de luchtvaart (kunnen) vormen, worden gemeld.

Ten eerste wordt in het voorstel de vaststelling van verplichte systemen voor de melding van voorvallen (mandatory occurrence reporting systems, MORS) behouden en wordt vermeld welke personen verplicht zijn voorvallen te melden en welke voorvallen moeten worden gemeld in het kader van de MORS. Daarnaast bevat het voorstel ook de verplichting om vrijwillige systemen vast te stellen, die tot doel hebben voorvallen te verzamelen die niet via de MORS zijn gemeld.

Het voorstel bevat ook bepalingen die het juiste kader scheppen om beroepsmensen uit de luchtvaartsector aan te sporen veiligheidsgerelateerde informatie te melden door hen te beschermen tegen sancties, behalve in geval van grove nalatigheid.

### *3.1.2. Verduidelijking van de informatiestroom*

De huidige richtlijn verplicht individuen om voorvallen rechtstreeks aan de autoriteiten van de lidstaten te melden, maar in de realiteit ontvangen de autoriteiten van de lidstaten de meeste meldingen van organisaties die deze verzamelen bij individuen in het kader van hun veiligheidsbeheersproces. Het voorstel houdt rekening met deze evolutie en bevat eisen voor dergelijke organisaties. Organisaties en lidstaten zijn verplicht systemen voor de melding van voorvallen vast te stellen die het mogelijk maken gevaren voor de veiligheid op te sporen. De voorvallen die door organisaties worden verzameld, moeten worden doorgegeven aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten of aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA), voor zover relevant. Alle voorvallen die door lidstaten, organisaties en het EASA worden verzameld, worden samengevoegd in het Europees Centraal Register.

### *3.1.3. Betere kwaliteit en volledigheid van de gegevens*

Dit voorstel bevat een aantal bepalingen die tot doel hebben de kwaliteit en volledigheid van de meldingsverslagen te verbeteren, waardoor het mogelijk wordt de risicogebieden en de behoefte aan actie beter te identificeren.

Meldingsverslagen moeten minimuminformatie bevatten die in verplichte gegevensvelden moet worden ingevuld, zoals de datum, de categorie en de omschrijving van het voorval. Het voorstel bevat ook de verplichting om voorvallen in te delen volgens een Europese gemeenschappelijke risico-indeling. Bovendien moeten kwaliteitscontroleprocessen worden toegepast op de gegevens om de samenhang tussen een meldingsverslag en de oorspronkelijk van de melder verkregen informatie te garanderen. Ten slotte zal de Commissie de lidstaten helpen bij het streven naar hogere normen inzake gegevenskwaliteit en volledigheid door steun te bieden voor de opstelling van richtsnoeren en door gebruik te maken van workshops. Dit alles heeft tot doel te garanderen dat de gegevens op samenhangende en uniforme wijze in de gegevensbanken worden ingevoerd.

### *3.1.4. Verbetering van de informatie-uitwisseling*

Het voorstel komt tegemoet aan de behoefte aan betere informatie-uitwisseling door de bestaande regels te versterken.

In dat perspectief wordt de toegang van de lidstaten en het EASA tot het Europees Centraal Register, dat alle voorvallen bevat die door de lidstaten en het EASA zijn verzameld, uitgebreid tot alle gegevens en informatie in de gegevensbank. Hierdoor krijgen de lidstaten toegang tot veiligheidsgegevens over voorvallen die in hun luchtruim hebben plaatsgevonden maar die door een autoriteit van een andere lidstaat zijn gemeld en beoordeeld.

Als een autoriteit tijdens de beoordeling van gegevens die via de systemen voor de melding van voorvallen zijn verzameld, vaststelt dat veiligheidskwesaties van belang zijn voor een andere autoriteit, bezorgt zij deze informatie tijdig aan de andere autoriteit.

Om de uitwisseling van gegevens en informatie te vergemakkelijken, is in het voorstel bepaald dat alle meldingsverslagen compatible moeten zijn met de



ECCAIRS-software (deze software wordt gebruikt door alle lidstaten en voor het Europees Centraal Register) en met het ADREP-systeem (de ICAO-classificatie die ook in de ECCAIRS-software wordt gebruikt).

### *3.1.5. Betere bescherming tegen ongepast gebruik van veiligheidsinformatie*

De keerzijde van de ruimere toegang tot veiligheidsgegevens en informatie in het Europees Centraal Register is dat moet worden gegarandeerd dat deze gegevens voor gepaste doeleinden worden gebruikt.

Daarom worden in het voorstel de regels versterkt om te garanderen dat de verzamelde gegevens niet alleen vertrouwelijk worden behandeld maar ook alleen ter beschikking worden gesteld en gebruikt om de veiligheid van de luchtvaart in stand te houden of te verbeteren.

Het voorstel tracht ook het negatieve effect af te zwakken dat het gebruik van deze gegevens door de gerechtelijke instanties kan hebben op de veiligheid van de luchtvaart, door de verplichting op te leggen om vooraf regelingen te treffen met bepalingen die het juiste evenwicht vinden tussen de twee openbare belangen in kwestie (rechtspraak en veiligheid van de luchtvaart).

### *3.1.6. Betere bescherming van melders om de blijvende beschikbaarheid van informatie te garanderen*

Het voorstel versterkt de regels inzake de bescherming van de melders van voorvallen, teneinde te garanderen dat mensen vertrouwen hebben in het systeem en dat passende veiligheidsinformatie wordt gemeld.

In het voorstel wordt de verplichting herhaald om meldingsverslagen te anonimiseren en wordt de toegang tot identiteitsgegevens voorbehouden aan bepaalde personen. Bovendien wordt de lidstaten gevraagd om alleen gerechtelijke procedures in te leiden in geval van grove nalatigheid.

De regel waarbij werknemers niet door hun werkgever mogen worden benadeeld op basis van informatie die volgens de regels van deze verordening wordt verstrekt, behalve in geval van grove nalatigheid, wordt versterkt. Organisaties wordt verzocht beleid op te stellen waarin wordt beschreven hoe de bescherming van de werknemers wordt gegarandeerd.

Ten slotte worden nationale organen opgericht waarbij werknemers inbreuken kunnen melden op de regels die hun bescherming garanderen, en moeten indien nodig sancties worden vastgesteld.

### *3.1.7. Invoering van eisen inzake informatieanalyse en vaststelling van follow-upacties op nationaal niveau*

Het voorstel bevordert de overgang naar een meer proactief en op aanwijzingen gebaseerd veiligheidssysteem in Europa aangezien het nieuwe eisen oplegt die de op internationaal niveau overeengekomen regels inzake de analyse en follow-up van de verzamelde voorvallen omzet in EU-wetgeving.

Organisaties en lidstaten moeten de verzamelde informatie analyseren via systemen voor de melding van voorvallen, teneinde veiligheidsrisico's op te sporen en acties te ondernemen om eventuele vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Er wordt toezicht gehouden op de effectiviteit van deze acties voor wat de verbetering van de veiligheid betreft en indien nodig worden aanvullende acties ondernomen.

### *3.1.8. Sterkere analyse op EU-niveau*

Bij artikel 19 van Verordening (EU) nr. 996/2010 is al het beginsel vastgesteld dat de informatie in het Europees Centraal Register moet worden geanalyseerd door het EASA en de lidstaten. Dit beginsel wordt versterkt en de lopende samenwerking wordt in een formeel kader gegoten, namelijk een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten, voorgezeten door het EASA.

De analyse op EU-niveau vult aan wat reeds gedaan wordt op nationaal niveau, met name door op Europees niveau mogelijke veiligheidsproblemen en risicogebieden op te sporen. Deze taak wordt ondersteund door alle voorvallen die door de lidstaten zijn verzameld op geharmoniseerde wijze in te delen in de EU-risico-indeling.

De analyses en activiteiten van het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten zal ten goede komen van zowel het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart als het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart.

### *3.1.9. Grotere transparantie naar het publiek toe*

Het voorstel laat de noodzakelijke vertrouwelijkheid van bepaalde informatie ongemoeid, maar zorgt toch voor grotere transparantie over luchtvaartveiligheid naar het grote publiek toe door de publicatie van jaarlijkse veiligheidsoverzichten met informatie over acties die uit hoofde van deze verordening zijn genomen, tendensen en geaggregeerde gegevens.

## **3.2. Rechtsgrondslag**

Het voorstel is gebaseerd op artikel 100, lid 2, VWEU.

## **3.3. Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie vallen. De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende door de individuele lidstaten worden verwezenlijkt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Europese Unie worden verwezenlijkt: ten eerste is er behoefte aan harmonisering van de rapportering van voorvallen en van de regels inzake het gebruik en de bescherming van informatie en de bescherming van de melders; ten tweede is het uit veiligheidsoogpunt noodzakelijk om het systeem van informatie-uitwisseling tussen lidstaten te versterken en te garanderen dat deze informatie wordt geanalyseerd en dat alle lidstaten follow-upmaatregelen nemen. Bovendien kunnen doelstellingen als de toegang tot de gegevens in het ECR en de vaststelling van processen en instrumenten voor de analyse van deze gegevens niet op nationaal niveau worden verwezenlijkt omdat ze betrekking hebben op een Europese

gegevensbank die actie op EU-niveau vereist. Actie op nationaal niveau is absoluut noodzakelijk maar volstaat niet om de goede werking van het systeem in zijn geheel te garanderen en aldus bij te dragen tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid. De luchtvaartveiligheid kan onvoldoende worden verbeterd door de lidstaten alleen omdat rapporteringssystemen die op geïsoleerde wijze door de lidstaten worden toegepast minder efficiënt zijn dan een gecoördineerd netwerk waarbij informatie wordt uitgewisseld die het mogelijk maakt eventuele veiligheidsproblemen en risicogebieden op Europees niveau op te sporen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

### **3.4. Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De extra last voor het bedrijfsleven en de nationale autoriteiten blijft beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om de efficiëntie en de algemene kwaliteit van het systeem te verbeteren. Het voorstel brengt kosten met zich mee voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake de analyse en follow-up van voorvallen, maar deze zullen naar verwachting worden gecompenseerd door de economische voordelen ten gevolge van de daling van het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers.

### **3.5. Keuze van het rechtsinstrument**

Het rechtsinstrument moet algemeen van toepassing zijn. Het voorgestelde instrument is een verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn:

- omdat het voorstel rechten en plichten vaststelt voor het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart kan geen gebruik worden gemaakt van een richtlijn;
- veel tekortkomingen en problemen met het huidige wetgevingskader houden verband met de uiteenlopende tenuitvoerlegging door de lidstaten. De verschillende praktijken die zijn voortgevloeid uit de huidige richtlijn, bewijzen duidelijk dat een richtlijn niet het geschikte instrument is om een uniforme en samenhangende toepassing van de wetgeving te bereiken op een gebied waarop dit om veiligheidsredenen noodzakelijk is.

Het meest geschikte wetgevingsinstrument is dan ook een verordening, aangezien de andere opties onvoldoende in staat zijn de doelstellingen te verwezenlijken.

## **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

De begrotingsgevolgen van de ontwikkeling van een gemeenschappelijke risico-indeling voor de EU, de uitbreiding van het budget voor de ontwikkeling van ECCAIRS en het beheer van een Europees Centraal Register zijn al opgenomen in het meerjarig financieel kader.

De begrotingsgevolgen van dit voorstel hebben betrekking op extra personeel voor het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (die deelnemen aan

het netwerk van analisten) en extra begrotingsmiddelen voor missies en uitwisselingen.

Zowel het extra personeel (2 posten, geraamd op 300 000 euro per jaar) als de extra begroting (missies en uitwisselingsactiviteiten, geraamd op 65 000 euro per jaar) wordt volledig gedekt door een verschuiving van de bestaande middelen van het Agentschap en heeft dan ook een neutrale impact op de EU-begroting.

## **5. OPTIONELE ELEMENTEN**

### **5.1. Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van wetgeving aangezien het een richtlijn en twee verordeningen van de Commissie vervangt door één wetgevingsinstrument, namelijk een verordening van het Europees Parlement en de Raad, en geen nationale omzettingsmaatregelen vereist.

### **5.2. Intrekking van bestaande wetgeving**

De vaststelling van de verordening zal leiden tot de intrekking van de bestaande Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie, Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie en tot de wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010.

### **5.3. Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>9</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>10</sup>,

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming<sup>11</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Er moet een hoog en uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart in de Unie worden gegarandeerd en alle nodige maatregelen moeten worden genomen om het aantal ongevallen en incidenten te doen afnemen, zodat de burgers vertrouwen in de luchtvaart kunnen hebben.
- (2) Het aantal dodelijke ongevallen in de burgerluchtvaart is de afgelopen tien jaar redelijk constant gebleven; niettemin bestaat er bezorgdheid dat de voorspelde toename van het luchtverkeer in de komende decennia zou kunnen leiden tot een stijging van het aantal ongevallen.
- (3) Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de

---

<sup>9</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>10</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>11</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

burgerluchtvaart<sup>12</sup> heeft tot doel ongevallen te voorkomen door snelle, efficiënte en kwalitatieve veiligheidsonderzoeken mogelijk te maken. Deze verordening laat de onderzoeken van nationale veiligheidsonderzoeksinstanties naar ongevallen en incidenten, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 996/2010, onverlet.

- (4) De ervaring leert dat, voordat een ongeval plaatsvindt, vaak al incidenten of tal van andere tekortkomingen op het bestaan van veiligheidsrisico's wijzen. Het is van cruciaal belang dat we lessen trekken uit ongevallen, maar de mate waarin zuiver reactieve systemen de veiligheid verder kunnen verbeteren, heeft zijn grenzen bereikt. De Unie en haar lidstaten moeten de overstap maken naar meer proactieve en op aanwijzingen gebaseerde veiligheidsprocessen die gericht zijn op het voorkomen van ongevallen door alle beschikbare veiligheidsinformatie, inclusief informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart, te analyseren.
- (5) Om de veiligheid van de burgerluchtvaart te kunnen verbeteren, moet relevante informatie over de veiligheid in de burgerluchtvaart worden gerapporteerd, verzameld, opgeslagen, beschermd, uitgewisseld, verspreid en geanalyseerd en moeten passende veiligheidsmaatregelen worden genomen op basis van de verzamelde informatie. Deze proactieve en op aanwijzingen gebaseerde benadering moet worden toegepast door de relevante luchtvaartveiligheidsautoriteiten van de lidstaten, door organisaties – in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem – en door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA).
- (6) Er moeten systemen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen worden opgezet zodat individuen voorvallen kunnen melden, en de verzamelde informatie moet worden overgedragen aan de autoriteit die bevoegd is voor het nemen van maatregelen op basis van de verzamelde voorvallen, teneinde de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren.
- (7) De verschillende in de burgerluchtvaart werkzame categorieën personeel nemen voorvallen waar die van belang zijn voor het voorkomen van ongevallen en dienen deze derhalve te melden.
- (8) De ontwikkeling van andere middelen om veiligheidsinformatie te verzamelen, naast de bij deze verordening vereiste systemen, moet worden aangemoedigd, teneinde alle informatie te verzamelen die kan bijdragen tot het verbeteren van de luchtvaartveiligheid.
- (9) De veiligheidsonderzoeksinstanties moeten volledige toegang krijgen tot informatie over verzamelde voorvallen of voorvalsverslagen die door hun lidstaten zijn opgeslagen, zodat zij kunnen beslissen voor welke incidenten een veiligheidsonderzoek nodig is en daaruit lessen kunnen trekken in het belang van de luchtvaartveiligheid.
- (10) Het is van cruciaal belang volledige gegevens van goede kwaliteit te verzamelen, omdat analyses en tendensen op basis van onjuiste gegevens tot misleidende resultaten kunnen leiden en tot gevolg kunnen hebben dat onnodige inspanningen worden geleverd. Bovendien kunnen dergelijke onjuiste gegevens tot gevolg hebben dat het vertrouwen in de informatie uit de regelingen voor het melden van voorvallen verloren gaat. Om de kwaliteit en volledigheid van de voorvalsverslagen te garanderen, moeten

---

<sup>12</sup> *PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.*

ze minimuminformatie bevatten die kan verschillen naar gelang van de categorie van het voorval. Bovendien moeten processen worden toegepast om de kwaliteit van de informatie te controleren en de samenhang tussen een voorvalsverslag en de oorspronkelijke verzamelde informatie over het voorval te garanderen. Bovendien moeten, met de steun van de Commissie, passende richtsnoeren worden opgesteld om de kwaliteit en volledigheid van de gegevens en de samenhangende en uniforme opname ervan in gegevensbanken te garanderen. Er moeten ook workshops worden georganiseerd om voor de nodige ondersteuning te zorgen, met name door de Commissie.

- (11) Er moet een gemeenschappelijke Europese risico-indeling worden opgesteld zodat in het geval van geïsoleerde veiligheidsvoorvallen met een hoog risico steun kan worden verleend voor de identificatie van de nodige snelle maatregelen. Deze risico-indeling moet het ook mogelijk maken belangrijke risicogebieden vast te stellen bij de analyse van de geaggregeerde informatie. Een dergelijke risico-indeling helpt de lidstaten voorvallen te beoordelen en te bepalen op welke punten zij hun inspanningen het beste kunnen focussen. Wanneer de geaggregeerde informatie uit Europees perspectief wordt bekeken, maakt de risico-indeling het ook mogelijk belangrijke risicogebieden in de Europese Unie op te sporen en steun te verlenen aan de werkzaamheden op het gebied van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart en het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart. Er moet passende steun worden verleend om te garanderen dat de risico-indeling in alle lidstaten samenhangend en uniform is.
- (12) De voorvalsverslagen moeten worden opgeslagen in gegevensbanken die compatible zijn met ECCAIRS (de software die door alle lidstaten en het Europees Centraal Register wordt gebruikt om voorvalsverslagen op te slaan) en met het ADREP-systeem (de ICAO-classificatie die ook wordt gebruikt voor de ECCAIRS-software), teneinde de uitwisseling van de informatie te vergemakkelijken.
- (13) Voorvallen waarbij luchtvaartuigen zijn betrokken die in een lidstaat zijn geregistreerd of die worden geëxploiteerd door een in een lidstaat gevestigde organisatie moeten worden gemeld, ook indien zij zich buiten het grondgebied van de lidstaten hebben voorgedaan.
- (14) Informatie over voorvallen moet worden uitgewisseld in de Unie. Dit moet de opsporing van werkelijke of potentiële gevaren sterk verbeteren. Bovendien zullen de lidstaten op die manier alle informatie ontvangen over voorvallen die zich op hun grondgebied hebben voorgedaan, maar die aan een andere lidstaat zijn gemeld.
- (15) Bij de uitwisseling van informatie over voorvallen moet de doelstelling worden nagestreefd om ongevallen en incidenten te voorkomen; de informatie-uitwisseling mag dus niet tot doel hebben schuld en aansprakelijkheid toe te wijzen en benchmarks voor veiligheidsprestaties vast te stellen.
- (16) De meest efficiënte manier om de uitwisseling van grote hoeveelheden informatie tussen alle lidstaten, de Commissie en het EASA te garanderen, is via het Europees Centraal Register.
- (17) Alle in de Unie vergaarde veiligheidsgerelateerde informatie die afkomstig is uit voorvalsverslagen, moet tijdig in het Europees Centraal Register worden opgeslagen.

Het betreft niet alleen informatie over incidenten, maar ook informatie uit onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten overeenkomstig Verordening (EU) nr. 966/2010.

- (18) De onderhavige verordening is van toepassing op informatie over nationale voorvallen die in nationale gegevensbanken is opgeslagen.
- (19) Entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het reguleren van de veiligheid van de burgerluchtvaart, inclusief het EASA, en de instanties die verantwoordelijk zijn voor het onderzoeken van ongevallen en incidenten in de Unie moeten volledige toegang hebben tot de veiligheidsinformatie in het Europees Centraal Register.
- (20) Belanghebbenden mogen toegang vragen tot bepaalde informatie in het Europees Centraal Register.
- (21) Aangezien nationale contactpunten zijn het best op de hoogte van de in hun eigen lidstaat gevestigde belanghebbenden, moet elk nationaal contactpunt de verzoeken van de op het grondgebied van die lidstaat gevestigde belanghebbenden behandelen; verzoeken van belanghebbenden uit derde landen of van internationale organisaties worden behandeld door de Commissie.
- (22) De informatie in voorvalsverslagen moet worden geanalyseerd en de veiligheidsrisico's moeten worden opgespoord. Er dienen tijdig passende acties voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid te worden vastgesteld en uitgevoerd. De informatie over de analyse en follow-up van voorvallen moet worden verspreid onder organisaties en autoriteiten van de lidstaten omdat het verstrekken van feedback over gerapporteerde voorvallen een goede stimulans vormt voor individuen om voorvallen te rapporteren.
- (23) Er moet toezicht worden gehouden op de effectiviteit van de genomen veiligheidsmaatregelen en indien nodig moeten aanvullende acties worden ondernomen om te garanderen dat de veiligheidstekortkomingen correct worden aangepakt. De informatie in voorvalsverslagen moet ook worden gebruikt in de vorm van geaggregeerde gegevens, teneinde tendensen op te sporen.
- (24) Om te garanderen dat de acties die zij opnemen in hun nationaal veiligheidsprogramma op aanwijzingen gebaseerd zijn, moeten de lidstaten gebruik maken van de informatie uit de verzamelde voorvalsverslagen en van de analyse van die informatie.
- (25) Aangezien de luchtvaartveiligheid onvoldoende kan worden verbeterd door de lidstaten alleen, omdat rapporteringssystemen die op geïsoleerde wijze door de lidstaten worden toegepast minder efficiënt zijn dan een gecoördineerd netwerk waarbij informatie wordt uitgewisseld die het mogelijk maakt eventuele veiligheidsproblemen en risicogebieden op het niveau van de Unie op te sporen, moet de analyse op nationaal niveau worden aangevuld met een analyse en follow-up op het niveau van de Unie, teneinde betere preventie van ongevallen en incidenten in de luchtvaart te garanderen. Deze taak op het niveau van de Unie moet worden uitgevoerd door een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten.
- (26) Op basis van de werkzaamheden van het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten moet in het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart en het Europees



plan voor de veiligheid van de luchtvaart worden vastgesteld welke acties op het niveau van de Unie moeten worden uitgevoerd in een op aanwijzingen gebaseerd perspectief.

- (27) Het grote publiek moet algemene geaggregeerde informatie krijgen over het niveau van de luchtvaartveiligheid in de lidstaten en de Unie. Deze informatie moet met name betrekking hebben op tendensen en analyses die het resultaat zijn van de tenuitvoerlegging van deze verordening door de lidstaten, en op geaggregeerde informatie over de inhoud van het Europees Centraal Register.
- (28) Het veiligheidssysteem in de burgerluchtvaart is gebaseerd op feedback en lessen die zijn getrokken uit ongevallen en incidenten. De melding van voorvallen en het gebruik van voorvallen ter verbetering van de veiligheid zijn gestoeld op een vertrouwensrelatie tussen de melder van het voorval en de entiteit die bevoegd is voor de verzameling en beoordeling ervan. Dit vereist strikte toepassing van de regels inzake vertrouwelijkheid. De bescherming van veiligheidsinformatie tegen oneigenlijk gebruik en de beperkte toegang tot het Europees Centraal Register, die is voorbehouden aan belanghebbenden die deelnemen aan de verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart, hebben tot doel te garanderen dat veiligheidsinformatie beschikbaar blijft, zodat passende en tijdige preventieve maatregelen kunnen worden genomen en de veiligheid van de luchtvaart kan worden verbeterd. Informatie over veiligheid is dermate gevoelig dat ze op passende wijze moet worden beschermd en verzameling ervan alleen mogelijk is als zij als vertrouwelijk wordt behandeld, de bron wordt beschermd en het vertrouwen van het in de burgerluchtvaart werkzame personeel wordt gewonnen. Er dienen passende maatregelen te worden genomen om de vertrouwelijkheid te garanderen van informatie die via regelingen voor de melding van voorvallen is verzameld, en de toegang tot het Europees Centraal Register dient te worden beperkt. In nationale besluiten inzake de vrijheid van informatie moet rekening worden gehouden met de noodzakelijke vertrouwelijkheid van dergelijke informatie. De informatie moet worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik of onrechtmatige openbaarmaking. Ze mag alleen worden gebruikt om de luchtvaartveiligheid in stand te houden of te verbeteren, niet om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
- (29) Personen die voorvallen hebben gemeld overeenkomstig deze verordening moeten op passende wijze worden beschermd. Daarom moeten de voorvalsverslagen worden geanonimiseerd en mogen de gegevens van de melder niet in de gegevensbanken worden opgeslagen.
- (30) In de burgerluchtvaart moet ook gezorgd worden voor een niet-bestraffend klimaat dat spontane melding van voorvallen bevordert en zo bijdraagt tot de ontwikkeling van een "cultuur van billijkheid". Dit niet-bestraffend klimaat mag niet verhinderen dat de nodige maatregelen worden vastgesteld om het niveau van de luchtvaartveiligheid in stand te houden of te verbeteren.
- (31) Een "cultuur van billijkheid" moet individuen aanmoedigen om veiligheidsgerelateerde informatie te melden, maar mag hen niet van hun normale verantwoordelijkheden ontheffen. In deze context mogen werknemers niet worden bestraft op basis van de informatie die zij overeenkomstig deze verordening hebben verstrekt, behalve in geval van grove nalatigheid.

- (32) Het is belangrijk duidelijk te bepalen tot op welk punt melders beschermd worden tegen benadeling of vervolging door een gemeenschappelijke interpretatie van de term grove nalatigheid vast te stellen.
- (33) Gemelde voorvallen moeten worden behandeld door aangewezen personen die onafhankelijk van andere departementen werken, teneinde bij te dragen tot een "cultuur van billijkheid" en het vertrouwen van individuen in het systeem te versterken.
- (34) Werknemers moeten de mogelijkheid hebben om inbreuken te melden tegen de in deze verordening vastgestelde beginselen die de grenzen van hun bescherming bepalen. De lidstaten moeten vaststellen welke gevolgen verbonden zijn aan het overtreden van de beginselen van bescherming van de melder en moeten, voor zover relevant, sancties vaststellen.
- (35) Het is mogelijk dat individuen voorvallen niet melden omdat ze bang zijn zelf te worden beschuldigd en eventueel gerechtelijk te worden vervolgd. De lidstaten mogen geen vervolging instellen tegen melders op basis van de meldingen, behalve in gevallen van grove nalatigheid. Bovendien moet de samenwerking tussen veiligheids- en gerechtelijke autoriteiten worden verbeterd en in een formeel kader worden gegoten door vooraf regelingen te treffen die zorgen voor een evenwicht tussen de diverse publieke belangen die op het spel staan en die met name betrekking hebben op de toegang tot en het gebruik van de voorvalsverslagen in de nationale gegevensbanken.
- (36) Om ervoor te zorgen dat de informatie in de bijlagen bij deze verordening voldoende flexibel is en kan worden geactualiseerd en om een gemeenschappelijke Europese risico-indeling vast te stellen, de maatregelen betreffende de opname in het Europees Centraal Register te actualiseren en de verspreiding van informatie in het Europees Centraal Register uit te breiden of te beperken, moet de Commissie worden gemachtigd om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (37) Om uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te garanderen, moet de Commissie uitvoeringsbevoegdheden krijgen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling en het beheer van het Europees Centraal Register. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren<sup>13</sup>.
- (38) De regels inzake gegevensverwerking en de bescherming van individuen, zoals vastgesteld in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de

---

<sup>13</sup> *PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.*

verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>14</sup> en in Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>15</sup> moeten volledig in acht worden genomen bij de toepassing van deze verordening. De regels inzake de toegang tot gegevens, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie<sup>16</sup>, volledig in acht worden genomen bij de toepassing van deze verordening, behalve met betrekking tot de verspreiding van gegevens en informatie in het Europees Centraal Register die beschermd zijn door in deze verordening vastgestelde strengere toegangsregels.

- (39) Het moet in het bijzonder mogelijk zijn om boetes op te leggen aan personen of entiteiten die, in strijd met deze verordening, misbruik maken van informatie die krachtens deze verordening is beschermd; nadeel berokkenen aan de melder van een voorval, behalve in geval van grove nalatigheid; geen klimaat scheppen dat bevorderlijk is voor het verzamelen van nadere informatie over voorvallen; de verzamelde informatie niet analyseren en geen maatregelen nemen om de vastgestelde (potentiële) veiligheidstekortkomingen te verhelpen; de verzamelde informatie niet overeenkomstig deze verordening uitwisselen.
- (40) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de Europese werkingssfeer en gevolgen van deze verordening, beter op het niveau van de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel 5 neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is voor de verwezenlijking van deze doelstelling.
- (41) Verordening (EU) nr. 996/2010 dient te worden gewijzigd.
- (42) Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart<sup>17</sup>, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register<sup>18</sup>, Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart<sup>19</sup> dienen te worden ingetrokken,

---

<sup>14</sup> *PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.*

<sup>15</sup> *PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.*

<sup>16</sup> *PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.*

<sup>17</sup> *PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.*

<sup>18</sup> *PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.*

<sup>19</sup> *PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.*

## HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp**

1. Het doel van deze verordening is de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te garanderen dat relevante informatie over de veiligheid van de burgerluchtvaart wordt gerapporteerd, verzameld, opgeslagen, beschermd, uitgewisseld, verspreid en geanalyseerd en dat passende veiligheidsmaatregelen worden genomen op basis van de verzamelde informatie, voor zover van toepassing. Deze verordening voorziet in regels inzake de opname van de verzamelde informatie in een Europees Centraal Register en inzake de verspreiding ervan onder belanghebbende partijen, teneinde die partijen de informatie te verstrekken die zij nodig hebben om de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren.
2. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en niet schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

### *Artikel 2*

#### **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) "anonimiseren": het verwijderen uit ingediende voorvalsverslagen van alle persoonlijke bijzonderheden met betrekking tot de melder en van technische bijzonderheden die ertoe leiden dat de identiteit van de melder, of derden, uit de informatie wordt opgemaakt;
- (2) "Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart": de geïntegreerde reeks regels op het niveau van de Unie, samen met de activiteiten en processen voor het gezamenlijk beheer van de veiligheid op Europees niveau;
- (3) "Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart": het plan voor de beoordeling van veiligheidskwesaties en bijbehorende activiteiten op Europees niveau;
- (4) "grove nalatigheid": een manifeste en opzettelijke schending van de zorgvuldigheidsplicht die te voorziene schade veroorzaakt aan een persoon of eigendom of die het niveau van de luchtvaartveiligheid ernstig aantast;
- (5) "incident": een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen;
- (6) "belanghebbende": iedere natuurlijke of rechtspersoon of iedere officiële instantie, al dan niet met een eigen rechtspersoonlijkheid, die in de positie verkeert om bij te dragen tot de verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart omdat hij/zij toegang heeft tot door de lidstaten uitgewisselde informatie over voorvallen en die behoort tot één van de in deze verordening vastgestelde categorieën belanghebbenden;

- (7) "cultuur van billijkheid": een cultuur waarbij eerstelijns personeel of anderen niet worden gestraft voor hun acties, nalatigheden of beslissingen die in overeenstemming zijn met hun ervaring en opleiding, maar waarbij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve acties niet worden getolereerd;
- (8) "voorval": elke gebeurtenis die belangrijk is of kan zijn in het kader van de luchtvaartveiligheid, inclusief ongevallen en ernstige incidenten, zoals gedefinieerd in artikel 2, leden 1 en 16, van Verordening (EU) nr. 996/2010, en incidenten;
- (9) "organisatie": elke organisatie die luchtvaartproducten en/of –diensten levert, inclusief exploitanten van luchtvaartuigen, goedgekeurde onderhoudsorganisaties, organisaties die verantwoordelijk zijn voor het typeontwerp en/of de productie van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaarnavigatiediensten en gecertificeerde luchtvaartterreinen;
- (10) "contactpunt": de bevoegde autoriteit die overeenkomstig artikel 6, lid 2, door een lidstaat wordt aangewezen wanneer een verzoek om informatie wordt gedaan door een belanghebbende die in een lidstaat is gevestigd, of de Commissie wanneer een verzoek om informatie wordt gedaan door een belanghebbende die niet in de Unie is gevestigd;
- (11) "veiligheidsonderzoeksinstantie": de permanente nationale instantie voor onderzoek naar de veiligheid in de burgerluchtvaart die veiligheidsonderzoeken uitvoert of toezicht houdt op dergelijke onderzoeken, zoals gedefinieerd in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 996/2010;
- (12) "veiligheidsbeheerssysteem": een systematische benadering van het beheer van de veiligheid, inclusief de nodige organisatorische structuren, aansprakelijkheden, beleidsmaatregelen en procedures;
- (13) "nationaal veiligheidsprogramma": een geïntegreerde reeks wetteksten en activiteiten die door een lidstaat zijn ontwikkeld om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beheren.

### *Artikel 3*

#### ***Werkingsfeer***

Deze verordening heeft betrekking op voorvallen die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengen, of in gevaar zouden brengen indien niet corrigerend wordt opgetreden. Bijlage I bevat een lijst van te melden incidenten.

### *Artikel 4*

#### ***Verplichte melding***

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie stelt een systeem voor verplichte melding op om gemakkelijker informatie over voorvallen te kunnen verzamelen.
2. Elke lidstaat stelt een systeem voor verplichte melding op om gemakkelijker informatie te kunnen verzamelen over voorvallen, inclusief nadere informatie over voorvallen die krachtens lid 1 door organisaties is verzameld.

3. De onderstaande personen melden voorvallen via het systeem dat door zijn/haar werkgever overeenkomstig lid 1 is opgesteld of via het systeem dat door lidstaten overeenkomstig lid 2 is opgesteld:
- (a) de gezagvoerder van een luchtvaartuig dat in een lidstaat is geregistreerd of een luchtvaartuig dat buiten de Unie is geregistreerd maar wordt gebruikt door een exploitant op wiens activiteiten toezicht wordt gehouden door een lidstaat of een exploitant die in de Unie is gevestigd;
  - (b) een persoon die zich, onder toezicht van een lidstaat of van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA), bezighoudt met het ontwerp, de fabricage, het onderhoud of de modificatie van een luchtvaartuig met straalaandrijving of een luchtvaartuig voor openbaar vervoer, dan wel onderdelen of uitrusting daarvan;
  - (c) een persoon die, onder toezicht van een lidstaat of het EASA, een bewijs van onderhoudsinspectie (certificate of maintenance review) of van vrijgave voor de dienst (certificate of release to service) ondertekent met betrekking tot een luchtvaartuig met straalaandrijving of een luchtvaartuig voor openbaar vervoer, dan wel onderdelen of uitrusting daarvan;
  - (d) een persoon die een functie vervult waarvoor een machtiging van een lidstaat als luchtverkeersleider of als vluchtinformatiefunctionaris is vereist;
  - (e) een beheerder van een luchthaven waarop Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>20</sup> van toepassing is;
  - (f) een persoon die een functie vervult die verband houdt met installatie, modificatie, onderhoud, reparatie, revisie, vluchtverificatie of inspectie van luchtverkeersleidingsfaciliteiten waarvoor een lidstaat de verantwoordelijkheid draagt;
  - (g) een persoon die een functie vervult in verband met de afhandeling van het luchtvaartuig op de grond, inclusief tanken, onderhoud, opstelling van de vrachtbrieven, laden, ijsvrij maken en slepen op een luchtvaartterrein als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1008/2008.
4. Elke in lid 3 vermelde persoon meldt voorvallen binnen de vastgestelde termijn en overeenkomstig de in bijlage II, punt 1, gespecificeerde eisen.
5. Elke organisatie die door een lidstaat is gecertificeerd of goedgekeurd, brengt bij de in artikel 6, lid 2, vermelde bevoegde autoriteit van die lidstaat verslag uit over voorvallen die overeenkomstig lid 1 zijn verzameld.
6. Elke door het EASA gecertificeerde of goedgekeurde organisatie meldt alle informatie over voorvallen die overeenkomstig lid 1 zijn verzameld bij het EASA.

---

<sup>20</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening) (Voor de EER relevante tekst), *PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.*

## *Artikel 5*

### ***Vrijwillige melding***

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie zet een systeem voor vrijwillige melding op om gemakkelijker informatie te kunnen verzamelen over voorvallen die niet via het systeem van verplichte melding zijn gemeld maar die door de melder als een werkelijk of potentieel gevaar worden beschouwd.
2. Elke lidstaat zet een systeem voor vrijwillige melding op om gemakkelijker informatie te kunnen verzamelen over voorvallen die niet via het systeem van verplichte melding zijn gemeld maar die door de melder als een werkelijk of potentieel gevaar worden beschouwd, inclusief informatie over voorvallen die door organisaties wordt verzameld overeenkomstig lid 1.
3. De systemen voor vrijwillige melding maken het mogelijk dat informatie wordt verzameld over voorvallen waarvoor geen meldingsplicht overeenkomstig bijlage I geldt en dat voorvallen worden gemeld door personen die niet in artikel 4, lid 3, zijn vermeld.
4. Elke organisatie die door een lidstaat is gecertificeerd of goedgekeurd, brengt bij de in artikel 6, lid 2, vermelde bevoegde autoriteit van die lidstaat verslag uit over voorvallen die overeenkomstig lid 1 zijn verzameld.
5. Elke door het EASA gecertificeerde of goedgekeurde organisatie meldt alle informatie over voorvallen die overeenkomstig lid 1 zijn verzameld bij het EASA.
6. De lidstaten en organisaties mogen andere systemen voor het verzamelen en verwerken van veiligheidsinformatie opzetten, teneinde informatie te verzamelen over voorvallen die niet in het kader van de in artikel 4 en leden 1 en 2 van dit artikel beschreven meldingssystemen zijn gemeld. In het kader van deze systemen kunnen voorvallen ook aan andere dan de in artikel 6, lid 2, vermelde entiteiten worden gemeld, en het bedrijfsleven mag actief deelnemen aan deze systemen.

## *Artikel 6*

### ***Verzameling en opslag van informatie***

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie wijst een of meer personen aan die verantwoordelijk zijn voor de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van gegevens over voorvallen die overeenkomstig de artikelen 4 en 5 zijn gemeld. Deze aangewezen personen werken gescheiden en onafhankelijk van andere afdelingen van de organisatie.
2. Elke lidstaat wijst één of meer bevoegde autoriteiten aan die een mechanisme voor de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gemelde voorvallen opzetten. De aangewezen bevoegde autoriteiten werken gescheiden en onafhankelijk van andere afdelingen bij de behandeling van de gemelde informatie.

Deze verantwoordelijkheid kan worden toevertrouwd aan de volgende autoriteiten, hetzij afzonderlijk, hetzij tezamen:

- (a) de nationale burgerluchtvaartautoriteit; en/of
- (b) de veiligheidsonderzoeksinstantie; en/of
- (c) een onafhankelijk orgaan of een onafhankelijke entiteit die met deze functie is belast.

Als een lidstaat meer dan één orgaan of entiteit aanwijst, wijst hij één van deze organen of entiteiten aan als contactpunt voor de overdracht van de in artikel 8, lid 2, bedoelde informatie.

- 3. Organisaties slaan de voorvalsverslagen die gebaseerd zijn op informatie over voorvallen welke is verzameld overeenkomstig de artikelen 4 en 5 op in een gegevensbank.
- 4. De in lid 2 vermelde bevoegde autoriteiten slaan de voorvalsverslagen die gebaseerd zijn op informatie over voorvallen welke is verzameld overeenkomstig de artikelen 4 en 5 op in een nationale gegevensbank.
- 5. Ongevallen en ernstige incidenten worden ook in deze nationale gegevensbank opgeslagen.
- 6. De autoriteiten van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van het nationale veiligheidsprogramma hebben volledige toegang tot de in lid 4 vermelde nationale gegevensbank, ter ondersteuning van hun veiligheidsverantwoordelijkheden.
- 7. Veiligheidsonderzoeksinstanties hebben volledige toegang tot de in lid 4 vermelde nationale gegevensbank om zich te kunnen kwijten van de verantwoordelijkheden die zijn vastgesteld bij artikel 5, lid 4, van Verordening (EU) nr. 996/2010.

#### *Artikel 7*

##### ***Kwaliteit en volledigheid van voorvalsverslagen***

- 1. De in artikel 6 vermelde voorvalsverslagen bevatten minstens de in bijlage II, punt 2, vermelde informatie.
- 2. Elk in artikel 6, lid 4, vermeld voorvalsverslag bevat de risicocategorie waarin het voorval is ingedeeld. De indeling geschiedt overeenkomstig de in lid 5 vastgestelde gemeenschappelijke Europese risico-indeling.
- 3. Organisaties en lidstaten stellen processen voor de controle van de kwaliteit van de gegevens vast, met name om de samenhang te garanderen tussen de verschillende gegevens in een voorvalsverslag en de oorspronkelijke door de melder meegedeelde informatie over het voorval.



4. De in artikel 6, leden 3 en 4, vermelde gegevensbanken maken gebruik van gestandaardiseerde formaten om de informatie-uitwisseling te vergemakkelijken en moeten compatible zijn met ECCAIRS en ADREP.
5. De Commissie stelt een gemeenschappelijke Europese risico-indeling op om de voorvallen in te delen naar veiligheidsrisico. Daarbij houdt de Commissie rekening met de behoefte aan compatibiliteit met bestaande risico-indelingen.
6. De Commissie wordt gemachtigd om, indien nodig, overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het definiëren van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling.
7. De Commissie zal aan de hand van uitvoeringsbesluiten de regelingen vaststellen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
8. De Commissie steunt de bevoegde autoriteiten van de lidstaten in hun taak van gegevensintegratie, onder meer door de integratie van de in lid 1 vermelde minimuminformatie, de in lid 2 vermelde risico-indeling van voorvallen en de in lid 3 vermelde processen voor het controleren van de kwaliteit van de gegevens. Deze steun van de Commissie, die met name in de vorm van richtsnoeren en workshops wordt verleend, draagt bij tot de harmonisering van de gegevensinvoer in alle lidstaten.

#### *Artikel 8*

#### ***Europees Centraal Register***

1. De Commissie beheert een Europees Centraal Register waarin alle in de Unie verzamelde voorvalsverslagen worden opgeslagen.
2. Elke lidstaat dient met de Commissie overeenstemming te bereiken over de technische protocols voor de bijwerking van het Europees Centraal Register door de overdracht van alle relevante veiligheidsgerelateerde informatie die in de in artikel 6, lid 4, vermelde nationale gegevensbanken is opgeslagen.
3. Het EASA dient met de Commissie overeenstemming te bereiken over de technische protocols voor de overdracht van alle voorvalsverslagen die krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>21</sup> en de uitvoeringsregels daarvan zijn verzameld, alsook van de informatie die uit hoofde van de toepassing van artikel 4, lid 6, en artikel 5, lid 5, is verzameld, naar het Europees Centraal Register.
4. De Commissie zal aan de hand van uitvoeringsbesluiten de regelingen vaststellen voor het beheer van het Europees Centraal Register, zoals vermeld in lid 1. Die

---

<sup>21</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, *PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.*

uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

5. De Commissie wordt, indien nodig, gemachtigd om overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het actualiseren van de maatregelen betreffende de invoering in het Europees Centraal Register, zoals vermeld in de leden 2 en 3.

#### *Artikel 9*

##### ***Uitwisseling van informatie***

1. De lidstaten en het EASA nemen deel aan een uitwisseling van informatie door alle veiligheidsgerelateerde informatie die in hun respectieve gegevensbanken is opgeslagen ter beschikking te stellen van de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, het EASA en de Commissie, door middel van het Europees Centraal Register. Voorvalsverslagen worden binnen 30 dagen nadat de gegevens over het voorval zijn verzameld, doorgestuurd naar het Europees Centraal Register. Telkens als dit nodig is, worden voorvalsverslagen bijgewerkt met aanvullende veiligheidsgerelateerde informatie.
2. Informatie over ongevallen en ernstige incidenten wordt eveneens doorgestuurd naar het Europees Centraal Register. Feitelijke basisinformatie over ongevallen en ernstige incidenten wordt doorgestuurd terwijl het onderzoek aan de gang is. Als het onderzoek voltooid is, wordt alle informatie aan het centraal register toegevoegd, met inbegrip van een eventuele samenvatting van het definitieve onderzoeksverslag in het Engels.
3. Als een lidstaat of het EASA bij het verzamelen van informatie over voorvallen of bij de opslag van voorvalsverslagen veiligheidskwesties vaststelt die van belang kunnen zijn voor andere lidstaten of het EASA en die mogelijk veiligheidsmaatregelen kunnen vergen, stuurt die lidstaat of het EASA alle relevante veiligheidsgerelateerde informatie zo snel mogelijk naar de autoriteiten van de desbetreffende lidstaat of het EASA.

#### *Artikel 10*

##### ***Verspreiding van informatie***

1. Elke entiteit die gemachtigd is om de veiligheid van de burgerluchtvaart te reguleren of burgerluchtvaartongevallen en –incidenten te onderzoeken in de Unie krijgt online-toegang tot informatie over voorvallen in het Europees Centraal Register.
2. De in bijlage III vermelde belanghebbenden mogen toegang vragen tot bepaalde informatie in het Europees Centraal Register. In de Unie gevestigde belanghebbenden richten hun verzoeken om toegang tot het contactpunt in de lidstaat waarin zij zijn gevestigd. Belanghebbenden die niet in de Unie zijn gevestigd, richten hun verzoek tot de Commissie.

3. Om beveiligingsredenen krijgen de belanghebbenden geen rechtstreekse toegang tot het Europees Centraal Register.

### *Artikel 11*

#### ***Verwerking van aanvragen en besluiten***

1. Verzoeken worden ingediend met behulp van door het contactpunt goedgekeurde formulieren. Deze formulieren bevatten ten minste de in bijlage IV vermelde punten.
2. Een contactpunt dat een verzoek ontvangt, gaat na of het afkomstig is van een belanghebbende en of het bevoegd is om een dergelijk verzoek te behandelen.
3. Een contactpunt dat een verzoek ontvangt, beoordeelt per geval of het verzoek gerechtvaardigd en uitvoerbaar is. De contactpunten kunnen de belanghebbenden op papier of via veilige elektronische communicatiemiddelen van informatie voorzien.
4. Indien het verzoek wordt aanvaard, bepaalt het contactpunt de hoeveelheid en het niveau van de te verstrekken informatie. Deze informatie wordt beperkt tot wat strikt vereist is voor het doel van de verzoek, onverminderd de artikelen 15 en 16. Informatie die geen verband houdt met de uitrusting, de activiteiten of het werkterrein van de belanghebbende zelf wordt uitsluitend in geaggregeerde of geanonimiseerde vorm verstrekt. Informatie in niet-geaggregeerde vorm mag aan de belanghebbende worden verstrekt als hij een gedetailleerde motivering hiervoor geeft.
5. Aan de in bijlage III, punt (b), vermelde belanghebbenden mag alleen informatie worden verstrekt met betrekking tot de uitrusting, activiteiten of het werkterrein van de belanghebbenden zelf.
6. Een contactpunt dat een verzoek ontvangt van een in bijlage III, punt (a), vermelde belanghebbende mag een algemeen besluit nemen om op regelmatige basis informatie te verstrekken aan die belanghebbende. De gevraagde informatie moet betrekking hebben op de uitrusting, de activiteiten of het werkterrein van de belanghebbende zelf. Krachtens een dergelijk algemeen besluit kan geen toegang worden verleend tot de volledige inhoud van de gegevensbank, en enkel tot geanonimiseerde informatie.
7. De belanghebbende gebruikt de ontvangen informatie voor het in het verzoekformulier vermelde doel, dat verenigbaar dient te zijn met de in artikel 1 vermelde doelstelling. De belanghebbende maakt de ontvangen informatie niet openbaar zonder schriftelijke toestemming van de informatieverstrekker en neemt de nodige maatregelen om passende vertrouwelijkheid van de ontvangen informatie te garanderen.
8. Het besluit om overeenkomstig dit artikel informatie te verspreiden, blijft beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de doeleinden van de gebruiker.
9. De Commissie wordt, indien nodig, gemachtigd om overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het actualiseren van de regels inzake

de verspreiding van informatie in het Europees Centraal Register, teneinde de verspreiding van de informatie te kunnen uitbreiden of beperken.

#### *Artikel 12*

##### ***Register van verzoeken en uitwisseling van informatie***

1. Ieder contactpunt registreert alle ontvangen verzoeken en het daaraan gegeven gevolg. Telkens wanneer een verzoek wordt ontvangen en/of daaraan gevolg wordt gegeven, wordt die informatie doorgestuurd naar de Commissie.
2. De Commissie stelt de bijgewerkte lijst van door de verschillende contactpunten en de Commissie zelf ontvangen verzoeken en het daaraan gegeven gevolg ter beschikking van alle contactpunten.

#### *Artikel 13*

##### ***Analyse en follow-up van voorvallen op nationaal niveau***

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie stelt een proces op voor de analyse van de voorvallen die overeenkomstig de artikelen 4 en 5 zijn verzameld, teneinde na te gaan welke veiligheidsgevaaren verbonden zijn aan de voorvallen. Op basis van deze analyse bepaalt de lidstaat welke passende correctieve of preventieve maatregelen nodig zijn om de veiligheid te verbeteren.
2. Na de vaststelling van de maatregelen die nodig zijn om werkelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen, legt elke in een lidstaat gevestigde organisatie deze maatregelen tijdig ten uitvoer en stelt zij een proces vast voor het toezicht op de tenuitvoerlegging en de effectiviteit van de maatregelen.
3. Elke organisatie die door een lidstaat is gecertificeerd of goedgekeurd, brengt, indien nodig, binnen dertig dagen bij de in artikel 6, lid 2, vermelde bevoegde autoriteit van die lidstaat verslag uit over het resultaat van de overeenkomstig lid 1 uitgevoerde analyse en de krachtens lid 2 vereiste maatregelen.
4. Elke lidstaat stelt een proces op voor de analyse van de voorvallen die overeenkomstig de artikelen 4 en 5 zijn verzameld, teneinde na te gaan welke veiligheidsgevaaren verbonden zijn aan de voorvallen. Op basis van deze analyse bepaalt de lidstaat welke passende correctieve of preventieve maatregelen nodig zijn om de veiligheid te verbeteren.
5. Na de vaststelling van de maatregelen die nodig zijn om werkelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen, legt elke lidstaat deze maatregelen tijdig ten uitvoer en stelt hij een proces vast voor het toezicht op de tenuitvoerlegging en de effectiviteit van de maatregelen.
6. Elke lidstaat houdt ook toezicht op de tenuitvoerlegging en de effectiviteit van de maatregelen die organisaties krachtens lid 2 nemen. Als een lidstaat oordeelt dat de maatregelen niet toereikend zijn om de werkelijke of potentiële

veiligheidstekortkomingen te verhelpen, ziet hij erop toe dat de desbetreffende organisatie aanvullende passende maatregelen neemt en ten uitvoer legt.

7. Informatie met betrekking tot de analyse en follow-up van individuele voorvallen, zoals beschreven in dit artikel, wordt tijdig en uiterlijk twee maanden na de opslag ervan in de nationale gegevensbank opgeslagen in het Europees Centraal Register.
8. De lidstaten gebruiken informatie uit de analyse van voorvalsverslagen om te helpen bepalen welke maatregelen moeten worden genomen binnen het nationale veiligheidsprogramma.
9. De lidstaten publiceren minstens eenmaal per jaar een veiligheidsoverzicht met informatie over het type voorvallen die door hun nationale systemen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen zijn verzameld, teneinde het publiek in te lichten over het veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart en over de maatregelen die zij hebben genomen om eventuele veiligheidsproblemen op te lossen.
10. De lidstaten kunnen ook geanonimiseerde voorvalsverslagen publiceren.

#### *Artikel 14*

##### ***Analyse en follow-up van voorvallen op het niveau van de Unie***

1. De Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten nemen regelmatig en in onderlinge samenwerking deel aan de uitwisseling en analyse van de informatie in het Europees Centraal Register.
2. De samenwerking wordt tot stand gebracht door een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten.
3. Het EASA ondersteunt de activiteiten van het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten, onder meer – doch niet uitsluitend – door bijstand te verlenen voor de voorbereiding en organisatie van de vergaderingen.
4. Het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten draagt bij tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid in de Unie, met name door veiligheidsanalyses uit te voeren ter ondersteuning van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart en het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart.
5. Het EASA neemt informatie over het resultaat van de in lid 1 vermelde analyse van informatie op in het jaarlijkse veiligheidsoverzicht dat vermeld is in artikel 15, lid 4, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

#### *Artikel 15*

##### ***Bescherming en passend gebruik van informatie***

1. Lidstaten en organisaties nemen de nodige maatregelen om een passende vertrouwelijkheid te waarborgen van de informatie over voorvallen die zij uit hoofde van de artikelen 4, 5 en 10 ontvangen.

2. De informatie over voorvallen mag alleen worden gebruikt voor het doel waarvoor ze is verzameld. De lidstaten en organisaties mogen de informatie niet ter beschikking stellen en gebruiken voor andere doeleinden dan het instandhouden of verbeteren van de veiligheid van de luchtvaart. De informatie mag niet worden gebruikt om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
3. Wanneer de Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zich kwijten van de in artikel 14 vermelde verplichtingen, zorgen zij ervoor dat de informatie in het Europees Centraal Register vertrouwelijk blijft en beperken zij het gebruik ervan tot hetgeen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan hun veiligheidsgerelateerde verplichtingen. Deze informatie mag met name worden gebruikt om veiligheidstendensen te onderkennen die de grondslag kunnen vormen voor anonieme veiligheidsaanbevelingen of luchtwaardigheidsrichtsnoeren en niet om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
4. De lidstaten zien erop toe dat hun in artikel 6, lid 2, vermelde bevoegde autoriteiten en hun bevoegde gerechtelijke instanties met elkaar samenwerken op basis van vooraf vastgestelde regelingen. Dergelijke regelingen moeten zorgen voor een juist evenwicht tussen de behoefte aan goede rechtspraak enerzijds en de permanente beschikbaarheid van veiligheidsinformatie anderzijds.

#### *Artikel 16*

#### ***Bescherming van de informatiebron***

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie ziet erop toe dat alle persoonsgegevens, zoals namen of adressen van individuele personen, alleen ter beschikking worden gesteld van de in artikel 6, lid 1, bedoelde personen. Geanonimiseerde informatie wordt verspreid in de organisatie, voor zover passend. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie mag persoonsgegevens alleen verwerken voor zover dit nodig is voor het doel van deze verordening, en onverminderd de nationale wetgeving ter omzetting van Richtlijn 95/46/EG.
2. Elke lidstaat ziet erop toe dat alle persoonsgegevens, zoals namen of adressen van individuele personen, nooit in de in artikel 6, lid 4, vermelde gegevensbank worden opgeslagen. Geanonimiseerde informatie wordt ter beschikking gesteld van alle relevante partijen, met name om hen in staat te stellen hun verplichtingen inzake de verbetering van de luchtvaartveiligheid na te komen. Elke lidstaat mag persoonsgegevens alleen verwerken voor zover dit nodig is voor het doel van deze verordening, en onverminderd de nationale wetgeving ter omzetting van Richtlijn 95/46/EG.
3. De lidstaten stellen geen rechtsvervolging in wegens overtredingen van de wetgeving die onopzettelijk of uit onachtzaamheid zijn begaan, en waarvan zij alleen maar op de hoogte zijn omdat er hun krachtens de artikelen 4 en 5 melding van is gedaan. Deze regel geldt niet in gevallen van grove nalatigheid.
4. Werknemers die incidenten melden overeenkomstig de artikelen 4 en 5 worden niet benadeeld door hun werkgever op basis van de informatie die zij hebben gemeld, behalve in gevallen van grove nalatigheid.

5. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie stelt interne regels vast waarin is beschreven hoe de beginselen van een cultuur van billijkheid, met name het in lid 4 vermelde beginsel, worden gegarandeerd en ten uitvoer worden gelegd in haar organisatie.
6. Elke lidstaat richt een orgaan op dat verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van dit artikel. Werknemers kunnen inbreuken tegen de in dit artikel vastgestelde regels melden aan dit orgaan. Voor zover passend stelt het aangewezen orgaan aan zijn lidstaat voor om sancties tegen de werkgever te nemen overeenkomstig artikel 21.

#### *Artikel 17*

##### ***Actualisering van de bijlagen***

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde besluiten vast te stellen betreffende de bijlagen bij deze verordening, teneinde de bijlagen aan te passen aan de technische vooruitgang, de bijlagen in overeenstemming te brengen met de internationaal overeengekomen taxonomie ADREP, met andere wetgeving van de Unie en met internationale overeenkomsten, de lijst van belanghebbenden en het aanvraagformulier voor informatie uit het Europees centraal register te actualiseren en te garanderen dat het toepassingsgebied van krachtens de verplichte regeling te melden incidenten passend blijft.

#### *Artikel 18*

##### ***Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie***

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om gedelegeerde besluiten vast te stellen, zoals vermeld in artikel 7, lid 6, artikel 8, lid 5, artikel 11, lid 9, en artikel 17, wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 7, lid 6, artikel 8, lid 5, artikel 11, lid 9, en artikel 17 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 7, lid 6, artikel 8, lid 5, artikel 11, lid 9, en artikel 17 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het

verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

#### *Artikel 19*

##### ***Comitéprocedure***

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 opgerichte comité. Dit is een comité in de betekenis van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### *Artikel 20*

##### ***Toegang tot documenten en bescherming van persoonsgegevens***

1. Met uitzondering van de artikelen 10 en 11, waarin strengere regels inzake de toegang tot de gegevens en informatie in het Europees centraal register zijn vastgesteld, is deze verordening van toepassing onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001.
2. Deze verordening is van toepassing onverminderd nationale wetgeving tot omzetting van Richtlijn 95/46/EG en overeenkomstig Verordening (EG) nr. 45/2001.

#### *Artikel 21*

##### ***Sancties***

De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn bij inbreuken op deze verordening. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie in kennis wanneer overeenkomstig dit artikel sancties worden vastgesteld.

#### *Artikel 22*

##### ***Wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010***

Artikel 19 wordt geschrapt.

#### *Artikel 23*

##### ***Intrekkingen***

Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie worden ingetrokken.



*Artikel 24*

***Inwerkingtreding***

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

# **BIJLAGE I: LIJST VAN INCIDENTEN DIE MOETEN WORDEN GEMELD IN HET KADER VAN DE REGELING VOOR VERPLICHTE MELDING VAN VOORVALLEN**

## **Deel A: Lijst van te melden incidenten in verband met de vluchtuitvoering, het onderhoud, de reparatie en de vervaardiging van luchtvaartuigen**

*Noot 1:* Ofschoon de meeste incidenten die gemeld moeten worden in dit deel voorkomen, kan deze niet absoluut volledig zijn. Andere incidenten die volgens de betrokkenen aan de criteria voldoen, moeten eveneens worden gemeld.

*Noot 2:* Dit deel heeft geen betrekking op ongevallen en ernstige incidenten zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010. Naast de andere eisen die van toepassing zijn op de melding van ongevallen en ernstige incidenten, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010, moeten ongevallen en ernstige incidenten ook worden gemeld via systemen voor de verplichte melding van voorvallen.

*Noot 3:* Dit deel bevat voorbeelden van meldingseisen op het gebied van de vluchtuitvoering en het onderhoud, de reparatie en de vervaardiging van luchtvaartuigen.

*Noot 4:* Te melden voorvallen zijn voorvallen waarbij de veiligheid van de vluchtuitvoering in gevaar was of kon geweest zijn, of die tot een onveilige situatie konden hebben geleid. Indien een incident volgens de melder de veiligheid van de vluchtuitvoering niet in gevaar heeft gebracht maar bij herhaling in andere, doch vergelijkbare omstandigheden voor gevaar zou zorgen, moet van dat voorval melding worden gemaakt. Wat voor een productklasse, onderdeel of uitrusting als een te melden incident wordt beschouwd, behoeft dat voor een andere productklasse, een ander onderdeel of andere uitrusting nog niet te zijn, en het al dan niet vóórkomen van één enkele menselijke of technische factor kan van een incident een ongeval of ernstig incident maken.

*Noot 5:* Te melden voorvallen kunnen betrekking hebben op zowel bemande luchtvaartuigen als op luchtvaartuigen die vanop afstand worden bestuurd.

## **INHOUD**

- 1: VLUCHTUITVOERING DOOR LUCHTVAARTUIGEN
- 2: TECHNISCHE ASPECTEN VAN LUCHTVAARTUIGEN
- 3: ONDERHOUD EN REPARATIE VAN LUCHTVAARTUIGEN
- 4: LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN, FACILITEITEN EN GRONDDIENSTEN

### **1. VLUCHTUITVOERING DOOR LUCHTVAARTUIGEN**

#### **1.1. Exploitatie van het luchtvaartuig**

(a) Uitwijkmanoeuvres:

- gevaar van botsing met een luchtvaartuig, het terrein of een ander object of een onveilige situatie, waarin uitwijken terecht zou zijn geweest;

- een uitwijkmanoeuvre dat nodig is om een botsing te vermijden met een luchtvaartuig, het terrein of een ander object;
  - een uitwijkmanoeuvre dat nodig is om een onveilige situatie te voorkomen.
- (b) Incidenten bij het starten of landen, inclusief gedwongen landingen of landingen uit voorzorg. Incidenten zoals te vroeg aan de grond komen, overschrijding van het einde of de zijkanten van de start- of landingsbaan. Starts, afgebroken starts, landingen of landingspogingen op een gesloten, bezette of verkeerde baan. Mensen op start- of landingsbaan.
  - (c) Onmogelijkheid om de verwachte prestaties bij het starten of het stijgen te halen.
  - (d) Kritiek laag brandstofpeil of onmogelijkheid om brandstof over te hevelen of de totale hoeveelheid bruikbare brandstof te gebruiken.
  - (e) Onbestuurbaarheid van het luchtvaartuig (ook gedeeltelijk of tijdelijk) door een willekeurige oorzaak.
  - (f) Incidenten dichtbij of boven V1 die het gevolg zijn van of leiden tot een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie (bijvoorbeeld afgebroken start, staart tegen de startbaan bij het opstijgen, vermindering van motorvermogen, enz.).
  - (g) Doorstart waardoor een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie ontstaat.
  - (h) Onopzettelijke aanzienlijke afwijking van de luchtsnelheid, beoogde koers of hoogte (meer dan 300 voet) door een willekeurige oorzaak.
  - (i) Daling beneden de beslissingshoogte of minimumdalingshoogte zonder de vereiste visuele referentie.
  - (j) Actuele positie of positie ten opzichte van een ander luchtvaartuig is niet langer bekend.
  - (k) Communicatie tussen het cockpitpersoneel onderling (CRM) of tussen het cockpitpersoneel en anderen (cabinepersoneel, ATC, engineering) valt uit.
  - (l) Harde landing - een landing waarna een "heavy landing check" vereist is.
  - (m) Overschrijding van de grenzen voor ongelijke brandstofverdeling.
  - (n) Onjuiste instelling van een SSR-code of van een hoogtemeterschaal.
  - (o) Onjuiste programmering van, of invoering van foute gegevens in apparatuur die voor navigatie of prestatieberekeningen wordt gebruikt.
  - (p) Verkeerde ontvangst of interpretatie van RTF-berichten.
  - (q) Storingen of defecten in het brandstofsysteem die van invloed waren op de brandstoftoevoer en/of -distributie.

- (r) Luchtvaartuigen die het verharde oppervlak verlaten zonder dat zulks de bedoeling is.
- (s) Botsing tussen een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig, een voertuig of een ander object op de grond.
- (t) Onopzettelijke en/of verkeerde besturingshandeling.
- (u) Onmogelijkheid om de voor een vluchtfase gewenste configuratie te verkrijgen (bijvoorbeeld landingsgestel en -deuren, vleugelkleppen, stabilisatoren, neuskleppen enz.).
- (v) Een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie die het gevolg is van een simulering van noodgevallen tijdens opleidingsactiviteiten, systeemcontroles of tests.
- (w) Abnormale trillingen.
- (x) Werking van een hoofdwaarschuwingssysteem in verband met door het luchtvaartuig uitgevoerde manoeuvres, bijvoorbeeld configuratiewaarschuwing, overtrekwaarschuwing (stick shaker), waarschuwing voor te hoge snelheid enz., tenzij:
  - (1) de bemanning met zekerheid kon vaststellen dat de aanwijzing fout was, op voorwaarde dat de reactie van de bemanning op het loos alarm niet tot moeilijkheden of gevaar leidde; of
  - (2) de werking voor opleidings- of testdoeleinden is verricht.
- (y) GPWS/TAWS-"waarschuwing" wanneer:
  - (1) het luchtvaartuig dichterbij de grond komt dan gepland of verwacht, of
  - (2) de waarschuwing in IMC of 's nachts wordt gegeven en een reactie op een hoge daalsnelheid (mode 1) blijkt te zijn; of
  - (3) de waarschuwing wordt gegeven, omdat het landingsgestel of de landingskleppen niet op het juiste punt tijdens de nadering werden uitgeklaapt (mode 4); of
  - (4) de reactie van de bemanning op de "waarschuwing" tot moeilijkheden of gevaar leidt of zou hebben kunnen leiden, bijvoorbeeld een mogelijk verminderde separatie van ander vliegverkeer. Het kan hierbij gaan om waarschuwingen van iedere "mode" of ieder type, d.w.z. echte, storende of valse waarschuwingen.
- (z) GPWS/TAWS-"alarm" wanneer de reactie van de bemanning op het "alarm" leidt of had kunnen leiden tot moeilijkheden of gevaar.
- (aa) ACAS RAs.
- (bb) Incidenten met betrekking tot de drukgolf van een straalmotor of luchtschroef met aanzienlijke schade of ernstig letsel als gevolg.

## **1.2. Noodgevallen**

- (a) Brand, explosie, rook of toxische of schadelijke dampen, abnormale geur, ook al werd de brand geblust.
- (b) De toepassing van een andere dan de normale procedure door de bemanning van het luchtvaartuig om aan een noodsituatie het hoofd te bieden, indien:
  - (1) de procedure bestaat, maar niet wordt toegepast;
  - (2) geen procedure bestaat;
  - (3) de procedure bestaat, maar onvolledig of ongeschikt is;
  - (4) de procedure niet correct is;
  - (5) een incorrecte procedure wordt toegepast.
- (c) Ontoereikendheid van procedures die in noodsituaties moeten worden gevolgd, ook wanneer zij worden toegepast voor onderhouds-, opleidings- of testdoeleinden.
- (d) Een voorval dat leidt tot ontruiming in een noodsituatie.
- (e) Drukverlaging.
- (f) Het gebruik van nooduitrusting of de toepassing van voorgeschreven noodprocedures om aan een noodsituatie het hoofd te bieden.
- (g) Een voorval dat leidt tot het aangaan van een noodoproep ("Mayday" of "panne").
- (h) De gebrekkige werking van een noodstelsel of nooduitrusting, inclusief alle uitgangen en de verlichting, ook bij het gebruik voor onderhouds- of opleidingsdoeleinden of voor tests.
- (i) Situaties waarin een lid van het personeel gebruik moet maken van extra zuurstof.

## **1.3. Arbeidsongeschiktheid van de bemanning**

- (a) Het arbeidsongeschikt worden van een lid van het stuurhutpersoneel, inclusief voorvallen vóór de start, indien men denkt dat deze tot arbeidsongeschiktheid na het opstijgen hadden kunnen leiden.
- (b) Het arbeidsongeschikt worden van een lid van het kajuitpersoneel, dat vervolgens niet meer in staat is om in noodgevallen essentiële taken te verrichten.

#### **1.4. Letsel**

- (a) Incidenten die hebben geleid of hadden kunnen leiden tot ernstig letsel voor passagiers of bemanningsleden, maar die niet worden beschouwd als een ongeval dat gemeld moet worden.
- (b) Een gebeurtenis met ernstige gevolgen voor de gezondheid van de bemanningsleden of passagiers.

#### **1.5. Meteorologie**

- (a) Een blikseminslag met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.
- (b) Een hagelbui met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.
- (c) Het terechtkomen in hevige turbulentie - hetgeen tot gewonden onder de inzittenden leidt of in verband waarmee een "turbulence check" van het luchtvaartuig nodig wordt geacht.
- (d) Het terechtkomen in windschering.
- (e) IJsvorming met ernstige besturingsmoeilijkheden, schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst als gevolg.

#### **1.6. Veiligheid**

- (a) Wederrechtelijke hindering van het luchtvaartuig, inclusief bommelding of kaping.
- (b) Moeilijkheden met onder invloed verkerende, gewelddadige of weerspannige passagiers.
- (c) Ontdekking van een verstekeling.

#### **1.7. Andere incidenten**

- (a) Het herhaaldelijk voorkomen van een bepaald soort incident dat afzonderlijk niet als "te melden" zou worden beschouwd, maar dat gezien de frequentie ervan een mogelijk gevaar inhoudt.
- (b) Een vogelaanvaring met als gevolg schade aan het luchtvaartuig of het uitvallen of de storing van een essentiële dienst.
- (c) Het terechtkomen in zogwervelingen.
- (d) Vermoeidheid van de bemanning, die gevaarlijk of mogelijk gevaarlijk werd geacht voor het luchtvaartuig, de inzittenden of op de grond.
- (e) Ieder ander willekeurig incident aan boord van het luchtvaartuig of op de grond dat gevaarlijk of mogelijk gevaarlijk werd geacht voor het luchtvaartuig of de inzittenden.

## **2. TECHNISCHE ASPECTEN VAN LUCHTVAARTUIGEN**

### **2.1. Constructie**

Niet alle constructiegebreken dienen te worden gemeld. Technische kennis is vereist om te besluiten of een gebrek ernstig genoeg is om te worden gemeld. De volgende voorbeelden kunnen in aanmerking worden genomen.

- (a) Schade aan een belangrijk constructiedeel dat niet wordt beschouwd als faalveilig (onderdeel met beperkte levensduur). Belangrijke constructiedelen zijn onderdelen die een significante rol vervullen in het dragen van vlucht-, grond- en drukbelastingen en waarin storingen rampzalige gevolgen kunnen hebben voor het luchtvaartuig
- (b) Defecten of schade die de toelaatbare schade overschrijden, aan een belangrijk constructiedeel dat als faalveilig wordt beschouwd.
- (c) Schade of defecten die toegestane toleranties overschrijden, aan een constructiedeel waardoor de stijfheid van de constructie zodanig kan afnemen dat de vereiste marges inzake flutter, divergentie of omkering van de roerwerking niet langer beschikbaar zijn.
- (d) Schade aan of defect van een constructiedeel waardoor stukken kunnen vrijkomen die inzittenden van het luchtvaartuig kunnen verwonden.
- (e) Schade aan of defect van een constructiedeel waardoor de correcte werking van systemen in gevaar kan komen. Zie punt (2) hierna.
- (f) Het verliezen van een onderdeel van het luchtvaartuig tijdens de vlucht.

### **2.2. Systemen**

Voorgesteld wordt dat voor alle systemen de volgende algemene criteria gelden.

- (a) Uitvallen, ernstige storing of defect van een systeem, subsysteem of apparatuur, wanneer standaardbedieningsprocedures, routinehandelingen, enz. niet naar behoren konden worden uitgevoerd.
- (b) Onmogelijkheid voor de bemanning om het systeem te bedienen: bijvoorbeeld
  - (1) onbevolen handelingen,
  - (2) incorrecte en/of onvolledige reacties, inclusief beperking van bewegingen of stijfheid,
  - (3) doorslaan,
  - (4) mechanische breuk of gebrek.
- (c) Gebrek of storing in de exclusieve functies van het systeem (in één systeem kunnen verscheidene functies zijn geïntegreerd).
- (d) Interferentie binnen of tussen systemen.

- (e) Gebrek of storing van de beveiligingsinrichting die of het noodstelsel dat met het stelsel is verbonden.
- (f) Verlies van redundantie van het stelsel.
- (g) Een incident dat het gevolg is van onvoorzien gedrag van een stelsel.
- (h) Voor typen luchtvaartuigen met enkelvoudige hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur: uitvallen, ernstige storing of defect van een hoofdsysteem, substelsel of apparatuur.
- (i) Voor typen luchtvaartuigen met meervoudige onafhankelijke hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur: uitvallen, ernstige storing of defect van meerdere hoofdsystemen, subsystemen of apparatuur.
- (j) Het in werking treden van een hoofdwaarschuwingssysteem dat met systemen of uitrusting van het luchtvaartuig verbonden is, tenzij de bemanning met zekerheid kon vaststellen dat de aanwijzing fout was, op voorwaarde dat de reactie van de bemanning op het los alarm niet tot moeilijkheden of gevaar leidde.
- (k) Lekkage van hydraulische vloeistof, brandstof, olie of andere vloeistoffen met als gevolg brandgevaar of mogelijke gevaarlijke verontreiniging van de constructie, systemen of apparatuur van het luchtvaartuig, of gevaar voor de inzittenden.
- (l) Storing of defect in een verklikkersysteem, met de mogelijkheid van misleidende aanwijzingen voor de bemanning als gevolg.
- (m) Iedere storing, gebrek of defect, indien dit zich in een kritieke vluchtfase voordoet en van belang is voor de werking van dat stelsel.
- (n) Voorvallen van aanzienlijke tekortkomingen in de feitelijke prestaties in vergelijking met de goedgekeurde prestaties, die tot een gevaarlijke situatie hebben geleid (rekening houdend met de nauwkeurigheid van de prestatieberekenningsmethode), inclusief remkracht, brandstofverbruik, enz.
- (o) Asymmetrie van besturingsorganen, bv. kleppen en neusvleugels, spoilers, enz.

Het aanhangsel bij deze bijlage bevat een lijst van voorbeelden van te melden incidenten die voortvloeien uit de toepassing van deze algemene criteria op specifieke systemen.

### **2.3. Voortstuwing (inclusief motoren, propellers, rotorsystemen) en hulpaggregaten (APU's)**

- (a) Het afslaan of afzetten van een motor, of een motorstoring.
- (b) Overtoerental of onmogelijkheid om het toerental te regelen van een met hoge snelheid ronddraaiende component (bijvoorbeeld APU, turboventilator, luchturbine-motor, propeller of rotor).



- (c) Gebrek of storing in een deel van een motor of energiebron met een of meer van de onderstaande gevolgen:
- (1) niet-insluiting van onderdelen/brokstukken;
  - (2) ongecontroleerde brand aan de binnen- of buitenzijde of ontsnapping van heet gas;
  - (3) stuwkracht in een andere dan de door de piloot gewenste richting;
  - (4) stuwomkeersysteem dat niet werkt of ongewild in werking treedt;
  - (5) onmogelijkheid om het vermogen, de stuwkracht of het toerental te regelen;
  - (6) gebrek in de constructie van de motorophanging;
  - (7) gedeeltelijk of volledig verlies van een belangrijk deel van de motor;
  - (8) voldoende dichte zichtbare rookontwikkeling of voldoende concentraties van toxische producten om het personeel of de passagiers uit te schakelen;
  - (9) onmogelijkheid om met de normale procedures een motor af te zetten;
  - (10) onmogelijkheid om een vliegklare motor opnieuw te starten.
- (d) Een ongewenste vermindering, verandering of schommeling van stuwkracht/vermogen, die geclassificeerd wordt als verlies van stuwkracht of van de mogelijkheid om het vermogen te regelen (LOTG):
- (1) voor een eenmotorig luchtvaartuig, of
  - (2) wanneer zulks buitensporig wordt geacht voor de uitrusting, of
  - (3) indien dit meer dan één motor kan treffen in een meermotorig luchtvaartuig, met name in het geval van een tweemotorig luchtvaartuig, of
  - (4) voor een meermotorig luchtvaartuig, indien hetzelfde of een soortgelijk motortype wordt gebruikt in een uitrusting waarvoor het voorval als gevaarlijk of kritiek zou worden beschouwd.
- (e) Elk defect in een onderdeel met gecontroleerde levensduur waardoor dat onderdeel moet worden verwijderd of voordat de volledige levensduur ervan is voltooid.
- (f) Defecten met een gemeenschappelijke oorzaak die ertoe kunnen leiden dat tijdens de vlucht een motor dermate vaak wordt afgezet dat het mogelijk wordt dat tijdens dezelfde vlucht meer dan één motor wordt afgezet.
- (g) Een motorbegrenzer of regelinrichting die niet werkt wanneer deze moet werken of ongewild in werking treedt.

- (h) Overschrijding van motorparameters.
- (i) FOD, met schade als gevolg.

#### *Propellers en transmissies*

- (j) Gebrek of storing in een onderdeel van een propeller of motor die tot een of meer van de volgende gebeurtenissen leidt:
  - (1) overtoerental van de propeller;
  - (2) ontwikkeling van excessieve weerstand;
  - (3) stuwkracht in een andere dan door de piloot gewenste richting;
  - (4) losraken van de propeller of een groot deel van de propeller;
  - (5) storing met excessieve onbalans tot gevolg;
  - (6) ongewenste beweging van de schroefbladen onder de vastgestelde minimale lagebladhoek tijdens de vlucht;
  - (7) onmogelijkheid om de propeller in vaanstand te zetten;
  - (8) onmogelijkheid om de bladhoek te veranderen;
  - (9) ongewenste verandering in bladhoek;
  - (10) oncontroleerbare schommeling in koppel of snelheid;
  - (11) losraken van laagenergetische onderdelen.

#### *Rotoren en transmissie*

- (k) Schade of defecten aan de hoofdrotortandwielkast/-bevestiging die kunnen leiden tot het losraken van de rotorconstructie tijdens de vlucht en/of storingen in de besturing van de rotor.
- (l) Schade aan staartrotor, transmissie en vergelijkbare systemen.

#### *APU's*

- (m) Uitvallen of storing wanneer de APU om operationele redenen beschikbaar moet zijn, bv. ETOPS, MEL.
- (n) Onmogelijkheid om de APU af te zetten.
- (o) Overtoerental.
- (p) Onmogelijkheid om de APU te starten wanneer dat om operationele redenen nodig is.

## **2.4. Menselijke factoren**

Elk incident waarbij een kenmerk van of onvolkomenheid in het ontwerp van het luchtvaartuig tot een verkeerd gebruik zou kunnen hebben geleid dat tot een gevaarlijk of rampzalig gevolg zou kunnen bijdragen

## **2.5. Andere incidenten**

- (a) Elk incident waarbij een kenmerk van of onvolkomenheid in het ontwerp van het luchtvaartuig tot een verkeerd gebruik zou kunnen hebben geleid dat tot een gevaarlijk of rampzalig gevolg zou kunnen bijdragen.
- (b) Een incident dat normaal niet hoeft te worden gemeld (bv. meubilair en cabine-uitrusting, watersystemen), indien de omstandigheden gevaar opleverden voor het luchtvaartuig of de inzittenden.
- (c) Brand, explosie, rook of toxische of schadelijke dampen.
- (d) Andere gebeurtenissen die voor het luchtvaartuig gevaar kunnen opleveren of van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de inzittenden van het luchtvaartuig of van personen of eigendommen in de nabijheid van het luchtvaartuig of op de grond.
- (e) Storingen of defecten in de omroepinstallatie ten behoeve van de passagiers, die ertoe leiden dat de omroepinstallatie onverstaaanbaar of onbruikbaar wordt.
- (f) Falen van de instelling van de pilootenstoel tijdens de vlucht.

## **3. ONDERHOUD EN REPARATIE VAN LUCHTVAARTUIGEN**

- (a) Verkeerde montage van onderdelen of componenten van het luchtvaartuig die geconstateerd werd bij niet speciaal daarvoor bestemde inspectie- en testprocedures.
- (b) Lekkage van hete aftaplucht die leidt tot schade aan de constructie.
- (c) Een defect van een onderdeel met gecontroleerde levensduur waardoor dat onderdeel moet worden verwijderd voordat de volledige, gecontroleerde levensduur ervan is voltooid.
- (d) Alle schade of slijtage (bijvoorbeeld breuken, scheuren, corrosie, delaminatie, loslaten van lijmverbindingen enz.) door een willekeurige oorzaak (zoals flutter, verlies van stijfheid of gebrek in de constructie) aan:
  - (1) de primaire constructie of een belangrijk constructiedeel (als omschreven in het herstellingshandboek van de fabrikant), indien de schade of slijtage de in het herstellingshandboek aangegeven toelaatbare grenzen overschrijdt en indien herstelling of volledige dan wel gedeeltelijke vervanging van het onderdeel vereist is;
  - (2) de secundaire constructie, hetgeen vervolgens het luchtvaartuig in gevaar heeft of kan hebben gebracht;

- (3) het motor-, propeller- of rotorsysteem.
- (e) Een gebrek, storing of defect in een systeem of apparatuur of schade of slijtage, geconstateerd na de toepassing van een luchtwaardigheidsaanwijzing of een ander door een regelgevende instantie uitgevaardigd bindend voorschrift, wanneer:
  - (1) dit voor de eerste maal door de meldende organisatie die de voorschriften toepast, wordt ontdekt;
  - (2) bij iedere latere toepassing van de voorschriften, wanneer hierbij de in de voorschriften vermelde toelaatbare grenzen worden overschreden en/of gepubliceerde herstellings-/rectificatieprocedures niet beschikbaar zijn.
- (f) De gebrekkige werking van een noodstelsel of nooduitrusting, inclusief alle uitgangen en de verlichting, ook bij het gebruik voor onderhoudsdoeleinden of tests.
- (g) Afwijking van of grove fouten bij de toepassing van de voorgeschreven onderhoudsprocedures.
- (h) Producten, onderdelen, uitrusting en materiaal van onbekende of verdachte oorsprong.
- (i) Misleidende, onjuiste of onvoldoende onderhoudsgegevens of -procedures die tot fouten in het onderhoud zouden kunnen leiden.
- (j) Gebrek, storing of defect van grondapparatuur die wordt gebruikt om systemen en apparatuur van het luchtvaartuig te testen of te controleren indien de procedures voor routine-inspecties en -tests geen duidelijk beeld van het probleem hebben opgeleverd en dit tot een gevaarlijke situatie leidt.

#### **4. LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN, FACILITEITEN EN GRONDDIENSTEN**

##### **4.1. Luchtvaartnavigatiediensten (ANS)**

Zie bijlage IB - lijst van te melden incidenten in verband met luchtvaartnavigatiediensten.

##### **4.2. Luchtvaartterreinen en faciliteiten van luchtvaartterreinen**

- (a) De radiocommunicatie tussen het grondpersoneel en de luchtverkeersdienst is onderbroken;
- (b) het alarmsysteem van de brandweerkazerne werkt niet;
- (c) de reddings- en brandbestrijdingsdiensten zijn niet volgens de eisen beschikbaar;

- (d) een gevoelige wijziging in de exploitatieomstandigheden op het luchtvaartterrein, die kan leiden tot gevaarlijke situatie, is niet gemeld aan de luchtverkeersdienst.

#### **4.3. Passagiersbehandeling, bagage en lading**

- (a) Aanzienlijke verontreiniging van de constructie of de systemen en uitrusting van het luchtvaartuig door het vervoeren van bagage of lading.
- (b) Verkeerde verdeling over het luchtvaartuig van passagiers, bagage of lading, die het gewicht en de zwaartepuntligging van het luchtvaartuig waarschijnlijk ingrijpend zal beïnvloeden.
- (c) Verkeerde stuwage van bagage of lading (inclusief handbagage) die op enigerlei wijze gevaar zal opleveren voor het luchtvaartuig, de apparatuur of inzittenden, dan wel ontruiming in geval van nood belemmeren.
- (d) Ondeskundige opslag van ladingcontainers of grote vrachtstukken.
- (e) Vervoer of voorgenomen vervoer van gevaarlijke goederen in strijd met de geldende voorschriften, met inbegrip van onjuiste etikettering en verpakking van gevaarlijke goederen.

#### **4.4. Afhandeling en onderhoud van luchtvaartuigen op de grond**

- (a) Overvloedig morsen met brandstof tijdens het tanken.
- (b) Lading van de verkeerde hoeveelheden brandstof, hetgeen de vliegduur, de prestaties, de zwaartepuntligging of de constructiesterkte van het luchtvaartuig waarschijnlijk ingrijpend zal beïnvloeden.
- (c) Gebrek, storing of defect van grondapparatuur die wordt gebruikt voor het testen/controleren van luchtvaartuigsystemen en -uitrusting, wanneer de voorgeschreven routine-inspectie en testprocedures het probleem niet aan het licht brachten en dit tot een gevaarlijke situatie leidt.
- (d) Afwijking van of grove fouten bij de toepassing van de voorgeschreven onderhoudsprocedures.
- (e) Lading van brandstof of andere voor het luchtvaartuig essentiële vloeistoffen (inclusief zuurstof en drinkwater) die verontreinigd zijn of van de verkeerde soort zijn.

### *Aanhangsel bij deel A van BIJLAGE I*

Dit aanhangsel bevat voorbeelden van te melden incidenten die voortvloeien uit de toepassing van de algemene criteria op specifieke systemen als vermeld in alinea 2, punt 2, van deel A van bijlage I.

1. Airconditioning/ventilatie
  - (a) volledig uitvallen van elektronisch geregelde koeling,
  - (b) drukverlaging.
2. Automatisch besturingssysteem
  - (a) het ingeschakelde automatisch besturingssysteem verricht niet de gewenste taken,
  - (b) door de bemanning gemelde aanzienlijke moeilijkheden bij het besturen van het luchtvaartuig in verband met de werking van het automatisch besturingssysteem,
  - (c) storing van een uitschakelinrichting van het automatisch besturingssysteem,
  - (d) ongewenste wijziging in de modus van het automatisch besturingssysteem.
3. Communicatie
  - (a) storingen of defecten in de omroepinstallatie ten behoeve van de passagiers die ertoe leiden dat de omroepinstallatie onverstaanbaar of onbruikbaar wordt,
  - (b) volledig uitvallen van de communicatie tijdens de vlucht.
4. Elektrisch systeem
  - (a) uitvallen van één stroomverdelingssysteem (wisselstroom of gelijkstroom),
  - (b) volledig uitvallen of uitvallen van meer dan één stroomopwekkingssysteem,
  - (c) uitvallen van de reservegenerator (noodaggregaat).
5. Cockpit/kajuit/lading
  - (a) falen van de instelling van de pilotenstoel tijdens de vlucht,
  - (b) gebrekkige werking van een noodstelsel of nooduitrusting, inclusief signaleringssysteem voor noodonttrouwing, alle uitgangen,
  - (c) noodverlichting, enz.,
  - (d) onmogelijkheid om het ladingsstelsel gesloten te houden.
6. Brandbeveiligingssysteem

- (a) brandalarm, tenzij het onmiddellijk loos is gebleken,
- (b) onopgemerkt gebrek of defect van het brand/rookmeldings-/beveiligingssysteem, waardoor de brandmelding/-beveiliging geheel of gedeeltelijk kan uitvallen,
- (c) geen alarm bij een echte brand of rookontwikkeling.

#### 7. Besturingsinstrumenten

- (a) asymmetrie van kleppen en neusvleugels, spoilers, enz.,
- (b) beperking van bewegingen, stijfheid of slechte of trage reacties bij de bediening van de hoofdbesturingsystemen of de bijbehorende hulp- en vergrendelingssystemen,
- (c) verlies van controle over de stuurvlakken,
- (d) door de bemanning gevoelde stuurvlaktrillingen,
- (e) mechanische breuk of storing in de besturingsorganen,
- (f) aanzienlijke hinder van de normale besturing van het luchtvaartuig of achteruitgang van de vliegeigenschappen.

#### 8. Brandstofsysteem

- (a) storing van de brandstofmeter waardoor geen of onjuiste informatie wordt gegeven over de hoeveelheid brandstof aan boord,
- (b) brandstoflekkage met als gevolg verlies van veel brandstof, brandgevaar of aanzienlijke verontreiniging,
- (c) storing of defecten in het brandstoflozingssysteem met als gevolg onopzettelijk verlies van een aanzienlijke hoeveelheid brandstof, brandgevaar, gevaarlijke verontreiniging van luchtvaartuigapparatuur of de onmogelijkheid om brandstof te lozen,
- (d) storingen of defecten in het brandstofsysteem die van grote invloed waren op de brandstoftoevoer en/of -distributie,
- (e) onmogelijkheid om brandstof over te hevelen of de totale hoeveelheid bruikbare brandstof te gebruiken.

#### 9. Hydraulische systemen

- (a) uitvallen van één hydraulisch systeem (alleen ETOPS),
- (b) weigering van het isolatiesysteem,
- (c) uitvallen van meer dan één hydraulisch circuit,
- (d) uitvallen van het hydraulisch reservesysteem,

- (e) ongewild uitlaten van de stuwlucltturbine.
10. IJsmeldings-/beveiligingssysteem
- (a) onopgemerkt uitvallen of verminderde werking van het ijsbestrijdings-/ontdooiingssysteem,
  - (b) uitvallen van meer dan één van de sondeverwarmingssystemen,
  - (c) onmogelijkheid om de vleugels symmetrisch ijsvrij te maken,
  - (d) abnormale ijsafzetting die tot aanzienlijke gevolgen voor de prestaties of bestuurbaarheid leidt,
  - (e) aanzienlijke belemmering van het gezichtsveld voor de bemanning.
11. Verklikker-/waarschuwingssystemen
- (a) storing of defect in een verklikkersysteem, wanneer de mogelijkheid van zeer misleidende aanwijzingen voor de bemanning kan resulteren in een ongepast ingrijpen van de bemanning in een essentieel systeem,
  - (b) uitvallen van een rode waarschuwingfunctie in een systeem,
  - (c) voor glazen cockpits: uitvallen of storing van meer dan één display-unit of computer voor de aflees-/waarschuwingfunctie.
12. Landingsgestel/remmen/banden
- (a) brand in het remsysteem,
  - (b) aanzienlijk verlies van remkracht,
  - (c) asymmetrische remwerking die leidt tot aanzienlijke baanafwijking,
  - (d) storing in het systeem voor het uitlaten van het landingsgestel in vrije val (ook bij geregelde tests),
  - (e) ongewenst uitlaten/intrekken van het landingsgestel of de deuren daarvan,
  - (f) meerdere klapbanden.
13. Navigatiesystemen (inclusief precisienaderingssysteem) en luchtgegevenssystemen
- (a) volledig uitvallen van navigatieapparatuur of storingen in verscheidene delen daarvan,
  - (b) uitvallen van luchtgegevenssystemen of storingen in verscheidene delen daarvan,
  - (c) zeer misleidende aanwijzing,



- (d) aanzienlijke navigatiefouten als gevolg van onjuiste gegevens of een coderingsfout in de database,
- (e) onverwachte afwijkingen in de laterale of verticale vliegroute die niet door een handeling van de piloot zijn veroorzaakt,
- (f) problemen met de navigatievoorzieningen op de grond die leiden tot aanzienlijke navigatiefouten die niet in verband kunnen worden gebracht met de overgang van de traagheidsnavigatiemodus naar de radionavigatiemodus.

14. Zuurstof

- (a) voor luchtvaartuigen met drukcabine: onderbreking van zuurstoftoevoer in de cockpit,
- (b) onderbreking van zuurstoftoevoer naar een aanzienlijk aantal passagiers (meer dan 10 %), ook wanneer dit wordt geconstateerd bij onderhoud, opleiding of tests.

15. Ontluchtingssysteem

- (a) lekkage van hete aftaplucht die leidt tot brandalarm of schade aan de constructie,
- (b) uitvallen van alle ontluchtingssystemen,
- (c) storing van het lekmeldsysteem voor aftaplucht.

## **Deel B: Lijst van te melden incidenten in verband met luchtvaartnavigatiediensten**

*Noot 1:* Ofschoon de meeste incidenten die gemeld moeten worden in dit deel voorkomen, kan deze niet absoluut volledig zijn. Andere incidenten die volgens de betrokkenen aan de criteria voldoen, moeten eveneens worden gemeld.

*Noot 2:* Dit deel heeft geen betrekking op ongevallen en ernstige incidenten zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010. Naast de andere eisen die van toepassing zijn op de melding van ongevallen en ernstige incidenten, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 996/2010, moeten ongevallen en ernstige incidenten ook worden gemeld via systemen voor de verplichte melding van voorvallen.

*Noot 3:* Dit deel bevat ook incidenten in verband met ANS die een reële of potentiële bedreiging vormen voor de vliegveiligheid of die het leveren van veilige ANS-diensten in gevaar kunnen brengen.

*Noot 4:* De inhoud van dit deel neemt niet weg dat melding moet worden gemaakt van incidenten, situaties of toestanden die bij herhaling in andere doch vergelijkbare omstandigheden, of wanneer zij kunnen voortbestaan zonder te worden verholpen, een gevaar voor de veiligheid van het luchtvaartuig zouden kunnen opleveren.

- (1) Bijna-botsing (omvat specifieke situaties waarin een luchtvaartuig en een ander luchtvaartuig/de grond/een voertuig/een persoon of voorwerp zich te dicht bij elkaar bevinden):
  - (a) overschrijding van de minimale separatieafstand,
  - (b) onvoldoende separatie,
  - (c) maar net voorkomen van "controlled flight into terrain" (Near CFIT),
  - (d) mensen op start- of landingsbaan, waardoor een uitwijkmanoeuvre moest worden uitgevoerd.
- (2) Potentiële botsing of bijna-botsing (omvat specifieke situaties waarin zich potentieel een ongeval of een bijna-botsing kan voordoen, indien een ander luchtvaartuig zich in de nabijheid bevindt):
  - (a) mensen op start- of landingsbaan, zonder dat een uitwijkmanoeuvre hoeft te worden uitgevoerd,
  - (b) luchtvaartuig overschrijdt start- of landingsbaan,
  - (c) luchtvaartuig wijkt af van ATC-clearance,
  - (d) luchtvaartuig wijkt af van geldende Air Traffic Management-voorschriften,
    - (1) luchtvaartuig wijkt af van geldende voorgeschreven ATM-procedures,
    - (2) niet-toegestane penetratie van het luchtruim,

- (3) luchtvaartuig wijkt af van ATM-gerelateerde regels voor uitrusting, vervoer en operaties, zoals voorzien in de geldende voorschriften, voor dat bepaalde vaartuig.
- (3) Specifieke ATM-incidenten (omvat situaties waarin de mogelijkheid om veilige ATM-diensten te leveren, wordt belemmerd, met inbegrip van situaties waarin de veiligheid van het luchtvaartuig per toeval niet in gevaar is gebracht).

Hieronder worden de volgende incidenten verstaan:

- (a) onmogelijkheid om ATM-Services te leveren,
  - (1) onmogelijkheid om Air Traffic Services te leveren,
  - (2) onmogelijkheid om Airspace Management Services te leveren,
  - (3) onmogelijkheid om Air Traffic Flow Management Services te leveren;
- (b) gebrekkige werking van communicatiefunctie;
- (c) gebrekkige werking van controlefunctie;
- (d) gebrekkige werking van gegevensverwerking en -doorgeleiding;
- (e) gebrekkige werking van navigatiefunctie;
- (f) ATM-systeembeveiliging.

### *Aanhangsel bij deel B van bijlage I*

In de volgende punten worden voorbeelden gegeven van te melden ATM-incidenten ingevolge de toepassing van de algemene criteria van alinea 3 van deel B van bijlage I op de vluchtuitvoering.

1. Significant onjuiste, onvoldoende of misleidende gegevens van bronnen op de grond, bijv. de luchtverkeersleidingsdienst (ATS), automatische terminalinformatiedienst (ATIS), meteorologische diensten, navigatiedatabases, kaarten, grafieken, luchtvaartinformatiediensten (AIS), handleidingen enz.
2. Terrein wordt niet voldoende vrijgegeven zoals voorgeschreven.
3. Onjuiste drukreferentiegegevens (instelling hoogtemeter).
4. Onjuiste doorgeleiding, ontvangst of interpretatie van belangrijke berichten, indien zulks tot een gevaarlijke situatie leidt.
5. Overschrijding van de minimale separatieafstand.
6. Niet-toegestane penetratie van het luchtruim.
7. Ongeoorloofde transmissie van radiocommunicatie.
8. Gebrekkige werking van ANS-voorzieningen op de grond of via satelliet.
9. Ernstig gebrek op het gebied van ATC/ATM of ernstige beschadiging van de infrastructuur van het luchtvaartterrein.
10. Luchtvaartuigen, voertuigen, dieren, personen of vreemde voorwerpen versperren bewegingsgebieden en/of navigatiehulpmiddelen op het luchtvaartterrein, zodat een gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie ontstaat.
11. Verkeerde of onvoldoende markering van obstructies of gevaar in verkeersruimten op het luchtvaartterrein, zodat een gevaarlijke situatie ontstaat.
12. Storing, slechte werking of uitvallen van de verlichting van het luchtvaartterrein.

**BIJLAGE II: LIJST VAN UITERSTE TERMIJNEN EN EISEN DIE VAN  
TOEPASSING ZIJN OP DE REGELING VOOR VERPLICHTE MELDING VAN  
VOORVALLEN**

**1. UITERSTE TERMIJN VOOR MELDINGEN**

**1.1. Algemene regel**

De maximumperiode voor het melden van een voorval overeenkomstig artikel 4 is 72 uur.

**1.2. Specifieke gevallen**

- (a) In geval van "een bijna-botsing met een ander luchtvaartuig, gebrekkige luchtverkeersprocedures of onvoldoende naleving van toepasselijke procedures door de luchtverkeersdienst (ATS) of door de stuurhutbemanning, het falen van ATS-voorzieningen", overeenkomstig punt 1.420, punt (d), onder (1), van Verordening (EG) nr. 859/2008<sup>22</sup> (EU-OPS), wordt onverwijld een verslag opgemaakt.
- (b) In geval van vogelgevaar, overeenkomstig punt 1.420, punt (d), onder (3), van Verordening (EG) nr. 859/2008 (EU-OPS), wordt onverwijld een verslag opgemaakt.
- (c) In geval een vogelaanvaring die het luchtvaartuig aanzienlijk beschadigt of een storing in of uitvallen van een essentiële dienst veroorzaakt, overeenkomstig punt 1.420, punt (d), onder (3), van Verordening (EG) nr. 859/2008 (EU-OPS), wordt na de landing een verslag opgemaakt.
- (d) In geval van een daad van onwettige inmenging aan boord van een luchtvaartuig, overeenkomstig punt 1.420, punt (d), onder (5), van Verordening (EG) nr. 859/2008 (EU-OPS), wordt zo snel als praktisch mogelijk is een verslag opgemaakt.
- (e) In geval van een potentieel gevaarlijke omstandigheid tijdens de vlucht, zoals een onregelmatigheid in een grond- of in een navigatievoorziening, een meteorologisch verschijnsel of een vulkanische aswolk, overeenkomstig punt 1.420, punt (d), onder (6), van Verordening (EG) nr. 859/2008 (EU-OPS), wordt zo snel als praktisch mogelijk is een verslag opgemaakt.

**2. VERPLICHTE GEGEVENSVELDEN**

**2.1. Gemeenschappelijke gegevensvelden**

Elk voorvalsverslag dat overeenkomstig de artikelen 4 en 5 wordt verzameld, bevat minstens de volgende informatie:

- (1) Headline

---

<sup>22</sup> Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig, *PB L 254 van 20.9.2008, blz. 1.*

- Headline
- (2) Informatie over het ingediende rapport
- Verantwoordelijke instantie
  - Dossiernummer
  - Status van het voorval
- (3) Wanneer
- Lokale datum
  - Lokale tijd
  - UTC-datum
  - UTC-tijd
- (als slechts één datum/tijd wordt ingevuld, moet dit de UTC-datum/tijd zijn)
- (4) Waar
- Land/gebied van het voorval
  - Locatie van het voorval
- (5) Indeling
- Klasse van het voorval
  - Categorie van het voorval
- (6) Ernst
- Grootste schade
  - Verwondingen
  - Schade aan derde partijen (aanbevolen veld – niet altijd relevant)
  - Schade aan het luchtvaartterrein (aanbevolen veld – niet altijd relevant)
- (7) Verband met ATM (indien relevant)
- Bijdrage ATM
- (8) Weer (indien relevant)
- Weer is relevant

Zo ja

- Weersomstandigheden
  - Lichtomstandigheden
  - Windsnelheid
  - Zicht
  - Luchttemperatuur
- (9) Beschrijving
- Taal van de beschrijving
  - Beschrijving
- (10) Gebeurtenissen
- Type gebeurtenis
  - Fase van de gebeurtenis
- (11) Risico-indeling

## **2.2. Specifieke gegevensvelden**

Indien een luchtvaartuig betrokken is bij het voorval dient de volgende informatie te worden gespecificeerd:

- (1) Identificatie van het luchtvaartuig
- Land van registratie
  - Merk/model/reeks
  - Serienummer van het luchtvaartuig
  - Registratie van het luchtvaartuig
- (2) Exploitatie van het luchtvaartuig
- Exploitant
  - Type exploitant
- (3) Beschrijving van het luchtvaartuig
- Categorie luchtvaartuig
  - Aandrijvingstype
  - Aantal motoren

- Massagroep
- (4) Geschiedenis van de vlucht
- Laatste vertrekpunt
  - Gepland bestemming
  - Vluchtfase
  - Voorval op de grond
  - Type landing (aanbevolen veld – niet altijd relevant)
  - Plaats van landing (aanbevolen veld – niet altijd relevant)
- (5) ATS
- Actuele vluchtregels
  - Actueel verkeerstype



### **BIJLAGE III: LIJST VAN BELANGHEBBENDEN**

**(a) Lijst van belanghebbenden die informatie mogen ontvangen op grond van een besluit per geval overeenkomstig artikel 11, lid 4, of op grond van een algemeen besluit krachtens artikel 11, lid 6**

1. *Fabrikanten*: ontwerpers en fabrikanten van luchtvaartuigen, motoren, propellers en luchtvaartuigonderdelen en -apparatuur; ontwerpers en fabrikanten van Air Traffic Management-(ATM) systemen en -componenten; ontwerpers en fabrikanten van systemen en -componenten voor luchtvaartnavigatiediensten (ANS); ontwerpers en fabrikanten van systemen en uitrusting die gebruikt worden aan de luchtzijde van luchtvaartterreinen
2. *Onderhoud*: organisaties die zich bezighouden met onderhoud of revisie van luchtvaartuigen, motoren, propellers en luchtvaartuigonderdelen en -apparatuur; met installatie, modificatie, onderhoud, reparatie, revisie, vluchtverificatie of inspectie van luchtvaartnavigatiefaciliteiten; of met onderhoud of revisie van systemen, componenten en uitrusting aan de luchtzijde van luchtvaartterreinen
3. *Exploitanten*: luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigexploitanten, en samenwerkingsverbanden van luchtvaartmaatschappijen en exploitanten; exploitanten van luchtvaartterreinen en samenwerkingsverbanden van exploitanten van luchtvaartterreinen
4. Aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten en aanbieders van specifieke ATM-functies
5. *Aanbieders van luchthavendiensten*: organisaties belast met de grondafhandeling van luchtvaartuigen omvattende tanken, onderhoud, opstelling van de vrachtbrieven, laden, ijs- vrijmaken en slepen op een luchtvaartterrein; reddingsdiensten, brandbestrijding en andere hulpdiensten
6. Luchtvaartopleidingsorganisaties
7. *Organisaties uit derde landen*: officiële luchtvaartinstanties en ongevalsonderzoeksinstanties uit derde landen
8. Internationale luchtvaartorganisaties
9. *Onderzoek*: publieke of particuliere onderzoeklaboratoria, -centra of -organisaties; of universiteiten die zich bezighouden met luchtvaartveiligheidsonderzoek of -studies

**(b) Lijst van belanghebbenden die informatie kunnen ontvangen op basis van een besluit per geval overeenkomstig artikel 11, leden 4 en 5**

1. *Piloten* (op persoonlijke basis)
2. *Luchtverkeersleiders* (op persoonlijke basis) en ander met veiligheidstaken belast ATM/ANS-personeel
3. Ingenieurs/technici/personeel voor de luchtverkeersveiligheidselektronica/luchtvaart (of luchtvaartterrein) managers (op persoonlijke basis)

4. Beroepsorganisaties van personeel dat veiligheidstaken verricht

**BIJLAGE IV: VERZOEKEN OM INFORMATIE UIT HET EUROPEES CENTRAAL REGISTER**

1. Naam:

Functie/positie:

Bedrijf:

Adres:

Telefoon:

E-mail:

Datum:

Aard van de activiteiten:

Categorie van belanghebbende partij waarin u valt (zie bijlage III bij Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad inzake de rapportering van voorvallen in de burgerluchtvaart):

2. **Gevraagde informatie** (gelieve zo duidelijk mogelijk te omschrijven, onder vermelding van de betreffende datum/periode waarin u belang stelt):

3. Reden voor het verzoek:

4. Vermeld het doel waarvoor de informatie zal worden gebruikt:

5. Vermeld tegen welke datum de informatie wordt gevraagd:

6. Het ingevulde formulier moet per e-mail worden verstuurd naar (contactpunt):

7. Toegang tot informatie

Het contactpunt is niet verplicht om de gevraagde informatie ter beschikking te stellen. Het mag de informatie alleen ter beschikking stellen als het er alle vertrouwen in heeft dat het verzoek verenigbaar is met Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad inzake de rapportering van voorvallen in de burgerluchtvaart. De verzoeker verbindt zichzelf en zijn organisatie ertoe de informatie alleen te gebruiken voor het in punt 4 aangegeven doel. Tevens wordt eraan herinnerd dat de naar aanleiding van dit verzoek verstrekte informatie uitsluitend ter beschikking wordt gesteld ten behoeve van de luchtvaartveiligheid als bepaald in Verordening (EU) nr. .../..., en niet voor andere doeleinden, zoals de vaststelling van schuld of aansprakelijkheid, of voor commerciële doeleinden.

Het is de verzoeker niet toegestaan om de verstrekte informatie aan wie dan ook bekend te maken zonder schriftelijke toestemming van de verstrekker.

Indien niet aan bovenstaande eisen wordt voldaan, kan dit leiden tot ontzegging van de toegang tot verdere informatie uit het Europees Centraal Register en tot eventuele sancties, indien van toepassing.

8. Datum, plaats en handtekening:

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### 1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

#### 1.1. Benaming van het voorstel

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie

#### 1.2. Betrokken beleidsterrein in de ABM/ABB-structuur<sup>23</sup>

0602 : Vervoer over land, door de lucht en ter zee

#### 1.3. Aard van het voorstel

Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**.

Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie**<sup>24</sup>.

Het voorstel/initiatief betreft **de verlenging van een bestaande actie**.

Het voorstel/initiatief betreft **een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie**

#### 1.4. Doelstellingen

##### 1.4.1. *Met het voorstel beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie*

"Het bevorderen van veilig en beveiligd vervoer" (Specifieke doelstelling 2 van vervoer over land, door de lucht en ter zee, managementplan 2012 van het DG MOVE).

Het beleid van het DG MOVE heeft tot doel de Europese burgers en bedrijven concurrerende, duurzame, beveiligde en veilige vervoersdiensten te bieden. De sector vervoer is een kernonderdeel van de 2020-strategie van de Commissie.

In het kader van de algemene doelstelling om de Europese burgers en bedrijven concurrerende vervoersdiensten te bieden, als een stimulerende factor voor groei en werkgelegenheid, draagt het voorstel voor een verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, onder de ABB-activiteit "vervoer over land, door de lucht en ter zee", rechtstreeks bij tot de verwezenlijking van de specifieke doelstelling van het bevorderen van veilig en beveiligd vervoer.

##### 1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteit(en)*

Specifieke doelstelling

<sup>23</sup>

ABM: Activity Based Management – ABB: Activity Based Budgeting.

<sup>24</sup>

In de zin van artikel 49, lid 6, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

De acties op het niveau van de Europese Unie die verband houden met het melden van voorvallen, en vooral de analyse van veiligheidsinformatie in het Europees Centraal Register, versterken en in een formeel kader gieten, met name om belangrijke risicogebieden in de Unie vast te stellen.

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart zal de activiteiten coördineren.

Betrokken ABM/ABB-activiteit

Hoofdstuk 0602: Vervoer over land, door de lucht en ter zee

#### 1.4.3. *Verwachte resultaten en gevolgen*

*Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen*

De gegevens in het Europees Centraal Register op het niveau van de Unie analyseren en een formeel kader creëren voor het netwerk van analisten zou de volgende voordelen opleveren:

- op het niveau van de Unie kunnen eventuele problemen met de luchtvaartveiligheid en belangrijke risicogebieden worden geïdentificeerd;
- op basis van de gegevens kan de Europese Unie gerichtere inspanningen leveren;
- het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EASp) kunnen worden ondersteund;
- de lidstaten kunnen worden geholpen bij het nakomen van hun eigen verplichtingen, met name door hen toegang te verlenen tot een ruimere reeks gegevens.

#### 1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

*Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.*

N.v.t.

### 1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

#### 1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

Bijdragen tot een hoger veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart.

#### 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU*

De EU-actie coördineert en vervolledigt de activiteiten van de lidstaten.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

N.v.t.

1.5.4. *Samenhang en eventuele synergie met andere relevante instrumenten*

N.v.t.

**1.6. Duur en financiële gevolgen**

Voorstel/initiatief met een **beperkte geldigheidsduur**

–  Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

–  Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ.

Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**

– Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2014 tot en met JJJJ,

– gevolgd door een volledige uitvoering.

**1.7. Beheersvorm(en)<sup>25</sup>**

**Direct gecentraliseerd beheer** door de Commissie

**Indirect gecentraliseerd beheer** door uitvoeringstaken te delegeren aan:

–  uitvoerende agentschappen

–  door de Gemeenschappen opgerichte organen<sup>26</sup> (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart)

–  nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

–  personen aan wie de uitvoering van specifieke acties in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in het betrokken basisbesluit in de zin van artikel 49 van het Financieel Reglement

**Gedeeld beheer** met lidstaten

**Gedecentraliseerd beheer** met derde landen

**Gezamenlijk beheer** met internationale organisaties (*geef aan welke*)

*Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

**Opmerkingen**

<sup>25</sup> Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>26</sup> In de zin van artikel 185 van het Financieel Reglement.

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft extra personeel nodig voor de verwezenlijking van specifieke doelstelling nr. 1, naar schatting twee personen (300 000 euro per jaar, inclusief 2 x 130 000 euro onder begrotingsonderdeel "*personeelsuitgaven*" en 2 x 20 000 euro onder begrotingsonderdeel "*infrastructuur- en operationele uitgaven*"). Er wordt een aanvullende begroting van 40 000 euro voor missies gebruikt om de lidstaten ter plaatse te ondersteunen en 25 000 euro om uitwisselingsactiviteiten te ondersteunen, zoals workshops en seminars in heel Europa.

De totale aanvullende begrotingskosten voor het EASA worden dan ook geraamd op 365 000 euro, en worden volledig gedekt door verschuivingen binnen de bestaande middelen van het Agentschap.



## **2. BEHEERSMAATREGELEN**

### **2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen**

*Vermeld frequentie en voorwaarden.*

Het werk van het EASA zal jaarlijks worden gemonitord en geëvalueerd in het jaarlijks algemeen verslag (m.b.t. het vorige jaar) en het werkprogramma (voor het volgende jaar). Beide documenten worden door de raad van bestuur van het agentschap goedgekeurd en aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten toegezonden.

Om de vijf jaar wordt een onafhankelijke externe beoordeling uitgevoerd om te zien hoe goed het EASA zijn taken heeft uitgevoerd en om het effect van de gemeenschappelijke regels en de werkzaamheden van het agentschap op het algemene niveau van de luchtvaartveiligheid te beoordelen.

### **2.2. Beheers- en controlesysteem**

#### *2.2.1. Mogelijke risico's*

N.v.t.

#### *2.2.2. Controlemiddel(en)*

Het werk van het EASA zal jaarlijks worden gemonitord en geëvalueerd in het jaarlijks algemeen verslag (m.b.t. het vorige jaar) en het werkprogramma (voor het volgende jaar). Beide documenten worden door de raad van bestuur van het agentschap goedgekeurd en aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten toegezonden.

### **2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden**

*Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.*

De uitvoerend directeur voert de begroting van het agentschap uit. Elk jaar dient hij bij de Commissie, de rekenkamer en de raad van beheer van het agentschap gedetailleerde rekeningen in met de inkomsten en uitgaven van het vorige jaar. Bovendien heeft de interne auditor van de Commissie dezelfde bevoegdheid met betrekking tot het EASA als met betrekking tot de departementen van de Commissie, en heeft het agentschap een intern auditsysteem dat vergelijkbaar is met dat van de Commissie.

Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF)<sup>27</sup> en het interinstitutioneel akkoord van 25 mei 1999 betreffende interne onderzoeken van OLAF zijn zonder beperking van toepassing op EASA.

<sup>27</sup> *PB L 136 van 31.5.1999, blz. 1.*

### 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

#### 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven (nieuw meerjarig financieel kader 2014-2020)

- Bestaande begrotingsonderdelen voor uitgaven

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen (2014-2020).

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soort krediet	Bijdrage			
	Aantal [Omschrijving .....]	GK/NGK <sup>(28)</sup>	van EVA <sup>29</sup> -landen	van kandidaat-lidstaten <sup>30</sup>	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
1	(Nieuw) 06.02.02 EASA-subsidies	GK/NGK K	NEE	NEE <sup>31</sup>	NEE	NEE

<sup>28</sup> GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

<sup>29</sup> EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

<sup>30</sup> Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten van de Westelijke Balkan.

<sup>31</sup> Deelname van Europese derde landen die geassocieerd zijn met het agentschap (Zwitserland, Noorwegen en IJsland).

### 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

#### 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven<sup>32</sup>

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

<b>Rubriek van het meerjarige financiële kader</b>	1	Slimme en inclusieve groei
--	---	----------------------------

DG: MOVE			Jaar N <sup>33</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Jaar N + 4 en later (onbepaald)	TOTAAL
• Beleidskredieten								
Begrotingsonderdeel: nieuw 06.02.02	Vastleggingen	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Betalingen	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten <sup>34</sup>								
<b>TOTAAL kredieten voor DG MOVE</b>	Vastleggingen	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Betalingen	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	<b>0,365</b>	
	Betalingen	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	<b>0,365</b>	
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)						

<sup>32</sup> Deze bedragen worden gedekt door verschuivingen binnen de bestaande middelen.

<sup>33</sup> Assuming that year N is 2014, year of possible adoption.

<sup>34</sup> Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

<b>TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 1</b> van het meerjarige financiële kader	Vastleggingen	=4+6	0,365	0,365	0,365	0,365	<b>0,365</b>	
	Betalingen	=5+6	0,365	0,365	0,365	0,365	<b>0,365</b>	

<b>Rubriek van het meerjarige financiële kader</b>	<b>5</b>	"Administratieve uitgaven" <sup>35</sup>
--	----------	--

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		TOTAAL
DG: <.....>								
• Personele middelen								
• Andere administratieve uitgaven								
<b>TOTAAL DG &lt;.....&gt;</b>	Kredieten							
<b>TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 5</b> van het meerjarige financiële kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)							

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N <sup>36</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		TOTAAL
<b>TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 5</b> van het meerjarige financiële kader	Vastleggingen							
	Betalingen							

<sup>35</sup> Geen administratieve uitgaven voor het DG MOVE.

<sup>36</sup> Year N is the year in which implementation of the proposal/initiative starts.

### 3.2.2. Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Vastleggingskredieten, in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs  ↓			Jaar N <sup>37</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Jaar N + 4 en later (onbepaald)		TOTAAL				
	OUTPUTS												
	Soort output <sup>38</sup>	Gem. kosten van de output	Aantal outputs	Koste n	Aantal outputs	Koste n	Aantal outputs	Koste n	Aantal outputs	Koste n	Aantal outputs	Kosten	Totaal aantal output s
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 <sup>39</sup> ...													
Output	Zie *	0,365		0,365	0,365		0,365		0,365		0,365		
<b>TOTALE KOSTEN</b>				0,365	0,365		0,365		0,365		0,365		

\* De output is niet kwantificeerbaar en is gedefinieerd als "bijdrage tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid".

<sup>37</sup> Ervan uitgaande dat het jaar N 2014 is, het jaar van de mogelijke vaststelling.

<sup>38</sup> Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen, enz.).

<sup>39</sup> Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

### 3.2.3. Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

#### 3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N <sup>40</sup>	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

<b>RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader</b>								
Personele middelen								
Andere administratieve uitgaven								
<b>Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader</b>								

<b>Buiten RUBRIEK 5<sup>41</sup> van het meerjarige financiële kader</b>								
Personele middelen								
Andere administratieve uitgaven								
<b>Subtotaal buiten RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader</b>								

<b>TOTAAL</b>								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>40</sup> Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

<sup>41</sup> Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

### 3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen voor het DG MOVE nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

*Raming in een geheel getal (of met hoogstens 1 decimaal)*

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
<b>• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)</b>							
XX 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
XX 01 01 02 (delegaties)							
XX 01 05 01 (onderzoek door derden)							
10 01 05 01 (eigen onderzoek)							
<b>• Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen")							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT en JED in de delegaties)							
<b>XX 01 04 <i>jj</i><sup>43</sup></b>	- zetel <sup>44</sup>						
	- delegaties						
<b>XX 01 05 02</b> (AC, END, INT – onderzoek door derden)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
<b>TOTAAL</b>							

**XX** is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

De benodigde personele middelen zullen worden gefinancierd uit de middelen die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken

Ambtenaren	en	tijdelijke	
------------	----	------------	--

<sup>42</sup> AC= Agent Contractuel (arbeidscontractant); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JED= Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties); AL= Agent Local (plaatselijk functionaris); END= Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige).

<sup>43</sup> Submaximum voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

<sup>44</sup> Vooral voor Structuurfondsen, het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO) en het Europees Visserijfonds (EVF).

functionarissen	
Extern personeel	



### 3.2.4. Verenigbaarheid met het ~~huidige~~ toekomstige meerjarige financiële kader

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het toekomstige meerjarige financiële kader (2014-2020)<sup>45</sup>
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het toekomstige meerjarige financiële kader.

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarige financiële kader<sup>46</sup>.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

### 3.2.5. Bijdrage van derden aan de financiering

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

<sup>45</sup> De besprekingen over het meerjarige financiële kader (2014-2020) zijn nog aan de gang.

<sup>46</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

### 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
  - voor de eigen middelen
  - voor de diverse ontvangsten

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief <sup>47</sup>						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	invullen: zoveel kolommen als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel .....								

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

<sup>47</sup> Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.