



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 3 juni 2013 (07.06)
(OR. en)**

10279/13

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

**AVIATION 70
CODEC 1276**

VERSLAG

van: het secretariaat-generaal

aan: de Raad

nr. vorig doc.: 7449/13 AVIATION 39 CODEC 568

Nr. Comv.: 18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

Betreft: ***Voorbereiding van de zitting van de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en
Energie) op 10 juni 2013***

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
- Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 19 december 2012 bij de Raad en het Europees Parlement ingediend. Met dit voorstel wordt beoogd het systeem van regels inzake de melding van voorvallen, dat is ingesteld bij Richtlijn 2003/42/EG en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie, te verbeteren in het licht van de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze regelgeving.

In het algemeen wordt het huidige veiligheidssysteem in de luchtvaart beschouwd als een in eerste instantie reactief systeem, dat te veel afhangt van grondig onderzoek van luchtvaart-ongevallen. Hoofddoel van het voorstel is te evolueren in de richting van een meer proactief systeem waarmee wordt gepoogd ongevallen te voorzien en te voorkomen, voornamelijk door gegevens te verzamelen en te analyseren. De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

II. WERKZAAMHEDEN IN DE RAADSORGANEN

De Groep luchtvaart (hierna "de Groep") heeft in januari 2013 onder Iers voorzitterschap de bespreking van het voorstel aangevangen. De Commissie presenteerde op 10 januari 2013 haar voorstel en op 14 januari 2013 haar effectbeoordeling in de Groep luchtvaart, waarna er een gedachtewisseling volgde.

De bespreking van het Commissievoorstel werd voortgezet op 28 januari, 18 en 25 februari, 4, 14 en 20 maart, en 8, 18, 25 en 29 april. Na de grondige besprekingen in de bovenvermelde vergaderingen van de Groep heeft het voorzitterschap verscheidene bepalingen van het Commissievoorstel gewijzigd overeenkomstig kanttekeningen van de delegaties. De overwegingen zijn nog niet besproken en zullen in een latere fase aan de tekst van de algemene oriëntatie moeten worden aangepast.

Op 31 mei 2013 is het ontwerp van algemene oriëntatie voorgelegd aan het Comité van permanente vertegenwoordigers (Coreper). In die vergadering van het Coreper hebben verscheidene delegaties in het algemeen hun steun voor de compromistekst van het voorzitterschap betuigd, terwijl andere hun bedenkingen bij bepaalde punten herhaalden en nieuwe tekstvoorstellen indienden. Het voorzitterschap heeft nota genomen van de bedenkingen van de delegaties en een aantal van hun voorstellen aanvaard, teneinde enkele hangpunten op te lossen en een algemene oriëntatie dichterbij te brengen.

Enkele punten moeten echter nog worden besproken op Raadsniveau omdat sommige delegaties en de Commissie hun voorbehoud bij de tekst handhaven. De wijzigingen in de bijlage bij dit verslag ten opzichte van de bijlage bij het verslag aan het Coreper zijn **vetgedrukt**. Alle delegaties maken een studievoorbehoud bij de wijzigingen die na de vergadering van het Coreper zijn aangebracht.

III. VOORNAAMSTE NOG OP TE LOSSEN PUNTEN

Ondanks de inspanningen om een akkoord over de tekst tot stand te brengen, moet voor een aantal kwesties nog een oplossing worden gevonden.

a) Toepassingsgebied van de verordening (artikel 4, voetnoten 21, 23 en 24)

Overeenkomstig bijlage 13, hoofdstuk 8, van het Verdrag van Chicago moeten de lidstaten al een stelsel voor de verplichte melding van voorvallen (mandatory occurrence reporting systems - MORS) instellen. In bijlage 13 wordt tevens aanbevolen dat de staten voorzien in een stelsel voor de vrijwillige melding van voorvallen (voluntary occurrence reporting system - VORS), waarmee informatie die mogelijk niet onder de meldingsplicht valt gemakkelijker kan worden verzameld. 23 EU-lidstaten hebben reeds een VORS ingesteld. In artikel 5 van het voorstel wordt alle lidstaten van de EU de verplichting opgelegd een VORS in te stellen, met de bedoeling door melders als een eigenlijk of potentieel gevaar aangemerkte veiligheidsgerelateerde informatie te verzamelen.

Een aantal lidstaten is echter van oordeel dat het toepassingsgebied van de verordening al te zeer zou worden uitgebreid mochten de beide systemen - zowel verplichte als vrijwillige melding - op alle types luchtvaartuigen worden toegepast. FR geeft er de voorkeur aan de meldingsplicht alleen te laten gelden voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer en op voor de algemene luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen met straalaandrijving, en niet voor kleinere en minder complexe voor de algemene luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen. Deze delegatie betoogt dat het toepassingsgebied van de huidige Richtlijn (EG) 2003/42 moet behouden blijven, zodat de meldingsplicht in verhouding staat tot het doel, namelijk significante veiligheidsgerelateerde informatie verzamelen. Zij is van mening dat voor minder complexe luchtvaartuigen de melder moet beslissen of melding zinvol is. FR is van mening dat het hoofddoel van het voorstel erin moet bestaan de kwaliteit van de meldingen te verbeteren, zodat lessen inzake veiligheid kunnen worden getrokken, en niet zozeer de kwantiteit van de meldingen, die in sommige lidstaten (speciaal FR) al heel groot is. Het aantal voorvalmeldingen verhogen zou de analyse en follow-up van die meldingen alleen maar bemoeilijken.

Aansluitend stelt FR voor dat MORS wordt toegepast op de in Verordening (EU) 216/2008, en niet de in artikel 4, lid 1, van Richtlijn (EG) 2003/42 bedoelde luchthavens. Rekening houdend met het standpunt van de meerderheid van de delegaties over deze kwestie heeft het voorzitterschap echter besloten het voorstel van de Commissie te behouden.

De meerderheid van de lidstaten geeft de voorkeur aan de tekst van het Commissievoorstel, met het argument dat verenging van het toepassingsgebied het risico inhoudt dat belangrijke veiligheidsgerelateerde informatie niet wordt gemeld. Om de standpunten dichter bij elkaar te brengen heeft het voorzitterschap in artikel 3, lid 2, voorgesteld dat deze verordening toepasselijk is op alle luchtvaartuigen behalve de in bijlage II bij Verordening (EU) 216/2008 bedoelde luchtvaartuigen (ultralichte vliegtuigen, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen, vintage luchtvaartuigen, gewezen militaire luchtvaartuigen, specifiek voor onderzoek gebouwde luchtvaartuigen, lichte gyrocopters, luchtvaartuigen die met een aanloop in de lucht worden gebracht). Overeenkomstig de aanbeveling van de ad-hocgroep van deskundigen die zich over de bijlagen bij de verordening buigt, is in artikel 4, lid 2 bis voorts bepaald dat voor niet-complexe luchtvaartuigen de meldingsvereisten worden vereenvoudigd ter facilitering van de melding en ter verlichting van de potentiële administratieve last voor kleine organisaties.

Om tegemoet te komen aan de bedenkingen van lidstaten die de voorkeur geven aan een breder toepassingsgebied, biedt de compromistekst van het voorzitterschap de lidstaten daarnaast de mogelijkheid te beslissen de verordening toe te passen op alle luchtvaartuigen, ook de luchtvaartuigen die zijn bedoeld in bijlage II bij Verordening (EU) 216/2008, als zij dat noodzakelijk achten.

In het Coreper heeft een brede meerderheid van de delegaties zijn steun betuigd voor dat punt in de compromistekst van het voorzitterschap. De Commissie heeft evenwel onderstreept dat de compromistekst van het voorzitterschap het toepassingsgebied van de verordening ten onrechte inkrimpt.

b) "Cultuur van billijkheid " en de definitie van "grove nalatigheid" (artikel 2, voetnoot 13, en artikel 16, voetnoot 45)

De feedback en de lessen die worden getrokken uit ongevallen en gemelde voorvallen, vormen een essentieel onderdeel van het veiligheidssysteem in de burgerluchtvaart. Het Commissievoorstel beoogt een meer proactief en beproefd veiligheidssysteem tot stand te brengen waarmee de beschikbare veiligheidsinformatie, ook met betrekking tot voorvallen in de burgerluchtvaart, ten volle kan worden benut, en wil dus voorzien in een niet-bestruffend klimaat dat de spontane melding van voorvallen bevordert op grond van het beginsel "cultuur van billijkheid".

Sommige lidstaten beschikken over een veiligheidssysteem dat toelaat melders nooit te bestraffen: de melder is altijd beschermd tegen sancties of gerechtelijke procedures, volgens het onvoorwaardelijke principiële verbod op zelfincriminatie. Andere lidstaten pleiten voor een systeem waarin vrijwillige melding, ondanks menselijke fouten, sterk wordt beschermd, melding dus wordt aangemoedigd en men niet voor zelfincriminatie hoeft te vrezen, en verplichte melding juist minder wordt beschermd.

Ter wille van het tot stand brengen van een "cultuur van billijkheid" in de luchtvaart moeten in de lidstaten vooraf administratieve regelingen tussen de justitiële autoriteiten en de veiligheidsautoriteiten worden getroffen, waarin is getracht de twee betrokken openbare belangen, rechtspraak en veiligheid van de luchtvaart, in balans te houden. Krachtens Verordening (EU) nr. 996/2010 inzake onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart moeten dergelijke regelingen al worden getroffen tussen de veiligheids- onderzoeksinstanties en andere instanties (bijvoorbeeld justitiële autoriteiten en opsporings- en reddingsautoriteiten) die hoogstwaarschijnlijk bij het onderzoek van een ongeval zullen worden betrokken.

Tot dusver is de term "grove nalatigheid" niet in het EU-recht gedefinieerd. De lidstaten van de EU hebben in het nationaal recht hun eigen definities en om die reden pleiten veel delegaties ervoor die definitie niet in de verordening op te nemen. Een meerderheid van de lidstaten betoogde dat de definitie toch al in het nationaal recht bestaat en het dus beter is dit begrip niet op EU-niveau te definiëren omdat de lidstaten het op verschillende manieren interpreteren. Door de definitie in het voorstel te schrappen worden conflicten tussen de verordening en het nationaal recht voorkomen. Andere delegaties (EL en NL) alsook de Commissie zijn van oordeel dat de verordening die definitie moet bevatten, aangezien zij van essentieel belang blijkt om een eenvormige toepassing van de verordening te waarborgen. Zij benadrukken dat deze definitie, samen met artikel 15 ("Vertrouwelijkheid en passend gebruik van informatie") en artikel 16 ("Bescherming van de informatiebron"), de kernelementen van het voorstel uitmaken.

In verband met het beginsel van een "cultuur van billijkheid" zijn in de Groep lange en grondige discussies gevoerd over artikel 16, leden 3 en 4, waarin ook kwesties vervat zitten die normaal gezien tot de bevoegdheid van de departementen Justitie behoren. Verscheidene delegaties hebben bij herhaling de bedenking gemaakt dat artikel 16, 3, misschien wel tot doel heeft het strafrecht van de lidstaten te harmoniseren. In de compromistekst van het voorzitterschap is rekening gehouden met die bedenkingen; de bovengenoemde leden zijn gewijzigd om het nationale strafrecht van de lidstaten voorrang te geven op het aan de lidstaten opgelegde verbod om uitsluitend op basis van een melding een procedure wegens onopzettelijk of uit onachtzaamheid begane wetsovertredingen in te stellen.

Ter verduidelijking van de relatie tussen werkgevers en werknemers is in de herziene tekst van het voorzitterschap evenwel bepaald dat de melder in het geval van een tuchtrechtelijke of administratieve procedure niet zichzelf kan beschuldigen en dat werknemers niet op basis van hun eigen meldingen door de werkgever kunnen worden benadeeld, behalve in geval van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag.

In het Coreper heeft NL, daarin bijgetreden door de Commissie, voorgesteld dat zichzelf beschuldigen evenmin mogelijk mag zijn in civielrechtelijke procedures, en daarom voorgesteld in artikel 16, lid 3, de term "civielrechtelijk" op te nemen. SI heeft voorgesteld een nieuwe overweging in te voegen waarin de toepassing van artikel 16, lid 3, beter wordt toegelicht. Bij wijze van algemene toelichting van het beginsel "cultuur van billijkheid" en van de definitie van "grove nalatigheid" heeft de Commissie aangegeven dat haar voorstel tot doel heeft voor vakmensen uit de luchtvaartsector een klimaat van vertrouwen te scheppen dat melding stimuleert en de veiligheid verhoogt. De Commissie heeft echter aangegeven dat de compromistekst van het voorzitterschap, ondanks de steun van de meerderheid van de delegaties, de melders onvoldoende bescherming biedt.

IV. ANDERE KWESTIES

c) Gedelegeerde en uitvoeringshandelingen (artikel 4, voetnoot 22, artikel 8, voetnoot 36, artikel 11, voetnoot 38, en artikelen 17 en 18, voetnoot 47)

Volgens het oorspronkelijke Commissievoorstel kon de Commissie bij gedelegeerde handeling de bijlagen bij de verordening aanpassen aan de technische vooruitgang, aan de internationaal overeengekomen taxonomie inzake ADREP, aan andere wetgeving van de Unie en aan internationale overeenkomsten, de lijst van belanghebbende partijen en het aanvraagformulier voor informatie uit het Europees centraal register actualiseren, en ervoor zorgen dat het scala van verplicht te melden voorvallen adequaat blijft.

Een ruime meerderheid van de delegaties is van mening dat sommige van de hogergenoemde kwesties, met name het aanpassen van de bijlagen I en II bij het voorstel, een wezenlijk onderdeel van de wetgevingshandeling vormen en dat de lidstaten intensief bij elke wijziging moeten worden betrokken; op dit punt kunnen zij dan ook niet instemmen met het Commissievoorstel.

Het voorzitterschap heeft de deskundigen van de lidstaten verzocht zich te buigen over de bijlagen bij het voorstel en aanbevelingen ter attentie van de Groep te formuleren. De groep heeft ingestemd met het voorstel van het voorzitterschap. De Commissie heeft, samen met het EASA, de werkzaamheden van de ad-hocgroep gecoördineerd. Na de drie vergaderingen van de ad-hocgroep van deskundigen waren de deskundigen van de lidstaten van oordeel dat meer tijd moet worden besteed aan de bespreking van bijlagen I en II bij het voorstel. In dat verband hebben verscheidene delegaties onderstreept dat wegens het belang van de bijlagen een overhaaste bespreking niet gerechtvaardigd is en dat de Commissie om dezelfde reden niet kan worden gemachtigd de bijlagen bij gedelegeerde handeling op te stellen en/of te updaten; zij hebben dan ook voorgesteld dat dit bij uitvoeringshandeling geschiedt. Zij betoogden dat aldus de deskundigen van de lidstaten kunnen worden ingeschakeld, en er ook voldoende tijd blijft om de bijlagen I en II uit te werken. Bijgevolg geeft de compromistekst van het voorzitterschap het standpunt van de lidstaten weer en zijn de artikelen 4, 7, 17, en 23 in die zin gewijzigd dat de bovengenoemde bijlagen bij uitvoeringshandeling kunnen worden opgesteld. De Commissie maakt een voorbehoud bij deze kwestie.

d) Uitgestelde toepassing van de verordening (artikel 24, voetnoot 49)

In het Commissievoorstel was alleen bepaald dat de verordening in werking zou treden op de twintigste dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad. Verscheidene delegaties hebben echter benadrukt dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en de organisaties meer tijd nodig hebben om de toepassing van de onderhavige verordening voor te bereiden en hebben dan ook voorgesteld de verordening pas twee jaar na de inwerkingtreding ervan toe te passen en niet eerder dan vanaf de inwerkingtreding van de uitvoeringsmaatregelen betreffende de lijst van verplicht te melden voorvallen, bedoeld in artikel 4, lid 2 bis, en betreffende de lijst van verplichte gegevensvelden, bedoeld in artikel 7, lid 1 bis. Voorts zou de toepassing van artikel 7, lid 2 verder worden uitgesteld, tot wanneer de Commissie de gemeenschappelijke Europese risico-indeling heeft gemaakt. De Commissie betoogt dat de toepassing van de verordening onnodig zal worden uitgesteld, en dat uitstel misschien alleen met betrekking tot sommige artikelen gerechtvaardigd is. Bijgevolg handhaaft de Commissie een voorbehoud bij het bovengenoemde compromisvoorstel.

Voorts houdt de Commissie haar standpunt over het gehele compromisvoorstel volledig in beraad in afwachting van de onderhandelingen met het Europees Parlement.

SI maakt een voorbehoud voor parlementaire behandeling

Andere bezwaren en voorbehouden van de delegaties staan in de voetnoten van de bijlage bij dit verslag.

V. CONCLUSIE

Gezien het bovenstaande wordt de Raad verzocht in de zitting op 10 juni 2013 de tekst in de bijlage bij dit verslag te bespreken, de resterende vraagstukken op te lossen en een algemene oriëntatie over de tekst te bereiken.

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)

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 ¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ²,

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming ³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

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 burgerluchtvaart⁴ heeft tot doel ongevallen te voorkomen door snelle, efficiënte en kwalitatieve veiligheidsonderzoeken mogelijk te maken. Deze verordening laat de onderzoeken van nationale veiligheids- onderzoeksinstanties naar ongevallen en incidenten, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 996/2010, onverlet.
- (4) De ervaring leert dat, voordat een ongeval plaatsvindt, dikwijls 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 veiligheidsbeheerssysteem – en door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA).

⁴ PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

- (6) Er moeten systemen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen worden opgezet zodat individuen de bijzonderheden van 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 de bijzonderheden van de 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 trends 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 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 bijzonderheden van de verzamelde voorvallen te garanderen. Bovendien moeten, met de steun van de Commissie, passende richtsnoeren worden opgesteld om de kwaliteit en volledigheid van de gegevens en het op samenhangende en uniforme wijze opnemen 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 compatibel 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 feitelijke 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 verzamelde veiligheidsgerelateerde informatie die afkomstig is uit voorvalsverslagen, moet tijdig in het Europees centraal register worden opgeslagen. Naast de incidenten moet ook informatie uit onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten overeenkomstig Verordening (EU) nr. 966/2010 worden verzameld.
- (18) De onderhavige verordening moet van toepassing zijn 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 het best op de hoogte zijn 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 melden.

- (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 trends 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, 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 trends en analyses die het resultaat zijn van de uitvoering 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 verzamelde informatie moet afdoende 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-punitieve omgeving die spontane melding van voorvallen bevordert en zo bijdraagt tot de ontwikkeling van een "cultuur van billijkheid". Ook in een niet-punitieve omgeving dienen de maatregelen te worden vastgesteld die noodzakelijk zijn om de luchtvaartveiligheid op peil 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 mogelijk 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 veiligheidsautoriteiten 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) Teneinde 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 het opnemen in het Europees centraal register te actualiseren en de verspreiding van informatie in het Europees centraal register uit te breiden of te beperken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen. 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 eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de uitvoering van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling en het beheer van het Europees centraal register. Die 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 ⁵.
- (38) De regels inzake gegevensverwerking en de bescherming van natuurlijke personen, als 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 verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁶ 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 ⁷, moeten volledig in acht worden genomen bij de toepassing van deze verordening. De regels inzake de toegang tot gegevens, als 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 ⁸, moeten 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 krachtens in de onderhavige verordening vastgestelde strengere toegangsregels.

⁵ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁶ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

⁷ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

⁸ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

- (39) Het moet in het bijzonder mogelijk zijn om boetes op te leggen aan personen of entiteiten die, in strijd met deze verordening, onjuist gebruik maken van krachtens deze verordening beschermde informatie; nadeel berokkenen aan de melder van een voorval, behalve in geval van grove nalatigheid; geen omgeving creëren die bevorderlijk is voor het verzamelen van de bijzonderheden van voorvallen; de verzamelde informatie niet analyseren en geen maatregelen nemen om de opgespoorde feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen; de verzamelde informatie niet overeenkomstig deze verordening delen.
- (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 ⁹, 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 ¹⁰, 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 ¹¹ dienen te worden ingetrokken,

⁹ PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

¹⁰ PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.

¹¹ PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. Het doel van deze verordening is de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door ervoor te zorgen dat relevante informatie over de veiligheid van de burgerluchtvaart wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd, uitgewisseld, verspreid en geanalyseerd. De verordening is erop gericht ervoor te zorgen dat ingevolge de analyse van de verzamelde informatie in voorkomend geval veiligheidsmaatregelen worden genomen. Beoogd wordt met regels inzake gebruik van de informatie en inzake bescherming van de melder een continue beschikbaarheid van veiligheidsinformatie te bewerkstelligen. *(laatste zin verplaatst naar artikel 3 Onderwerp)*
2. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en niet de schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

(0) "ongeval": een ongeval in de zin van Verordening (EU) nr. 996/2010;

0 bis) "luchtvaartuig": een toestel dat in de dampkring kan worden gehouden door krachten die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak ¹²;

¹² Artikel 2, punt 18, van Verordening (EU) nr. 923/2012 (PB 281 van 12.10.2012, blz. 1, en bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago. Deze definitie is te lezen juncto artikel 3 (toepassingsgebied).

0 ter) "geanonimiseerde informatie": uit voorvalsverslagen afkomstige informatie waaruit alle persoonsgegevens, zoals namen of adressen van natuurlijke personen zijn gewist;

- (1) "anonimiseren": het verwijderen uit ingediende meldingen van alle persoonlijke bijzonderheden met betrekking tot de melder en van alle[...] bijzonderheden, zoals de naam van de bij het voorval betrokken organisatie(s), die de identiteit van de melder kunnen onthullen of ertoe kunnen leiden dat de identiteit van de melder, of van 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 veiligheidskwesties en bijbehorende activiteiten op Europees niveau;
- (4) [...] ¹³
- (5) "incident": een incident in de zin van Verordening (EU) nr. 996/2010;

5 bis) "ernstig incident": een ernstig incident in de zin van Verordening (EU) nr. 996/2010 ¹⁴;

- (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 door het hebben van toegang tot door de lidstaten uitgewisselde informatie over voorvallen en die behoort tot één van de in deze verordening vastgestelde categorieën belanghebbenden;

¹³ EL en NL wensen de definitie van "grove nalatigheid" te behouden. COM heeft een voorbehoud bij het schrappen van deze definitie.

¹⁴ Overeenkomstig artikel 2, punt 16, van Verordening (EU) nr. 996/2010, PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

- (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 ¹⁵, maar waarbij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve acties niet worden getolereerd ¹⁶;
- (8) "voorval": elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis ¹⁷ die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of ernstig incident omvat [...];
- (9) "organisatie": elke organisatie die luchtvaartproducten en/of –diensten levert en die personen welke overeenkomstig artikel 4, lid 3, gehouden zijn voorvallen te melden, in dienst heeft of inhuurt, of van de diensten van die personen gebruik maakt ¹⁸;
- (10) "contactpunt":
- a) 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
 - b) 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, als gedefinieerd in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 996/2010;

¹⁵ Er zal een overweging worden toegevoegd van de volgende strekking: "*indien tijdig en loyaal gemeld aan een betrokken organisatie of een bevoegde autoriteit*".

¹⁶ Er zal een overweging worden toegevoegd van de volgende strekking: "*Cultuur van billijkheid*" is een wezenlijke component van een bredere "veiligheidscultuur" die de hoeksteen van een solide veiligheidsbeheerssysteem vormt.

¹⁷ IT is tegen het schrappen van "*of andere onregelmatige omstandigheid*".

¹⁸ Er zal een nieuwe overweging worden toegevoegd van de volgende strekking: "*Deze definitie belet niet dat een persoon die niet in artikel 4, lid 3, vermeld wordt, een voorval meldt*".

- (12) "veiligheidsbeheerssysteem": een systematische benadering van het beheer van de veiligheid, inclusief de nodige organisatorische structuren, verantwoordingsplicht, beleidsmaatregelen en procedures; dit omvat elk beheerssysteem dat, onafhankelijk of als onderdeel van andere beheerssystemen van de organisatie, het beheer van de veiligheid betreft;
- (13) "nationaal veiligheidsprogramma": een geïntegreerde reeks wetteksten en activiteiten die erop gericht zijn om in een lidstaat de veiligheid van de burgerluchtvaart te beheren.
- (14) "gevaar": een omstandigheid die of een object dat in potentie kan leiden tot overlijden, letsel bij personeel, schade aan uitrusting of constructie, verlies van materiaal, of vermindering van het vermogen een voorgeschreven functie te vervullen ¹⁹.

Artikel 3

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden bepalingen vastgesteld betreffende de melding van voorvallen of andere veiligheidsgerelateerde informatie die een luchtvaartuig, de inzittenden, andere personen, of voor de vluchtuitvoering relevante uitrusting of installaties in gevaar brengen, of in gevaar zouden brengen indien niet corrigerend wordt opgetreden. *(een zin is verplaatst naar artikel 4, lid 3)*. De verordening voorziet in analyse en follow-up van de gemelde voorvallen. De verordening voorziet tevens in regels inzake het opnemen van de verzamelde informatie in het Europees centraal register en inzake het verspreiden van deze geanonimiseerde informatie onder belanghebbenden, teneinde die belanghebbenden te voorzien van de informatie die zij nodig hebben om de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren.

¹⁹ Als gedefinieerd in het "Safety Management Manual" van de ICAO, versie 3 (doc. ICAO 9859), punt 1.12.1.

2. Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigen, met uitzondering van de luchtvaartuigen bedoeld in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 216/2008²⁰. De lidstaten kunnen besluiten deze verordening ook toe te passen op in die bijlage II bedoelde vliegtuigen.

*Artikel 4*²¹

Verplichte melding

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie zet een systeem voor verplichte melding op teneinde het verzamelen van de bijzonderheden van de daarin verzamelde voorvallen te faciliteren.
 2. Elke lidstaat zet een systeem voor verplichte melding op teneinde het verzamelen van de bijzonderheden van voorvallen te faciliteren, inclusief de bijzonderheden van voorvallen die overeenkomstig lid 1 door organisaties zijn verzameld.
- 2 bis. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen²² een lijst vast van voorvallen die de in lid 3 vermelde personen gehouden zijn te melden in het kader van regelingen voor verplichte melding van voorvallen overeenkomstig deze verordening. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. Dit omvat onder meer vereenvoudigde²³ voorschriften voor potentiële melders die vliegen met andere luchtvaartuigen dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen. Die lijst bevat voorvallen die een luchtvaartuig, de inzittenden, andere personen, of voor de vluchtuitvoering relevante uitrusting of installaties in gevaar brengen, of in gevaar zouden brengen indien niet corrigerend wordt opgetreden en heeft betrekking op ten minste de volgende categorieën:

²⁰ Verordening (EG) nr. 216/2008, PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

²¹ FR geeft er de voorkeur aan dat de systemen voor de verplichte melding van voorvallen van toepassing zouden zijn op luchtvaartuigen voor openbaar vervoer en op voor de algemene luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen met straalaandrijving.

²² De Commissie maakt een voorbehoud bij het vervangen van gedelegeerde handelingen door uitvoeringshandelingen voor de vaststelling van de lijst van voorvallen in het kader van de verplichte melding van voorvallen.

²³ In een nieuwe overweging zal komen te staan dat voor niet-complexe luchtvaartuigen hetzelfde toepassingsgebied geldt als voor andere luchtvaartuigen, met dien verstande dat de meldingsvoorschriften handzamer moeten zijn om melding te vergemakkelijken.

- voorvallen in verband met de vluchtuitvoering, zoals voorvallen in verband met botsingen, in verband met starten en landen en in verband met de brandstof, voorvallen tijdens de vlucht, voorvallen in verband met de communicatie, voorvallen in verband met noodsituaties en andere kritieke situaties, het arbeidsongeschikt worden van bemanningsleden, weersomstandigheden of veiligheid;
- voorvallen in verband met technische conditie, onderhoud en reparatie van het luchtvaartuig, zoals constructiedefecten, storingen in systemen, voortstuwing (inclusief motoren, propellers, rotorsystemen) en hulpaggregaten;
- voorvallen in verband met luchtnavigatiediensten en faciliteiten, zoals botsingen of potentiële botsingen, specifieke ATM/ANS-voorvallen, operationele ATM/ANS-voorvallen;
- voorvallen in verband met luchtvaartterreinen en gronddiensten, zoals voorvallen in verband met activiteiten en faciliteiten van luchtvaartterreinen, behandeling van passagiers en bagage, post- en vrachtbehandeling en afhandeling en onderhoud van luchtvaartuigen op de grond.

3. De volgende natuurlijke personen melden de in lid 2 bis bedoelde voorvallen via het systeem dat overeenkomstig lid 1 is opgezet door de organisatie bij welke de persoon in dienst is of, bij gebreke daarvan, via het systeem dat overeenkomstig lid 2 is opgezet door de lidstaat waar die organisatie gevestigd is of door de staat die het bewijs van bevoegdheid van de piloot heeft afgegeven, gevalideerd of omgezet:

- a) de gezagvoerder van een luchtvaartuig dat in een lidstaat is geregistreerd of van een luchtvaartuig dat buiten de Unie is geregistreerd maar wordt gebruikt door een exploitant bij wie een lidstaat toezicht op de activiteiten uitoefent, of door een exploitant die in de Unie gevestigd is;
- b) een persoon die zich, onder het toezicht van een lidstaat of onder het toezicht van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), bezighoudt met het ontwerp, de fabricage, het monitoren, het onderhoud of de modificatie van een luchtvaartuig of de uitrusting of onderdelen daarvan;

- c) een persoon die, onder het toezicht van een lidstaat of onder het toezicht van het EASA, een certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (airworthiness review certificate) of een certificaat van vrijgave voor de dienst (certificate of release to service) ondertekent met betrekking tot een luchtvaartuig of de uitrusting of onderdelen daarvan;
- d) een persoon die een functie vervult waarvoor een machtiging van een lidstaat als luchtverkeersleider of als vluchtinformatiefunctionaris is vereist;
- e) een persoon die een functie vervult in verband met het veiligheidsbeheer van een luchthaven waarop Verordening (EG) nr. 1008/2008 ²⁴ van het Europees Parlement en de Raad ²⁵ van toepassing is;
- f) een persoon die een functie vervult in verband met installatie, modificatie, onderhoud, reparatie, revisie, vluchtverificatie of inspectie van luchtverkeersleidingsfaciliteiten waarvoor een lidstaat verantwoordelijk is;
- (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 luchtvaarterrein als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1008/2008.

²⁴ FR stelt voor de verwijzing naar Verordening (EG) nr.1008/2008 te vervangen door Verordening (EG) nr. 216/2008. De Commissie legt uit dat in de huidige richtlijn al verwezen wordt naar Verordening (EEG) nr. 2408/1992, vervangen door Verordening (EG) nr. 1008/2008.

²⁵ 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 (herschikking) (Voor de EER relevante tekst), PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

4. Elke in lid 3 vermelde persoon meldt voorvallen ²⁶ binnen 72 uur ²⁷ nadat hij kennis heeft gekregen van het voorval, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen.
5. [...] (*Verplaatst naar lid 7*)
6. Elke door het EASA gecertificeerde of goedgekeurde organisatie meldt de overeenkomstig lid 1 verzamelde bijzonderheden van voorvallen, na daarvan kennis te hebben gekregen, onverwijld [...]bij het EASA.
7. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie die niet onder lid 6 valt, meldt de overeenkomstig lid 1 verzamelde bijzonderheden van voorvallen, na daarvan kennis te hebben gekregen, onverwijld bij de in artikel 6, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteit van die lidstaat.
(*overgebracht van lid 5*)

28

²⁶ IT stelde voor de volgende tekst toe te voegen: "op een zodanig tijdstip dat de in lid 6 en lid 7 bedoelde termijnen in acht worden genomen, of via het door de lidstaten opgezette systeem,"

²⁷ IT stelt voor geen termijnen te vermelden en het melden door personen aan de regels van elke organisatie over te laten en daardoor flexibeler te houden.

²⁸ De volgende tekst zal worden gebruikt als aanvulling op overweging 3: "*In het geval van een ongeval of ernstig incident is op de melding van het voorval ook het bepaalde in artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) nr. 996/2010 van toepassing.*"

Artikel 5
Vrijwillige melding

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie zet een systeem voor vrijwillige melding op teneinde het verzamelen te faciliteren van voorvallen ²⁹ die wellicht niet in het systeem van verplichte melding of andere veiligheidsgerelateerde informatie worden opgenomen die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar worden beschouwd.

2. Elke lidstaat zet een systeem voor vrijwillige melding op teneinde het verzamelen te faciliteren van voorvallen ³⁰ die wellicht niet in het systeem van verplichte melding of andere veiligheidsgerelateerde informatie worden opgenomen die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar worden beschouwd. Dit systeem omvat mede, doch niet uitsluitend, het verzamelen van de informatie die overeenkomstig lid 5 bis door organisaties is overgedragen.

²⁹ IT stelt de volgende toevoeging voor: "*van feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen*". DE, ES en MT stellen voor die zinsnede in een overweging op te nemen.

³⁰ Ibidem.

3. De systemen voor vrijwillige melding bieden de mogelijkheid voorvallen³¹ of veiligheidsgerelateerde informatie te verzamelen waarvoor geen meldingsplicht overeenkomstig bijlage I geldt, of voorvallen of veiligheidsgerelateerde informatie te doen melden door personen die niet in artikel 4, lid 3, worden vermeld.
4. [...] (*verplaatst naar lid 5 bis*)
5. Elke door het EASA gecertificeerde of goedgekeurde organisatie meldt de bijzonderheden van overeenkomstig lid 1 verzamelde relevante voorvallen en veiligheidsgerelateerde informatie bij het EASA.
- 5 bis. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie die niet onder lid 5 valt, meldt de bijzonderheden van de overeenkomstig lid 1 verzamelde relevante voorvallen en veiligheidsgerelateerde informatie bij de in artikel 6, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteit van die lidstaat. **De lidstaten kunnen van elke op hun grondgebied gevestigde organisatie eisen de bijzonderheden van alle voorvallen overeenkomstig lid 1 te melden.**
6. De lidstaten en organisaties kunnen andere systemen voor het verzamelen en verwerken van veiligheidsinformatie opzetten, teneinde de bijzonderheden te verzamelen van voorvallen die wellicht niet in het kader van de in artikel 4 en in de leden 1 en 2 van het onderhavige artikel genoemde meldingssystemen worden opgenomen. Deze systemen kunnen melding aan andere entiteiten dan de in artikel 6, lid 2, bedoelde omvatten, en kunnen actieve deelname van de bedrijfssector behelzen.
7. Informatie kan in één enkel systeem worden opgenomen, ongeacht of die informatie uit vrijwillige dan wel uit verplichte melding afkomstig is.

³¹ IT stelt de volgende toevoeging voor: "van feitelijke of potentiële veiligheids-tekortkomingen".

Artikel 6

Verzameling en opslag van informatie

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie stelt een mechanisme in voor de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gemelde voorvallen. De meldingen worden op zodanige wijze behandeld dat de vertrouwelijkheid van de melder uit het oogpunt van het bevorderen van een cultuur van billijkheid afdoende gewaarborgd wordt ³².

2. Elke lidstaat wijst één of meer bevoegde autoriteiten aan teneinde een mechanisme voor de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gemelde voorvallen in te stellen. De meldingen worden op zodanige wijze behandeld dat de vertrouwelijkheid van de melder uit het oogpunt van het bevorderen van een cultuur van billijkheid afdoende gewaarborgd wordt.

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) enig onafhankelijk orgaan dat of enige onafhankelijke entiteit die in de Europese Unie met deze functie is belast.

³² De volgende tekst zal in een overweging worden ondergebracht: *"De aan de luchtvaartsector opgelegde vereisten met betrekking tot het behandelen van voorvalsverslagen dienen in verhouding te staan tot de omvang van de organisatie en het bereik van haar activiteiten. Daarom moet het meer bepaald voor kleinere organisaties mogelijk zijn te besluiten om de door functionarissen binnen de organisatie beklede functies te combineren of samen te voegen, dan wel het uitbesteden van de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van de bijzonderheden van voorvallen aan goedgekeurde/gecertificeerde gespecialiseerde entiteiten mogelijk te maken. Die entiteiten moeten aan de hoogste standaarden voor beveiliging en vertrouwelijkheid van gegevens voldoen. De algehele verantwoordingsplicht en verantwoordelijkheid moet echter bij de organisaties blijven berusten."*

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.

- 2 bis. Het EASA stelt een mechanisme in voor de verzameling, beoordeling, verwerking, analyse en opslag van de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gemelde voorvallen. De meldingen worden op zodanige wijze behandeld dat de vertrouwelijkheid van de melder uit het oogpunt van het bevorderen van een cultuur van billijkheid afdoende gewaarborgd wordt.
- 2 ter. Onverminderd de toepasselijke voorschriften van het nationale strafrecht onthouden de lidstaten zich ervan procedures in te stellen tegen de personen die deel uitmaken van de in lid 2 bedoelde mechanismen met betrekking tot de in het kader van hun taken inzake het beoordelen, verwerken en analyseren van voorvallen genomen besluiten die, achteraf gezien, verkeerd of niet-effectief blijken te zijn geweest maar die destijds, met de toenmalig beschikbare informatie, passend en evenredig waren.
3. De uit de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 verzamelde voorvallen afkomstige voorvalsverslagen worden door de organisaties opgeslagen in een of meer gegevensbanken ³³.
4. De uit de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 verzamelde voorvallen afkomstige voorvalsverslagen worden door de in lid 2 bedoelde bevoegde autoriteiten opgeslagen in een nationale gegevensbank.

³³ De volgende tekst zal in een overweging worden ondergebracht: *"De uit de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 verzamelde voorvallen afkomstige voorvalsverslagen worden door de organisaties opgeslagen in de gegevensbank. De ingewikkeldheidsgraad van de gegevensbank moet in verhouding staan tot de omvang en/of de significantie van de organisatie uit het oogpunt van de doelstellingen van deze verordening en moet minimaal bestaan in een gegevensbestand dat alle in bijlage II van deze verordening vermelde verplichte gegevensvelden bevat."*

5. Relevante door veiligheidsonderzoeksinstanties verzamelde of verstrekte informatie betreffende ongevallen en ernstige incidenten wordt eveneens in die nationale gegevensbank opgeslagen.

5 bis. De uit de bijzonderheden van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 verzamelde voorvallen afkomstige voorvalsverslagen worden door het EASA in een gegevensbank opgeslagen.

5 ter. Veiligheidsonderzoeksinstanties hebben volledige toegang tot de in lid 4 bedoelde nationale gegevensbank teneinde de in artikel 5, lid 4, van Verordening (EU) nr. 996/2010 vastgestelde verplichtingen na te komen. *(overgebracht van lid 7)*

6. De burgerluchtvaartautoriteiten van de lidstaten hebben volledige toegang tot hun in lid 4 bedoelde nationale gegevensbank teneinde hun veiligheidsverantwoordelijkheden te ondersteunen.

7. [...] *(verplaatst naar lid 5 ter)*

Artikel 7

Kwaliteit en inhoud van voorvalsverslagen

1. De in artikel 6 bedoelde uit het nationale systeem voor verplichte melding van voorvallen afkomstige voorvalsverslagen bevatten ten minste de volgende informatie:

- gemeenschappelijke verplichte gegevensvelden;
- indien relevant, specifieke verplichte gegevensvelden in verband met, onder meer, het luchtvaartuig, de luchtnavigatiediensten, het luchtvaarterrein en het onderhoud.

- 1 bis. Teneinde het verzamelen, opslaan en beoordelen van de informatie te faciliteren, stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen in detail de lijst vast van gemeenschappelijke verplichte gegevensvelden en specifieke verplichte gegevensvelden. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
- 1 ter. Voor zover mogelijk worden ook de uit het systeem voor vrijwillige melding van voorvallen afkomstige voorvalsverslagen ingevuld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de voor de verplichte melding dienende velden [...].
2. Elk in artikel 6, leden 3 en 4, bedoeld voorvalsverslag vermeldt de risicocategorie waarin het voorval is ingedeeld. Deze indeling wordt gevalideerd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat of door het EASA, overeenkomstig de in lid 5 bedoelde gemeenschappelijke Europese risico-indeling ³⁴.
 3. Teneinde de samenhang van de gegevens te verbeteren, met name de samenhang tussen de aanvankelijk verzamelde informatie en het in de gegevensbank opgeslagen verslag, stellen de organisaties en de lidstaten kwaliteitscontroleprocessen vast.
 4. Teneinde de uitwisseling van informatie te faciliteren, maken de in artikel 6, leden 3 en 4, bedoelde gegevensbanken gebruik van gestandaardiseerde formats, en moeten zij compatibel zijn met ECCAIRS en ADREP.
 5. Teneinde voorvallen naar veiligheidsrisico in te delen, ontwikkelt de Commissie, in nauwe samenwerking met de lidstaten en het EASA, een gemeenschappelijke Europese risico-indeling. Daarbij houdt de Commissie rekening met de behoefte aan compatibiliteit met bestaande risico-indelingen. De Commissie stelt deze Europese risico-indeling op uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

³⁴ In een overweging komt te staan dat de organisaties elke risico-indeling kunnen hanteren en dat de lidstaten die aan het Europees Centraal Register melden en valideren.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het definiëren van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling.
7. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de regelingen voor de uitvoering van de gemeenschappelijke Europese risico-indeling vast. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
8. De Commissie steunt de bevoegde autoriteiten van de lidstaten bij het opnemen van gegevens, met name - doch niet uitsluitend - bij het opnemen van de in lid 1 bedoelde minimum-informatie, het naar risico indelen van voorvallen als bedoeld in lid 2, en het vaststellen van kwaliteitscontroleprocessen als bedoeld in lid 3. 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 actualiseert, in overleg met de Commissie, het Europees centraal register door de overdracht van alle veiligheidsgerelateerde informatie die in de in artikel 6, lid 4, bedoelde nationale gegevensbanken is opgeslagen. *(laatste zin verplaatst naar artikel 9, lid 1)*

3. Het EASA bereikt met de Commissie overeenstemming over de technische protocols voor het naar het Europees centraal register overdragen van alle voorvalsverslagen die krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ³⁵ en de uitvoeringsvoorschriften daarvan door het EASA zijn verzameld, alsook van de informatie die uit hoofde van artikel 4, lid 6, en artikel 5, lid 5, is verzameld.
4. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de regelingen vast voor het beheer van het Europees centraal register, als bedoeld in de leden 1 en 2. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
5. ³⁶ [...].

Artikel 9

Uitwisseling van informatie ³⁷

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 twee maanden nadat zij in de nationale gegevensbank zijn opgeslagen, naar het Europees centraal register overgedragen. Telkens als dit nodig is, worden voorvalsverslagen bijgewerkt met aanvullende veiligheidsgerelateerde informatie.

³⁵ 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 (Voor de EER relevante tekst); *PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.*

³⁶ COM heeft een voorbehoud bij het schrappen van de bepaling inzake gedelegeerde handelingen voor de toepassing van dit lid.

³⁷ De volgende tekst zal in een overweging worden ondergebracht: "*Het EASA en de Commissie moeten technische ondersteuning bieden met het oog op de interoperabiliteit van de systemen.*"

2. Informatie over ongevallen en ernstige incidenten wordt eveneens overgedragen naar het Europees centraal register. Voorlopige feitelijke informatie over ongevallen en ernstige incidenten wordt overgedragen terwijl het desbetreffende onderzoek aan de gang is. Na voltooiing van het onderzoek wordt het definitieve onderzoeksverslag en, indien beschikbaar, een samenvatting daarvan in het Engels toegevoegd.
3. Als een lidstaat of het EASA bij het verzamelen van de bijzonderheden van voorvallen of bij het opslaan van voorvalsverslagen of van een overeenkomstig artikel 13, lid 4, verrichte analyse, veiligheidskwesties vaststelt die geacht worden van belang te zijn voor andere lidstaten of voor het EASA of die door andere lidstaten of door het EASA te nemen veiligheidsmaatregelen kunnen vergen, stuurt die lidstaat of het EASA alle relevante veiligheidsgerelateerde informatie zo spoedig mogelijk naar de relevante autoriteiten van de lidstaten of naar het EASA.

Artikel 10

Verspreiding van in het Europees centraal register opgeslagen informatie

1. Alle met het reguleren van de veiligheid van de burgerluchtvaart belaste instanties of veiligheidsonderzoeksinstanties in de Unie krijgen volledige online-toegang tot de in het Europees centraal register opgenomen informatie over voorvallen. Op het gebruik van de informatie zijn de in de artikelen 15 en 16 vastgestelde beginselen en waarborgen van toepassing.
2. De in bijlage III vermelde belanghebbenden kunnen 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. De Commissie stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat in kennis van de ingediende verzoeken.

- 2 bis. Behoudens het bepaalde in artikel 15, lid 2, van Verordening (EU) nr. 996/2010, geldt het overeenkomstig het onderhavige artikel openbaar maken van informatie aan belanghebbenden niet voor in het Europees centraal register opgenomen informatie over lopende overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010 verrichte veiligheidsonderzoeken.
3. Om beveiligingsredenen krijgen de belanghebbenden geen rechtstreekse toegang tot het Europees centraal register.

Artikel 11

Verwerking van verzoeken en besluiten

1. Verzoeken om toegang tot in het Europees centraal register opgenomen informatie worden ingediend met behulp van door het contactpunt goedgekeurde formulieren. Deze formulieren bevatten ten minste de in bijlage II vermelde punten.
2. Een contactpunt dat een verzoek ontvangt, controleert of het afkomstig is van een belanghebbende, en of dat contactpunt bevoegd is om een dergelijk verzoek te behandelen. Indien het contactpunt vaststelt dat een andere lidstaat of de Commissie bevoegd is om het verzoek te behandelen, wordt het verzoek aan die lidstaat, respectievelijk aan de Commissie overgedragen.
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 indien deze zijn verzoek uitvoerig schriftelijk motiveert.
5. Aan de in bijlage I, 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 kan 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. Het algemeen besluit kan geen toegang verlenen tot de volledige inhoud van de gegevensbank en verleent alleen toegang 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 van deze verordening. 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 krachtens dit artikel informatie te verspreiden, blijft beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de doeleinden van de gebruiker.
9. ³⁸ [...].

³⁸ De Commissie heeft een voorbehoud bij het schrappen van dit lid.

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 tijdig 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 ontwikkelt een proces voor het analyseren van de voorvallen die overeenkomstig artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1, zijn verzameld, teneinde vast te stellen welke veiligheidsgevaren verbonden zijn aan de vastgestelde voorvallen of groepen voorvallen. Op basis van deze analyse bepaalt de organisatie welke passende correctieve of preventieve maatregelen er eventueel nodig zijn om de veiligheid te verbeteren.
2. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie die vaststelt dat er passende maatregelen nodig zijn om feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen, voert die maatregelen tijdig uit en stelt een proces vast om de uitvoering en de effectiviteit van de maatregelen te bewaken.

3. Elke door het EASA gecertificeerde of goedgekeurde organisatie stelt het EASA ³⁹ in kennis van de eerste resultaten van de overeenkomstig lid 1 verrichte analyse en van de eventueel overeenkomstig lid 2 te nemen maatregelen binnen 30 dagen na de datum waarop de melder het voorval heeft gemeld.
- 3 bis. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie die niet onder lid 3 valt, stelt de bevoegde autoriteit van de lidstaat in kennis van de eerste resultaten van de eventuele, overeenkomstig lid 1 verrichte analyse van de overeenkomstig artikel 4, lid 7, en artikel 5, lid 5 bis, gemelde voorvallen die een feitelijk of potentieel veiligheidsrisico inhouden en van de eventueel overeenkomstig lid 2 te nemen maatregelen binnen 30 ⁴⁰ dagen na de datum waarop de melder het voorval heeft gemeld ⁴¹.
4. Elk van de lidstaten en het EASA ontwikkelen een proces voor het analyseren van de informatie over voorvallen of groepen voorvallen die overeenkomstig de artikelen 4 en 5 rechtstreeks aan hen zijn gemeld, teneinde vast te stellen welke veiligheidsgevaaren verbonden zijn aan de gemelde voorvallen. Op basis van deze analyse bepalen zij welke passende correctieve of preventieve maatregelen er eventueel nodig zijn om de veiligheid te verbeteren.

³⁹ AT stelt voor toe te voegen "en de bevoegde autoriteit van de lidstaat".

⁴⁰ IT, bijgevallen door LV, stelt voor om "binnen 30 dagen" te vervangen door "zodra ze zijn vastgesteld en uiterlijk binnen 90 dagen". COM voert aan dat het "Safety Management Manual" van de ICAO (doc. 9859) 30 dagen aanbeveelt.

⁴¹ In een toe te voegen overweging zal komen te staan dat organisaties de verantwoordelijkheid voor hun eigen maatregelen dragen.

5. Elk van de lidstaten en het EASA voeren, nadat overeenkomstig lid 4 is bepaald welke maatregelen nodig zijn om feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen, eventuele passende maatregelen tijdig uit en stellen een proces vast om de uitvoering en de effectiviteit van de maatregelen te bewaken.
6. Alle lidstaten en het EASA houden tevens zicht op de overeenkomstig lid 3 en lid 3 bis aan hen gemelde maatregelen van de organisaties. Als een lidstaat of het EASA oordeelt dat de gemelde maatregelen niet passend zijn om de feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen, zorgt die lidstaat of het EASA ervoor dat de organisatie in kwestie aanvullende passende maatregelen neemt en uitvoert ⁴².
7. De eventueel beschikbare informatie met betrekking tot de analyse en, in voorkomend geval, de follow-up van individuele voorvallen of groepen voorvallen, als beschreven in het onderhavige artikel, wordt tijdig en uiterlijk twee maanden na de opslag ervan in de nationale gegevensbank, overeenkomstig artikel 8, leden 2 en 3, opgeslagen in het Europees centraal register.
8. De lidstaten gebruiken de uit de analyse van voorvalsverslagen afkomstige informatie om te helpen bepalen welke corrigerende maatregelen er eventueel moeten worden genomen binnen het nationale veiligheidsprogramma.
9. De lidstaten publiceren ten minste jaarlijks ten behoeve van het publiek een veiligheids-overzicht met informatie over het type voorvallen die door hun nationale systemen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen zijn verzameld, waarbij melding wordt gemaakt van trends alsook van de genomen maatregelen.

⁴² In een toe te voegen overweging zal worden uitgelegd hoe de lidstaten en het EASA zicht zullen houden op de uitvoering en de effectiviteit van de overeenkomstig lid 2 door organisaties genomen maatregelen.

10. De lidstaten kunnen ook geanonimiseerde voorvalsverslagen en resultaten van risicoanalyses 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. Onverminderd de vertrouwelijkheidsvereisten van deze verordening kunnen in passende, afzonderlijke gevallen andere deelnemers worden uitgenodigd ⁴³.
2. De samenwerking wordt tot stand gebracht door een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten. 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.
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. [...] (*Verplaatst naar lid 2*)
5. Het EASA neemt informatie over het resultaat van de in lid 1 bedoelde analyse van informatie op in het in artikel 15, lid 4, van Verordening (EG) nr. 216/2008 bedoelde jaarlijkse veiligheidsoverzicht.

⁴³ In een toe te voegen overweging komt te staan dat het EASA, de Commissie, en de autoriteiten van de lidstaten, indien noodzakelijk en mits daarover per consensus overeenstemming wordt bereikt, andere deelnemers kunnen uitnodigen.

Artikel 15

Vertrouwelijkheid en passend gebruik van informatie

1. De lidstaten en de organisaties, overeenkomstig hun nationale wetgeving, alsook het EASA, nemen de nodige maatregelen om een passende vertrouwelijkheid te waarborgen van de bijzonderheden van voorvallen die zij uit hoofde van de artikelen 4, 5 en 10 ontvangen. Elke lidstaat, elke in een lidstaat gevestigde organisatie of het EASA 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. *(de laatste zin is overgebracht van artikel 16, leden 1, 2 en 2 bis)*
2. Onverminderd het bepaalde inzake de bescherming van veiligheidsinformatie in de artikelen 12, 14 en 15 van Verordening (EU) nr. 996/2010 mag informatie over voorvallen alleen worden gebruikt voor het doel waarvoor die informatie is verzameld. De lidstaten, het EASA en de organisaties mogen de informatie niet ter beschikking stellen of gebruiken om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen en voor geen ander doel dan het in stand houden of verbeteren van de veiligheid van de luchtvaart.
3. Wanneer de Commissie, het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zich kwijten van de in artikel 14 bedoelde 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, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. In die optiek wordt de informatie in het bijzonder gebruikt voor risicobeheer en voor de analyse van veiligheidstrends die kunnen leiden tot veiligheidsaanbevelingen of veiligheidsmaatregelen met het oogmerk feitelijke of potentiële veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

4. ⁴⁴ De lidstaten zorgen ervoor dat hun in artikel 6, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteiten en hun bevoegde gerechtelijke instanties met elkaar samenwerken door middel van vooraf vastgestelde administratieve regelingen. Die vooraf vastgestelde administratieve regelingen beogen te zorgen voor een juist evenwicht tussen de behoefte aan goede rechtsbedeling enerzijds en de permanente beschikbaarheid van veiligheidsinformatie anderzijds.

Artikel 16

Bescherming van de informatiebron

1. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie zorgt ervoor dat alle persoonlijke bijzonderheden, zoals namen of adressen van individuele personen, alleen beschikbaar zijn voor zover absoluut noodzakelijk om het voorval te onderzoeken. Geanonimiseerde informatie wordt verspreid in de organisatie, voor zover passend.
 2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat alle persoonlijke bijzonderheden, zoals namen of adressen van individuele personen, nooit in de in artikel 6, lid 4, bedoelde nationale 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.
- 2 bis. Het EASA zorgt ervoor dat alle persoonlijke bijzonderheden, zoals namen of adressen van individuele personen, nooit in de in artikel 6, lid 5 bis, bedoelde gegevensbank van het EASA 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.

⁴⁴ IT stelt voor om hetzij dit lid te schrappen, hetzij te bepalen dat de Commissie in een format voor die vooraf vast te stellen administratieve regelingen voorziet. Ook DK wil dit lid schrappen. De Commissie legt uit dat beoogd wordt de lidstaten flexibiliteit te bieden zodat zij hun eigen systemen kunnen opzetten; De Commissie is echter bereid de lidstaten bestaande voorbeelden van dergelijke regelingen te doen toekomen.

2 ter. Niets belet de lidstaten en het EASA de met het oog op het instandhouden of verbeteren van de luchtvaartveiligheid noodzakelijke maatregelen te nemen.

3. ⁴⁵ Onverminderd de toepasselijke voorschriften van het nationale strafrecht stellen de lidstaten geen procedures in met betrekking tot onberaamde of onopzettelijke wetsovertredingen welke uitsluitend onder hun aandacht komen omdat er in het kader van de toepassing van de artikelen 4 en 5 melding van is gedaan. In het geval van civiele, tuchtrechtelijke of administratieve procedures die krachtens het nationale recht worden ingesteld, wordt de in de voorvalsverslagen vervatte informatie niet tegen de melders van het voorval gebruikt ⁴⁶.

⁴⁵ De Commissie heeft een voorbehoud bij de leden 3 en 4.

⁴⁶ Op voorstel van SI zal de toepassing van artikel 16, lid 3, in een overweging worden toegelicht.

4. Werknemers die voorvallen 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 of opzettelijk wangedrag.
5. Elke in een lidstaat gevestigde organisatie stelt interne regels vast die beschrijven hoe de beginselen van een cultuur van billijkheid, en in het bijzonder het in lid 4 bedoelde beginsel, binnen de organisatie worden gewaarborgd en toegepast.
6. Elke lidstaat wijst een orgaan aan dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de leden 4 en 5 van dit artikel. De werknemers kunnen inbreuken op de in dit artikel vastgestelde regels aan dat orgaan melden. Het aangewezen orgaan verstrekt de relevante autoriteiten van de lidstaat in voorkomend geval advies omtrent oplossingen of de toepassing van artikel 21.

Artikel 17

⁴⁷ *Actualisering van de bijlagen*

De Commissie is bevoegd, teneinde bijlage I bij deze verordening in overeenstemming te brengen met de internationaal overeengekomen taxonomie ADREP en met ECCAIRS, met andere wetgeving van de Unie en met internationale overeenkomsten, en het in bijlage II vervatte aanvraagformulier voor informatie uit het Europees centraal register te actualiseren, overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen met betrekking tot bijlage I vast te stellen.

⁴⁷ De Commissie heeft een voorbehoud bij de in artikel 17 en artikel 18 aangebrachte wijzigingen.

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 in artikel 7, lid 6, en artikel 17 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van [vijf] jaar met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de lopende termijn tegen een dergelijke verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 7, lid 6, 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 in overeenstemming met artikel 7, lid 6, en artikel 17 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad 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 die termijn 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 comité ingesteld bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing ⁴⁸.

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 de 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 in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 45/2001.

⁴⁸ De Commissie heeft een voorbehoud bij de geen-advies-clausule.

Artikel 21

Sancties

1. De lidstaten stellen voorschriften vast inzake de sancties 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 van die bepalingen en delen haar eventuele wijzigingen daarvan mede.
2. [...]

Artikel 22

Wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010

Artikel 19 wordt geschrapt. Dat artikel blijft evenwel van toepassing tot de datum waarop deze verordening overeenkomstig artikel 24, lid 2, van toepassing wordt.

Artikel 23

Intrekking

Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie worden ingetrokken. Die wetgevingshandelingen blijven evenwel van toepassing tot de datum waarop deze verordening overeenkomstig artikel 24, lid 2, van toepassing wordt.

Artikel 24

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Deze verordening is van toepassing [24 maanden ⁴⁹ na de inwerkingtreding van deze verordening], doch niet vóór de inwerkingtreding van de in artikel 4, lid 2 bis, en artikel 7, lid 1 bis, bedoelde uitvoeringsmaatregelen. Artikel 7, lid 2, wordt van toepassing na de inwerkingtreding van de gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen tot nadere bepaling en tot ontwikkeling van de in artikel 7, leden 6 en 7, bedoelde Europese gemeenschappelijke risico-indeling.
- 2 bis. De Commissie brengt, binnen vijf jaar na de toepassing van deze verordening, verslag uit over de uitvoering ervan.
3. 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

⁴⁹ De Commissie heeft een voorbehoud bij de uitgestelde toepassing van de gehele verordening. Zij is van oordeel dat alleen enkele specifieke artikelen later moeten worden toegepast.

Bijlage I: 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, ijsvrijmaken 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 II 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:
