



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.12.2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### 1.1. Allmän bakgrund till förslaget

I Europeiska unionen har den genomsnittliga andelen dödsolyckor per år inom den reguljära passagerartrafiken varit mer eller mindre oförändrad under de senaste åren. Enligt den beräknade trafikökningen för de kommande årtiondena förväntas antalet flygningar nästan fördubblas fram till 2030. Med en stabil andel dödsolyckor kommer detta därför troligen att leda till en ökning av antalet olyckor, som en biprodukt av en stadigt ökande trafikvolym.

Det nuvarande systemet för luftfartssäkerhet är främst ett reaktivt system, som bygger på tekniska framsteg, sund lagstiftning som understöds av effektiv tillsyn, och detaljerade utredningar av olyckor som kan leda till rekommendationer för en förbättrad säkerhet. Även om förmågan att dra lärdom av en olycka är av avgörande betydelse har rent reaktiva system nu emellertid visat sig ha begränsningar när det gäller att få fram nya förbättringar. I detta sammanhang har Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) uppmuntrat en övergång till ett mer proaktivt och evidensbaserat angreppssätt när det gäller säkerhet. Effektiviteten hos ett sådant proaktivt system beror i stor utsträckning på förmågan att systematiskt analysera all tillgänglig säkerhetsinformation, inbegripet information om händelser inom civil luftfart. Data är av avgörande betydelse för att säkerhetsrisker ska kunna identifieras; utan välgrundad information skulle varje försök till kartläggning av riskerna bara vara gissningar.

På EU-nivå har övergången till ett mer proaktivt och evidensbaserat säkerhetsledningssystem för luftfart redan inletts med antagandet av direktiv 2003/42/EG<sup>1</sup>, enligt vilket varje medlemsstat ska inrätta ett system för obligatorisk rapportering av händelser. Enligt denna lagstiftning ska medlemsstaterna samla in, lagra, skydda och sinsemellan sprida information om vissa händelser inom den civila luftfarten, och de yrkesverksamma inom luftfarten är skyldiga att rapportera händelser som inträffar under den dagliga driften. Denna lagstiftning kompletterades 2007 med två genomförandeförordningar<sup>2</sup>. Genom den första infördes ett europeiskt centralt upplag för all information om händelser inom civil luftfart som samlats in av medlemsstaterna, och genom den andra infördes regler om spridning av informationen i det centrala upplaget. Information om cirka 600 000 händelser finns för närvarande lagrade i det centrala upplaget, och den siffran ökar varje dag.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart, EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart (EUT L 294, 13.11.2007, s. 3), och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart (EUT L 295, 14.11.2007, s. 7).

## 1.2. Skälen bakom förslaget

Genom direktiv 2003/42/EG lades grunden för ett proaktivt och evidensbaserat säkerhetsledningssystem för luftfart i Europeiska unionen, genom att krav på rapportering av händelser infördes. För närvarande kan emellertid Europeiska unionen och dess medlemsstater inte i tillräcklig grad utnyttja feedback från tidigare erfarenheter för att förhindra olyckor, och gällande lagstiftning är otillräcklig för att förhindra att antalet olyckor och relaterade dödsfall ökar till följd av den förväntade trafikökningen.

Ett antal skäl förknippade med nuvarande EU-lagstiftning kan förklara denna situation.

För det första framgår det att information är nödvändig för kartläggning av säkerhetsrisker, men det finns ändå inte tillräckliga kunskaper om alla säkerhetsrelaterade händelser. Situationen beror delvis på skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller vilka händelser som ska rapporteras. Det beror också på att enskilda personer är rädda för att rapportera händelser (frågan om "rättvisekultur"). För att nå målet om fullständig rapportering måste den enskilde ha fullt förtroende för systemet eftersom man framför allt uppmanas att rapportera misstag man själv kan ha begått eller bidragit till. Den enskilde har dock inte samma skydd i alla medlemsstater, och är rädd för att bestraffas av de överordnade eller rädd för att åtalas. Avsaknaden av EU-krav på att inrätta frivilliga system för rapportering som komplement till de obligatoriska systemen och bristen på tydlighet när det gäller kraven på rapportering av händelser och informationsflödet bidrar också till den bristande insamlingen av information om händelser.

För det andra är registreringen av data om händelser inte harmoniserad, och den är även ostrukturerad. Detta orsakar låg kvalitet på informationen och ofullständiga data. Denna situation påverkar informationens överensstämmelse och användbarhet, och begränsar användningen av den i säkerhetssyfte.

För det tredje finns det rättsliga och organisatoriska hinder för att adekvat tillgång till informationen i det europeiska centrala upplaget ska kunna garanteras. Enligt EU-lagstiftningen måste viss information avidentifieras. Även om syftet med sådana bestämmelser är att skydda känslig säkerhetsinformation är de praktiska konsekvenserna att viktiga säkerhetsrelaterade uppgifter, t.ex. den faktiska beskrivningen av händelsen, inte är tillgängliga för myndigheterna.

Den nuvarande lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om hur medlemsstaterna bör använda de data som samlats in. Sedan direktivet antogs har principer för analys och uppföljning av den information som samlats in genom systemen för rapportering av händelser överenskommit på internationell nivå, men ännu inte införlivats i EU-lagstiftningen. Detta har därför lett till ganska varierande och olika tillvägagångssätt bland medlemsstaterna.

## 1.3. Syfte

Det främsta syftet med detta initiativ är att bidra till en minskning av antalet flygolyckor och därmed sammanhängande dödsfall genom en förbättring av befintliga system, både på nationell och europeisk nivå, och genom att händelser

inom civil luftfart används för korrigerande av säkerhetsbrister och förhindras från att inträffa igen.

De specifika målen är följande:

- (1) Se till att information om alla händelser som äventyrar eller skulle kunna äventyra flygsäkerheten samlas in och ger en fullständig och tydlig bild av säkerhetsriskerna i Europeiska unionen och dess medlemsstater.
- (2) Se till att data om rapporterade händelser som lagras i nationella databaser och i det centrala upplaget är fullständiga och håller hög kvalitet.
- (3) Se till att behöriga myndigheter har adekvat tillgång till all säkerhetsinformation som lagras i det centrala upplaget och att den enbart används i syfte att öka säkerheten.
- (4) Se till att rapporterade händelser analyseras effektivt, att säkerhetsrisker kartläggs och hanteras där detta är relevant och att effektiviteten hos de säkerhetsåtgärder som vidtagits övervakas.

#### **1.4. Gällande bestämmelser**

Förslaget avser antagande av en förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart. Syftet med den nya förordningen är att ersätta och upphäva direktiv 2003/42/EG, dess genomförandebestämmelser, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007, och att ändra förordning (EU) nr 996/2010<sup>3</sup>. Det finns inga andra bestämmelser som direkt avser upprättande av en allmän ram för rapportering av händelser inom Europeiska unionen.

#### **1.5. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål**

Detta initiativ är en av de åtgärder som är nödvändiga för det gemensamma europeiska transportområdet, som beskrivs i kommissionens vitbok från 2011 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*<sup>4</sup>. Det har också framhållits som en åtgärd i kommissionens meddelande *Ett europeiskt säkerhetsledningssystem för luftfart*<sup>5</sup>.

## **2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING**

### **2.1. Samråd med berörda parter och utnyttjande av sakkunskap**

Under förberedelsefasen hölls omfattande samråd om de allmänna principerna och miniminormerna för kommissionens samråd med berörda parter.

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG. Text av betydelse för EES. EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

<sup>4</sup> KOM/2011/0144 slutlig.

<sup>5</sup> KOM/2011/0670 slutlig.

Kommissionen höll samråd med samtliga 27 medlemsstater genom ett frågeformulär som skickades ut den 7 april 2011. Kommissionen fick svar från alla medlemsstater utom en. Kommissionen genomförde också en del besök på plats hos medlemsstaterna.

Kommissionen höll samråd med berörda parter och med allmänheten genom ett offentligt samråd den 24 juni 2011–15 september 2011 på webbplatsen *Din röst i Europa*. Totalt inkom 61 svar<sup>6</sup>.

Genom tillämpning av kommissionens beslut 98/500/EG<sup>7</sup> uppmanades branschvisa dialogkommittén för civil luftfart att vid behov formalisera en ståndpunkt om översynen. Dessutom begärdes ett yttrande från det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart i enlighet med artikel 7.3 i förordning (EU) nr 996/2010.

Alla berörda parter och myndigheterna bjöds in till ett seminarium som kommissionen arrangerade den 19 april 2012<sup>8</sup> och som handlade om frågan om ”rättvissekultur”.

Kommissionen bad också om ett yttrande från den europeiska datatillsynsmannen. En undersökning om inrättandet av en gemensam riskklassificering av händelser inom civil luftfart har också genomförts.

Alla dessa bidrag har använts av kommissionen vid utarbetandet av konsekvensbedömningen och förslaget.

## 2.2. Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen ger en överblick över de olika alternativ som övervägts. Tre politikpaket, utöver alternativet att inte införa några förändringar av den nuvarande situationen, övervägdes i syfte att bedöma hur direktiv 2003/42/EG skulle kunna ses över.

Politikpaket 1 syftar till att förbättra det nuvarande systemet genom att det inrättas en grund för ett komplett system för händelserapportering. Det ska bidra till ökad flygsäkerhet genom att lagstiftningen ändras så lite som möjligt och genom att rekommendationer och råd antas där så är möjligt. Det innehåller de minst intensiva politiska åtgärderna av de som kartlagts.

Politikpaket 2 består av ett mer ambitiöst paket med politiska åtgärder som innebär en omfattande översyn av EU:s lagstiftning om rapportering av händelser. Det syftar till att förbättra det nuvarande systemet genom att de rättsliga krav som behövs för att säkerställa ett effektivt system för rapportering av händelser på alla nivåer införs. Det syftar också till att bidra till att minska flygolyckorna genom att processer inrättas för analys av data som samlats in, lämpliga åtgärder vidtas och systemets effektivitet i fråga om förbättrad säkerhet övervakas.

---

<sup>6</sup> En sammanfattning av samrådet finns på följande webbsida: [http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011\\_11\\_09\\_occurrence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm).

<sup>7</sup> Kommissionens beslut av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå, EGT L 225, 12.8.1998, s. 27.

<sup>8</sup> Sammanfattningen och slutsatserna från mötet finns på följande webbsida: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm).

Politikpaket 3 syftar till att förbättra det befintliga systemet genom att överföra medlemsstaternas befogenheter för händelserrapportering till EU-nivå och, som i politikpaket 2, fastställa krav för analys av händelser samt vidta de åtgärder för säkerheten som krävs och övervaka förbättringarna. I detta paket kommer ansvaret för att upprätta och förvalta systemen för rapportering av händelser att överföras till Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa).

Mot bakgrund av utvärderingen av de olika politikpaketen på grundval av kriterierna för effektivitet, ändamålsenlighet och konsekvens rekommenderas att politikpaket 2 genomförs, eftersom dess fördelar skulle vara avsevärt högre än de kostnader som uppstår. Det är det enda alternativet som helt uppfyller de fastställda målen, vilket framgår av konsekvensbedömningen. Därför utgör detta paket grunden för detta förslag.

### **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

#### **3.1. Sammanfattning av förslaget**

##### *3.1.1. Bättre insamling av information om händelser*

Genom förslaget skapas lämpliga förutsättningar för att säkerställa att alla händelser som äventyrar eller skulle äventyra flygsäkerheten rapporteras.

För det första behåller förslaget skyldigheten att inrätta system för obligatorisk rapportering av händelser och anger de personer som är skyldiga att rapportera samt de händelser som ska rapporteras genom systemet. Parallellt med det obligatoriska systemet föreslås att frivilliga system inrättas vars syfte är att samla in information om händelser som inte har registrerats i systemet för obligatorisk rapportering av händelser.

Förslaget innehåller också bestämmelser för att skapa lämpliga förutsättningar för att uppmuntra de yrkesverksamma inom luftfarten att rapportera säkerhetsrelaterad information genom att de skyddas mot bestraffning, utom i fall av grov oaktsamhet.

##### *3.1.2. Tydligare informationsflöde*

Enligt det nuvarande direktivet är enskilda personer skyldiga att rapportera händelser direkt till medlemsstaternas myndigheter, medan medlemsstaternas myndigheter i själva verket får de flesta rapporter om händelser från organisationer som samlar in dem från enskilda som en del av deras säkerhetsorganisation. Förslaget tar hänsyn till denna utveckling och inför krav beträffande organisationer. Organisationer och medlemsstater blir skyldiga att inrätta system för rapportering av händelser som möjliggör kartläggning av säkerhetsrisker. Den händelseinformation som samlats in av organisationer ska vidarebefordras till medlemsstaternas behöriga myndigheter eller eventuellt till Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa). All information om händelser som samlats in av medlemsstaterna, organisationer och Easa samlas i det europeiska centrala upplaget.

### *3.1.3. Förbättring av uppgifternas kvalitet och fullständighet*

Förslaget innehåller ett antal bestämmelser som syftar till att förbättra kvaliteten och fullständigheten avseende rapporteringen av händelser och därigenom möjliggöra bättre kartläggning av de viktigaste riskområdena och av nödvändiga åtgärder.

Rapporter om händelser ska innehålla minimiinformation med en definition av obligatoriska datafält som t.ex. datum för händelsen, händelsekategori eller beskrivning av händelsen. Förslaget innebär också skyldighet att klassificera händelser efter risk enligt det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet. Dessutom bör förfaranden för kontroll av datakvalitet införas, särskilt för att säkerställa överensstämmelse mellan en händelserapport och den information som först samlats in av uppgiftslämnaren. Slutligen kommer kommissionen att stödja medlemsstaterna när det gäller att uppnå högre standarder för uppgifternas kvalitet och fullständighet genom stöd till utvecklingen av anvisningar och användningen av workshoppar. Detta bör syfta till att säkerställa en konsekvent och enhetlig registrering av data i databaser.

### *3.1.4. Bättre utbyte av information*

Förslaget tar upp behovet av bättre utbyte av information genom att befintliga regler förstärks.

Mot bakgrund av detta utvidgas medlemsstaternas och Eesas tillgång till det europeiska centrala upplaget, som innehåller all händelseinformation som medlemsstaterna och Easa samlat in, till all data och information i databasen. Dessa nya bestämmelser gör det framför allt möjligt för medlemsstaterna att få tillgång till säkerhetsdata avseende händelser som ägde rum i en medlemsstats luftrum men som anmäldes och bedömdes av en annan medlemsstat.

Dessutom ska en myndighet som vid bedömningen av data som samlats in genom system för händelserapportering upptäcker säkerhetsfrågor som anses vara av intresse för en annan myndighet översända informationen i rätt tid.

För att underlätta utbyte av data och information bör, enligt texten, samtliga rapporter om händelser vara förenliga med Ecairs-programvaran (denna programvara används av alla medlemsstater och för det europeiska centrala upplaget) och med taxonomin ADREP (Icaos taxonomi, även använd för Ecairs-programvaran).

### *3.1.5. Bättre skydd mot olämplig användning av säkerhetsinformation*

Till följd av det ökade tillträdet till säkerhetsdata och säkerhetsinformation i det europeiska centrala upplaget måste man se till att sådana data och sådan information används i lämpligt syfte.

I det avseendet stärker förslaget de bestämmelser som säkerställer att insamlade data – utöver skyldigheten att garantera konfidentialiteten för dessa data – endast får göras tillgängliga och användas för att upprätthålla eller förbättra flygsäkerheten.

Texten ska också minska de negativa effekter som de rättsliga myndigheternas användning av dessa data kan få för flygsäkerheten, genom en skyldighet att anta

förhandsavtal om bestämmelser som bör leda till balans mellan de två allmänintressen som står på spel (rättskipning och flygsäkerhet).

### *3.1.6. Bättre skydd av uppgiftslämnare för att säkerställa fortsatt tillgång till information*

Förslaget skärper bestämmelserna om skydd av den som rapporterar en händelse, i syfte att säkerställa att förtroendet för systemet upprätthålls och att lämplig säkerhetsrelaterad information inrapporteras.

I det avseendet bekräftar texten på nytt skyldigheten att anonymisera rapporter om händelser och begränsar åtkomsten till helt identifierbara data till endast vissa personer. Dessutom uppmanas medlemsstaterna att avstå från att inleda rättsliga förfaranden utom i fall av grov oaktsamhet.

Förslaget innebär en ytterligare skärpning av den regel som föreskriver att personal inte ska bli föremål för efterräkningar från sin arbetsgivares sida, utom i fall av grov oaktsamhet, på grundval av den information som har rapporterats i enlighet med denna förordning. Organisationer uppmanas också att anta riktlinjer för hur arbetstagarnas skydd ska säkerställas.

Nationella organ inrättas som ger personal möjlighet att rapportera överträdelser av de regler som garanterar deras skydd, och påföljder bör fastställas om så är lämpligt.

### *3.1.7. Införande av krav på informationsanalys och vidtagande av uppföljande åtgärder på nationell nivå*

Förslaget påskyndar övergången till ett mer proaktivt och evidensbaserat säkerhetssystem i Europa, då det inför nya krav som i EU-lagstiftningen införlivar de bestämmelser som har överenskommit på internationell nivå om analys och uppföljning av insamlad händelseinformation.

Organisationer och medlemsstater är skyldiga att analysera den information som har samlats in genom system för rapportering av händelser i syfte att identifiera säkerhetsrisker och vidta åtgärder för att avhjälpa eventuella säkerhetsbrister. Effektiviteten hos dessa åtgärder med avseende på förbättrad säkerhet ska kontrolleras och ytterligare åtgärder vidtas vid behov.

### *3.1.8. Förstärkt analys på EU-nivå*

Principen om att informationen i det europeiska centrala upplaget ska analyseras av Easa och medlemsstaterna har redan införts genom artikel 19 i förordning (EU) nr 996/2010. Denna princip stärks och det pågående samarbetet formaliseras inom ett nätverk av flygsäkerhetsanalytiker som leds av Easa.

Analys på EU-nivå kommer att komplettera det som görs på nationell nivå, särskilt genom kartläggning av möjliga säkerhetsproblem och centrala riskområden på europeisk nivå. Detta kommer att stödjas av EU:s gemensamma riskklassificeringssystem, genom klassificering av alla händelser som medlemsstaterna har samlat in information om på ett harmoniserat sätt.



Både det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen kommer att kunna dra nytta av de analyser och det arbete som utförs av nätverket av flygsäkerhetsanalytiker.

### *3.1.9. Förbättrad öppenhet gentemot allmänheten*

Samtidigt som den nödvändiga konfidentialiteten för viss information respekteras medför förslaget större öppenhet gentemot allmänheten i frågor om flygsäkerhet, genom offentliggörande av årliga säkerhetsöversyner med information om åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning, trender och aggregerade data.

## **3.2. Rättslig grund**

Förslaget grundar sig på artikel 100.2 i EUF-fördraget.

## **3.3. Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte avser ett område där Europeiska unionen är ensam behörig. Målen för förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna själva. Åtgärder på EU-nivå är bättre lämpade för att nå målen i förslaget.

Målen för förslaget kan bättre uppnås på europeisk nivå av följande skäl. För det första behövs en harmonisering av händelserapporteringen och av bestämmelserna för användning och skydd av information och skydd av uppgiftslämnare. För det andra är det av säkerhetsskäl nödvändigt att stärka systemet för informationsutbyte mellan medlemsstaterna och säkerställa att denna information analyseras, och att uppföljande åtgärder vidtas i alla medlemsstater. Dessutom kan frågor som t.ex. tillgång till data i det europeiska centrala upplaget och inrättande av förfaranden och verktyg för analys av sådana data inte lösas på nationell nivå, eftersom det rör sig om en europeisk databas och åtgärder som därmed bör vidtas på EU-nivå. Åtgärder på nationell nivå är absolut nödvändiga, men räcker inte för att säkra systemets funktion som helhet och därigenom bidra till att förbättra flygsäkerheten. Målet att förbättra flygsäkerheten kan inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna, eftersom rapporteringssystem som drivs av medlemsstaterna var för sig är mindre effektiva än ett samordnat nätverk med informationsutbyte som gör det möjligt att identifiera eventuella säkerhetsproblem och centrala riskområden på europeisk nivå.

Därför är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen.

## **3.4. Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. De ytterligare bördorna för industrin och nationella myndigheter är begränsade till de som är nödvändiga för att öka systemets effektivitet och övergripande kvalitet. Även om förslaget innefattar kostnader för genomförandet av bestämmelser avseende analys och uppföljning av händelser förväntas dessa uppvägas av de ekonomiska fördelarna med färre olyckor och därmed relaterade dödsfall.

### **3.5. Val av regleringsform**

Det rättsliga instrumentet bör ha allmän räckvidd. Den regleringsform som föreslås är en förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

- Förslaget fastställer rättigheter och skyldigheter för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, vilket gör att ett direktiv inte kan användas.
- Många brister och problemområden som finns i nuvarande regelverk är förknippade med olika genomförande i medlemsstaterna. Den varierande praxis som följer av nuvarande direktiv visar tydligt att ett direktiv inte är ett lämpligt instrument för att uppnå enhetlig och konsekvent tillämpning av lagstiftningen på ett område där det behövs av säkerhetsskäl.

Därför är det mest lämpliga rättsliga instrumentet en förordning, eftersom andra alternativ inte skulle vara tillräckliga för att uppnå de föreslagna målen.

## **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Budgetkonsekvenserna för utarbetandet av ett gemensamt riskklassificeringssystem i EU och utvidgningen av budgeten för utvecklingen av Eccairs och förvaltningen av det europeiska centrala upplaget omfattas redan av den fleråriga budgetramen.

Budgetkonsekvenserna av detta förslag avser ytterligare personalresurser för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (för nätverket av analytiker) och kompletterande budgetanslag för tjänsteresor och utåtriktad verksamhet.

Både ytterligare personalresurser (två tjänster för uppskattningsvis 300 000 euro per år) och ytterligare anslag (tjänsteresor och utåtriktad verksamhet för uppskattningsvis 65 000 euro per år) kommer att täckas fullt ut genom omfördelning av byråns befintliga resurser, och har därför en neutral inverkan på EU:s budget.

## **5. ÖVRIGT**

### **5.1. Förenklingar**

Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen eftersom det ersätter ett direktiv och två kommissionsförordningar med en enda rättsakt, en förordning från Europaparlamentet och rådet, och inte kräver nationella genomförandeåtgärder.

### **5.2. Upphävande av gällande lagstiftning**

Antagande av förslaget kommer att leda till upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007, och till ändring av förordning (EU) nr 996/2010.

### **5.3. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför gälla även för EES.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>9</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>10</sup>,

efter att ha hört Europeiska datatillsynsmannen<sup>11</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) En allmänt hög och enhetlig säkerhetsnivå bör säkerställas för den civila luftfarten i unionen, och varje ansträngning bör göras för att minska antalet olyckor och tillbud så att allmänheten kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.
- (2) Andelen dödsolyckor inom den civila luftfarten har totalt sett varit relativt konstant under det senaste årtiondet, men det bevaras likväl att den beräknade trafikökningen under de kommande årtiondena kan leda till en ökning av antalet olyckor.
- (3) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart<sup>12</sup> syftar till att förebygga olyckor genom att underlätta genomförandet av snabba, effektiva och kvalitativa säkerhetsutredningar. Denna förordning bör inte vara ett hinder för det

---

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

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

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

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

förfarande för utredning av olyckor och tillbud som hanteras av nationella myndigheter för säkerhetsutredning i enlighet med förordning (EU) nr 996/2010.

- (4) Erfarenheten visar att en olycka ofta föregås av en rad tillbud och många andra brister som visar att det finns säkerhetsrisker. Härtill kommer att även om förmågan att dra lärdom av en olycka är av avgörande betydelse, har rent reaktiva system visat sig ha begränsningar när det gäller att kontinuerligt bidra till förbättringar. Unionen och dess medlemsstater bör gå i riktning mot mer proaktiva och evidensbaserade säkerhetsförfaranden som är inriktade på att förebygga olyckor genom att analysera all tillgänglig säkerhetsinformation, inbegripet information om händelser inom civil luftfart.
- (5) För att säkerheten inom civil luftfart ska kunna förbättras krävs det att relevant information om civil luftfart rapporteras, samlas in, lagras, skyddas, utbyts, sprids och analyseras samt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas på grundval av den information som samlas in. Denna proaktiva och evidensbaserade strategi bör genomföras av medlemsstaternas relevanta luftfartssäkerhetsmyndigheter, av organisationer som en del av de egna säkerhetsledningssystemen och av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa).
- (6) System för obligatorisk och frivillig rapportering som gör det möjligt för enskilda personer att rapportera information om händelser bör inrättas, och den information som samlas in bör överföras till den myndighet som är behörig att vidta åtgärder på grundval av händelseinformation som samlats in för att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten.
- (7) Personalen inom olika delar av den civila luftfarten uppmärksammar händelser som är av intresse för att förebygga olyckor och bör därför rapportera dem.
- (8) Utvecklingen av andra sätt att samla in säkerhetsinformation vid sidan av de system som krävs enligt denna lagstiftning bör uppmuntras för att fånga upp all information som kan bidra till att förbättra flygsäkerheten.
- (9) Myndigheterna för säkerhetsutredning bör få full tillgång till händelseinformation som insamlas eller händelserapporter som lagras av de egna medlemsstaterna för att kunna besluta vilka tillbud som kan kräva en säkerhetsutredning och för att kunna dra lärdomar som är av intresse för flygsäkerheten.
- (10) Det är mycket viktigt att ha tillgång data som är av god kvalitet och som är fullständiga eftersom analyser och trender som bygger på felaktiga data kan leda till missvisande resultat och fokusera ansträngningarna på områden där inga åtgärder krävs. Sådana felaktiga data kan dessutom leda till ett minskat förtroende för den information som kommer från system för händelserapportering. För att säkerställa kvaliteten och fullständigheten hos händelserapporter bör de innehålla minimiinformation som kan variera beroende på händelsekategori. Dessutom bör det införas förfaranden för att kontrollera kvaliteten på information och för att säkerställa överensstämmelse mellan en händelserapport och den information som först samlats in om händelsen. Med stöd av kommissionen bör dessutom adekvata vägledningar utarbetas, i synnerhet för att garantera uppgifternas kvalitet och fullständighet samt en konsekvent och enhetlig registrering av data i databaser. Workshoppar bör också organiseras, i synnerhet av kommissionen, för att ge det stöd som krävs.

- (11) Ett gemensamt europeiskt riskklassificeringssystem bör utvecklas för att underlätta fastställandet av nödvändiga snabba åtgärder genom analys av enskilda händelser med hög säkerhetsrisk. Det bör också göra det möjligt att fastställa de viktigaste riskområdena genom analys av aggregerad information. Ett sådant system bör stödja medlemsstaterna vid deras bedömning av händelser och när de bestämmer hur de på bästa sätt ska fokusera sina insatser. Det bör också, genom analys av aggregerad information från ett europeiskt perspektiv, göra det möjligt att identifiera de viktigaste riskområdena inom unionen och stödja det arbete som genomförts det gäller det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen. Lämpligt stöd bör ges för att säkerställa en konsekvent och enhetlig riskklassificering i alla medlemsstater.
- (12) Händelserapporter bör lagras i databaser som bör vara ett system som är kompatibelt med Eccairs (den programvara som används av alla medlemsstater och av det europeiska centrala upplaget för att lagra händelserapporter) och med taxonomin ADREP (Icaos taxonomi, även använd för Eccairs-programvaran) för att underlätta informationsutbyte.
- (13) Händelser som inbegriper ett luftfartyg som är registrerat i en medlemsstat eller som handhas av en organisation som är etablerad i en medlemsstat bör rapporteras även om de inträffar utanför medlemsstaternas territorium.
- (14) Information om händelser bör utbytas inom unionen. Detta torde leda till en avsevärt bättre kartläggning av faktiska eller potentiella risker. Det skulle också göra det möjligt för medlemsstaterna att få all nödvändig information om händelser som inträffar inom deras territorier men som rapporteras till en annan medlemsstat.
- (15) Utbytet av information om händelser bör vara förenligt med målet att förebygga flygolyckor och flygtillbud, och det bör därför inte inbegripa fastställande av skuld- och ansvarsfrågor samt benchmarking av säkerheten.
- (16) Det effektivaste sättet att säkerställa utbytet av en stor mängd information mellan alla medlemsstater, kommissionen och Easa är det europeiska centrala upplaget.
- (17) All säkerhetsrelaterad information från händelserapporter som samlats in i unionen bör överföras till det europeiska centrala upplaget i rätt tid. Detta bör omfatta insamling av information om tillbud men också information som härrör från olyckor och allvarliga tillbud som utreds i enlighet med förordning (EU) nr 996/2010.
- (18) Information som rör nationella händelser och som lagras i de nationella databaserna bör omfattas av denna förordning.
- (19) Säkerhetsinformation som finns i det europeiska centrala upplaget bör vara fullt tillgänglig för organ som anförtrotts uppgiften att reglera säkerheten inom den civila luftfarten, inbegripet Easa, och för de myndigheter som ansvarar för utredning av olyckor och tillbud inom unionen.
- (20) Berörda parter får begära tillgång till viss information som finns i det europeiska centrala upplaget.
- (21) Eftersom nationella kontaktpunkter har bäst kännedom om berörda parter som är etablerade i deras egen medlemsstat, bör varje nationell kontaktpunkt handlägga

ansökningar från berörda parter som är etablerade på den medlemsstatens territorium, medan ansökningar från berörda parter i tredjeländer eller från internationella organisationer bör handläggas av kommissionen.

- (22) Information i händelserapporter bör analyseras och säkerhetsrisker bör identifieras. Som ett resultat av detta bör lämpliga åtgärder för att förbättra flygsäkerheten fastställas och genomföras i rätt tid. Information om analysen och uppföljningen av händelser bör spridas inom organisationer och medlemsstaternas myndigheter, eftersom tillhandahållande av feedback om inrapporterade händelser är ett bra incitament för enskilda att rapportera händelser.
- (23) Effektiviteten i säkerhetsåtgärder som antas bör övervakas, och vid behov bör ytterligare åtgärder vidtas för att säkerställa att säkerhetsbristerna behandlats på korrekt sätt. Information i händelserapporter bör också användas i form av aggregerade data för att upptäcka trender.
- (24) Medlemsstaterna bör vid fastställandet av vilka åtgärder som ska ingå i deras statliga säkerhetsprogram, och för att säkerställa att åtgärder är evidensbaserade, använda den information som kommer från de händelserapporter som samlats in och analyserna av dessa.
- (25) Målet att förbättra flygsäkerheten kan inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna, eftersom rapporteringssystem som drivs av medlemsstaterna var för sig är mindre effektiva än ett samordnat nätverk med informationsutbyte som gör det möjligt att identifiera eventuella säkerhetsproblem och centrala riskområden på unionsnivå. Därför bör analysen på nationell nivå kompletteras med en analys och en uppföljning på unionsnivå för att säkerställa bättre förebyggande av flygolyckor och flygtillbud. Denna uppgift på unionsnivå bör utföras av ett nätverk av flygsäkerhetsanalytiker.
- (26) Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen bör i synnerhet kunna dra nytta av det arbete som utförs av nätverket av flygsäkerhetsanalytiker för att fastställa de åtgärder som ska vidtas på unionsnivå i ett evidensbaserat perspektiv.
- (27) Allmänheten bör ha tillgång till allmän, aggregerad information om flygsäkerhetsnivån i medlemsstaterna och i unionen. Denna information bör särskilt omfatta trender och analyser som är resultatet av medlemsstaternas tillämpning av denna förordning, samt information om innehållet i det europeiska centrala upplaget i aggregerad form.
- (28) Säkerhetssystemet för civil luftfart bygger på feedback och lärdomar från olyckor och tillbud. Händelserapportering och användningen av händelser till gagn för säkerheten bygger på en förtroenderelation mellan den som rapporterar händelsen och den enhet som ansvarar för insamling och bedömning. Detta kräver strikt tillämpning av regler om konfidentialitet. Syftet med att skydda säkerhetsinformation mot olämplig användning, och med att ge tillträde till det europeiska centrala upplaget endast för berörda parter som deltar i arbetet med att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten, är att säkerställa fortsatt tillgång till säkerhetsinformation så att lämpliga förebyggande åtgärder kan vidtas i rätt tid och så att flygsäkerheten kan förbättras. I detta sammanhang bör känslig säkerhetsinformation skyddas på lämpligt sätt, och insamlingen av informationen bör säkerställas genom att konfidentialiteten garanteras,

källan skyddas och förtroendet hos den personal som arbetar inom den civila luftfarten upprätthålls. Lämpliga åtgärder bör införas för att säkerställa konfidentialiteten för den information som samlas in genom system för händelserapportering, och tillträdet till det europeiska centrala upplaget bör begränsas. Nationella lagar om informationsfrihet bör ta hänsyn till den nödvändiga konfidentialiteten för sådan information. Den insamlade informationen bör på lämpligt sätt skyddas mot obehörigt utnyttjande eller utlämnande. Den bör uteslutande användas i syfte att upprätthålla eller förbättra flygsäkerheten och bör inte användas för att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.

- (29) En person som har rapporterat en händelse enligt denna förordning bör skyddas på lämpligt sätt. I detta sammanhang bör händelserapporter anonymiseras, och uppgifter som rör uppgiftslämnaren bör inte registreras i databaser.
- (30) Dessutom bör det civila luftfartssystemet främja en bestraffningsfri miljö som underlättar spontan rapportering av händelser och som därmed bidrar till att främja principen om ”rättvisekultur”. En bestraffningsfri miljö bör inte hindra antagandet av åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla eller höja flygsäkerhetsnivån.
- (31) En miljö med ”rättvisekultur” bör uppmuntra enskilda personer att rapportera säkerhetsrelaterad information. Den bör dock inte medföra att personer befrias från sitt normala ansvar. I detta sammanhang bör personalen inte straffas på grundval av information som de har lämnat i samband med tillämpningen av denna förordning, utom i fall av grov oaktsamhet.
- (32) Det är viktigt att ge uppgiftslämnaren ett tydligt skydd mot efterräkningar eller åtal genom att tillhandahålla en gemensam tolkning av begreppet grov oaktsamhet.
- (33) För att bidra till genomförandet av ”rättvisekultur” och öka enskilda personers förtroende för systemet bör inrapporterade händelser handläggas av särskilt utsedda personer som arbetar oberoende av andra avdelningar.
- (34) Anställda bör ha möjlighet att rapportera överträdelser av de principer som avgränsar deras skydd enligt denna lagstiftning. Medlemsstaterna bör fastställa konsekvenserna för dem som överträtt principerna om skydd av uppgiftslämnare och bör fastställa påföljder när detta är relevant.
- (35) Enskilda personer kan komma att avstå från att rapportera händelser av rädsla för att röja sig själv och av rädsla för potentiella konsekvenser till följd därav i form av åtal vid domstol. I detta sammanhang bör medlemsstaterna inte inleda något förfarande mot en uppgiftslämnare på grundval av uppgiftslämnarens rapport, utom i fall av grov oaktsamhet. Dessutom bör samarbetet mellan säkerhetsmyndigheter och rättsliga myndigheter förbättras och formaliseras genom förhandsavtal som bör respektera balansen mellan de olika allmänintressen som står på spel och särskilt omfatta tillgång till och användning av händelserapporter som finns i de nationella databaserna.
- (36) För att säkerställa lämplig flexibilitet och uppdatering av informationen i bilagorna till denna förordning och fastställa det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet, för att uppdatera de bestämmelser som avser registrering i det europeiska centrala upplaget och för att utvidga eller begränsa spridningen av information som finns i det europeiska centrala upplaget, bör befogenheter att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför



lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker i rätt tid och på lämpligt sätt.

- (37) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller genomförandet av det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet och när det gäller förvaltningen av det europeiska centrala upplaget. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>13</sup>.
- (38) Reglerna för databehandling och skydd för enskilda personer enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>14</sup> och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>15</sup>, bör följas till fullo vid tillämpningen av denna förordning. Bestämmelserna om tillgång till uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar<sup>16</sup> bör följas till fullo vid tillämpningen av denna förordning utom när det gäller spridning av data och information som finns i det europeiska centrala upplaget och som är skyddade genom strängare tillträdesbestämmelser som fastställs i denna förordning.
- (39) Påföljder bör framför allt göra det möjligt att bestraffa personer eller enheter som, i strid med denna förordning, felaktigt använder information som skyddas av denna förordning; agerar på ett sådant sätt att en person som rapporterat en händelse blir föremål för efterräkningar, utom i fall av grov oaktsamhet; inte skapar ett klimat som är gynnsamt för insamling av information om händelser; inte analyserar den insamlade informationen och inte agerar för att ta itu med säkerhetsbrister eller potentiella säkerhetsbrister som upptäckts; inte delar med sig av den information som samlats in vid tillämpningen av denna förordning.
- (40) Eftersom målet för denna förordning, nämligen fastställandet av gemensamma bestämmelser på området händelserapportering inom civil luftfart, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av förordningens europeiska omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (41) Förordning (EG) nr 996/2010 bör ändras.

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

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

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

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

- (42) Direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart<sup>17</sup>, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart<sup>18</sup> samt kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart<sup>19</sup> bör upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

#### *Syfte*

1. Denna förordning syftar till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant information om säkerheten inom den civila luftfarten rapporteras, samlas in, lagras, skyddas, utbyts, sprids och analyseras samt att säkerhetsåtgärder vid behov vidtas på grundval av den information som samlats in. Den innehåller också bestämmelser om registreringen av insamlad information i ett europeiskt centralt upplag och om spridning av informationen till berörda parter i syfte att ge dessa parter den information de behöver för att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten.
2. Det enda syftet med rapportering av händelser är att förebygga olyckor och tillbud, inte att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.

### *Artikel 2*

#### *Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *anonymisering*: ett förfarande där alla personuppgifter om uppgiftslämnaren, liksom tekniska detaljuppgifter som leder till att uppgiftslämnarens eller tredje parts identitet framgår av informationen, avlägsnas från inlämnade händelserapporter.
- (2) *det europeiska flygsäkerhetsprogrammet*: den integrerade uppsättningen bestämmelser på unionsnivå, tillsammans med de verksamheter och förfaranden som används för att gemensamt hantera säkerheten på europeisk nivå.
- (3) *den europeiska flygsäkerhetsplanen*: bedömning av säkerhetsfrågor och den därmed förbundna handlingsplanen på europeisk nivå.
- (4) *grov oaktsamhet*: ett uppenbart och medvetet brott mot aktsamhetskravet som direkt orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt sänker flygsäkerhetsnivån.

---

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

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

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

- (5) *tillbud*: en händelse, som inte är en olycka, som står i samband med handhavandet av ett luftfartyg och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet.
- (6) *berörd part*: fysiska eller juridiska personer, eller offentliga organ med eller utan status som juridisk person, som är i stånd att delta i arbetet för att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten om de får tillträde till händelseinformation som utbyts mellan medlemsstater, och som ingår i någon av de kategorier av berörda parter som fastställs genom denna förordning.
- (7) *rättviseskultur*: en kultur där operativa medarbetare eller andra inte bestraffas för sina handlingar, förbiseenden eller beslut som står i rimligt förhållande till de egna erfarenheterna och den egna utbildningen, men där grov oaktsamhet, medvetna överträdelser eller destruktivt agerande inte tolereras.
- (8) *händelse*: varje händelse som är eller skulle kunna vara betydande i samband med flygsäkerhet och som i synnerhet inbegriper olyckor och allvarliga tillbud, enligt definitionerna i artikel 2.1 och 2.16 förordning (EU) nr 996/2010, samt tillbud.
- (9) *organisation*: en organisation som tillhandahåller luftfartsprodukter och/eller luftfartstjänster och som särskilt omfattar luftfartygsoperatörer, godkända underhållsorganisationer, organisationer som ansvarar för typkonstruktion och/eller tillverkning av luftfartyg, leverantörer av flygtrafiktjänster och certifierade flygplatser.
- (10) *kontaktpunkt*: den behöriga myndighet som utsetts av varje medlemsstat enligt artikel 6.2 när en ansökan om tillträde till information framställs av en berörd part som är etablerad i en medlemsstat, och kommissionen när en ansökan framställs av en berörd part som inte är etablerad i unionen.
- (11) *myndighet för säkerhetsutredning*: den ständiga nationella myndighet för säkerhetsutredning inom civil luftfart som genomför eller övervakar säkerhetsutredningar i enlighet med artikel 4 i förordning (EU) nr 996/2010.
- (12) *säkerhetsledningssystem*: en systematisk metod för att hantera säkerheten, inbegripet nödvändiga organisationsstrukturer, ansvarsskyldigheter, policyer och förfaranden.
- (13) *statligt säkerhetsprogram (State Safety Programme SSP)*: en integrerad uppsättning rättsföreskrifter och verksamheter som utvecklats av en medlemsstat i syfte att hantera säkerheten inom civil luftfart.

### Artikel 3

#### **Tillämpningsområde**

Denna förordning ska tillämpas på händelser som utgör en fara för eller, om de inte åtgärdas, skulle utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer. En förteckning över tillbud som ska rapporteras anges i bilaga I.

## Artikel 4

### **Obligatorisk rapportering**

1. Ett system för obligatorisk rapportering för att underlätta insamlingen av information om händelser ska inrättas av varje organisation som är etablerad i en medlemsstat.
2. Ett system för obligatorisk rapportering för att underlätta insamling av information om händelser, inbegripet insamling av händelseinformation som samlats in av organisationer genom tillämpning av punkt 1, ska inrättas av varje medlemsstat.
3. Följande personer ska rapportera händelser via det system som inrättats av den organisation som i sin tjänst har dessa personer i enlighet med punkt 1 eller via det system som inrättats av medlemsstaterna i enlighet med punkt 2:
  - (a) Befälhavaren på ett luftfartyg som är registrerat i en medlemsstat eller ett luftfartyg som är registrerat utanför unionen men som används av en operatör vars verksamhet tillses av en medlemsstat eller som används av en operatör som är etablerad i unionen.
  - (b) En person som under tillsyn av en medlemsstat eller Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) bedriver verksamhet avseende konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg som används inom det allmänna transportväsendet, eller av utrustning eller delar för luftfartyget.
  - (c) En person som under tillsyn av en medlemsstat eller Easa undertecknar ett intyg om verkstadsrevision eller om idrifttagande avseende ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg som används inom det allmänna transportväsendet, eller av utrustning eller delar för luftfartyget.
  - (d) En person som utövar en funktion för vilken det från en medlemsstat krävs flygledartillstånd eller tillstånd att hantera flyginformation.
  - (e) En chef för en flygplats som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008<sup>20</sup>.
  - (f) En person som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av luftfartsanläggningar som en medlemsstat ansvarar för.
  - (g) En person som utövar en funktion som har samband med hanteringen av luftfartyget på marken, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering vid en flygplats som omfattas av förordning (EG) nr 1008/2008.

---

<sup>20</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)(Text av betydelse för EES). *EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.*

4. Varje person som förtecknas i punkt 3 ska rapportera händelser inom de tidsfrister och enligt de krav som anges i punkt 1 i bilaga II.
5. Varje organisation som är certifierad eller godkänd av en medlemsstat ska rapportera till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten, i enlighet med artikel 6.2, den händelseinformation som samlats in i enlighet med punkt 1.
6. Varje organisation som är certifierad eller godkänd av Easa ska rapportera till Easa den händelseinformation som samlats in enligt punkt 1.

## *Artikel 5*

### ***Frivillig rapportering***

1. Ett system för frivillig rapportering ska inrättas av varje organisation som är etablerad i en medlemsstat för att underlätta insamling av information om händelser som eventuellt inte fångas upp av systemet för obligatorisk rapportering men som av uppgiftslämnaren uppfattas som en faktisk eller potentiell fara.
2. Ett system för frivillig rapportering ska inrättas av varje medlemsstat för att underlätta insamling av information om händelser som eventuellt inte fångas upp av systemet för obligatorisk rapportering men som av uppgiftslämnaren uppfattas som en faktisk eller potentiell fara, inbegripet insamling av händelseinformation som insamlats av organisationer genom tillämpning av punkt 1.
3. Systemen för frivillig rapportering ska möjliggöra insamling av information om händelser vars rapportering inte är obligatorisk enligt bilaga I och rapportering av händelser av personer som inte är förtecknade i artikel 4.3.
4. Varje organisation som är certifierad eller godkänd av en medlemsstat ska rapportera till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten, enligt artikel 6.2, den händelseinformation som samlats in enligt punkt 1.
5. Varje organisation som är certifierad eller godkänd av Easa ska rapportera till Easa den händelseinformation som samlats in enligt punkt 1.
6. Medlemsstater och organisationer får inrätta andra system för insamling och behandling av säkerhetsinformation för att samla in information om händelser som eventuellt inte fångas upp av de rapporteringssystem som nämns i artikel 4 och i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Sådana system får inbegripa rapportering till andra enheter än de som beskrivs i artikel 6.2 och får innebära ett aktivt deltagande från industrins sida.

## *Artikel 6*

### ***Insamling och lagring av information***

1. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska utse en eller flera personer som ska hantera insamling, utvärdering, behandling, analys och lagring av

information om händelser som rapporterats enligt artiklarna 4 och 5. Dessa utsedda personer ska arbeta var för sig och oberoende av andra avdelningar i organisationen.

2. Varje medlemsstat ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska inrätta ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta, analysera och lagra information om händelser som rapporterats enligt artiklarna 4 och 5. Dessa utsedda behöriga myndigheter ska arbeta var för sig och oberoende av andra avdelningar när de hanterar den information som rapporterats.

De myndigheter som får anförtros detta ansvar, antingen tillsammans eller var för sig, är

- (a) den nationella civila luftfartsmyndigheten, och/eller
- (b) myndigheten för säkerhetsutredning, och/eller
- (c) ett annat oberoende organ eller institut som har tilldelats denna funktion.

Om en medlemsstat utser mer än ett organ eller institut, ska den utse ett av dessa som kontaktpunkt för det informationsutbyte som nämns i artikel 8.2.

3. Organisationer ska lagra händelserapporter som kommer från händelseinformation som samlats in enligt artiklarna 4 och 5 i en databas.
4. De behöriga myndigheter som avses i punkt 2 ska lagra händelserapporter som kommer från händelseinformation som samlats in enligt artiklarna 4 och 5 i en nationell databas.
5. Uppgifter om olyckor och allvarliga tillbud ska också lagras i den nationella databasen.
6. Myndigheter i medlemsstaterna som är ansvariga för genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet ska ha full tillgång till den nationella databas som avses i punkt 4 som stöd för sitt säkerhetsansvar.
7. Myndigheter för säkerhetsutredning ska ha full tillgång till den nationella databas som avses i punkt 4 för att kunna fullgöra de skyldigheter som fastställs i artikel 5.4 i förordning (EU) nr 996/2010.

## *Artikel 7*

### ***Händelserapporters kvalitet och fullständighet***

1. Händelserapporter som avses i artikel 6 ska innehålla åtminstone den information som förtecknas i punkt 2 i bilaga II.
2. Varje händelserapport som avses i artikel 6.4 ska ange säkerhetsriskklassificeringen för den händelse som den insamlade informationen avser. Klassificeringen ska bestämmas i enlighet med det gemensamma europeiska riskklassificeringssystem som anges i punkt 5.

3. Organisationer och medlemsstater ska inrätta förfaranden för kontroll av datakvalitet i synnerhet för att säkerställa överensstämmelse mellan de olika data som finns i en händelserapport och den information om en händelse som först inrapporterats av uppgiftslämnaren.
4. De databaser som nämns i artikel 6.3 och 6.4 ska använda standardiserade format för att underlätta informationsutbyte och ska vara ett Eccairs- och ADREP-kompatibelt system.
5. Kommissionen ska utarbeta ett gemensamt europeiskt riskklassificeringssystem för att klassificera händelser efter säkerhetsrisk. Kommissionen ska därvid ta hänsyn till behovet av kompatibilitet med befintliga riskklassificeringssystem.
6. Kommissionen ska ges befogenheter att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med artikel 18 för att fastställa det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet.
7. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta bestämmelser för genomförandet av det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 19.2.
8. Kommissionen ska stödja medlemsstaternas behöriga myndigheter i deras arbete med att registrera data, särskilt, men inte begränsat till, registrering av minimiinformation som avses i punkt 1, den riskklassificering av händelser som avses i punkt 2 och inrättandet av förfaranden för kontroll av datakvalitet som avses i punkt 3. Detta stöd från kommissionen, bland annat i form av vägledningar och workshoppar, ska bidra till att harmonisera dataregistreringen i de olika medlemsstaterna.

## *Artikel 8*

### ***Europeiskt centralt upplag***

1. Kommissionen ska förvalta ett europeiskt centralt upplag för att lagra alla händelserapporter som samlats in i unionen.
2. Varje medlemsstat ska komma överens med kommissionen om de tekniska protokollen för uppdateringen av det europeiska centrala upplaget genom överföring av all säkerhetsrelaterad information som finns i de nationella databaser som avses i artikel 6.4.
3. Easa ska komma överens med kommissionen om de tekniska protokollen för överföring till det europeiska centrala upplaget av alla händelserapporter som samlats in enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008<sup>21</sup> och dess tillämpningsföreskrifter samt av den information som samlats in genom tillämpning av artiklarna 4.6 och 5.5.

---

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (Text av betydelse för EES). *EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.*

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta bestämmelser för förvaltningen av det europeiska centrala upplaget enligt punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 19.2.
5. Kommissionen ska ges befogenheter att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med artikel 18 för att uppdatera bestämmelserna avseende registreringen i det europeiska centrala upplaget enligt punkterna 2 och 3.

#### *Artikel 9*

##### ***Informationsutbyte***

1. Medlemsstaterna och Easa ska delta i ett informationsutbyte genom att göra all säkerhetsrelaterad information som lagras i deras respektive rapportdatabaser tillgängliga för de behöriga myndigheterna i de övriga medlemsstaterna, för Easa och för kommissionen via det europeiska centrala upplaget. Händelserapporter ska överföras till det europeiska centrala upplaget inom 30 dagar efter den första insamlingen av information om händelsen. Händelserapporter ska närhelst det är nödvändigt uppdateras med ytterligare säkerhetsrelaterad information.
2. Information om olyckor och allvarliga tillbud ska också överföras till det europeiska centrala upplaget. Grundläggande faktauppgifter om olyckor och allvarliga tillbud ska överföras medan en utredning om dessa pågår. När utredningen är avslutad ska all information läggas till, inbegripet en sammanfattning på engelska av den slutliga utredningsrapporten om en sådan sammanfattning är tillgänglig.
3. Om en medlemsstat eller Easa, i samband med insamlingen av information om händelser eller lagringen av händelserapporter, identifierar säkerhetsfrågor som anses vara av intresse för andra medlemsstater eller Easa och som kan kräva att säkerhetsåtgärder vidtas, ska den medlemsstaten eller Easa så snart som möjligt vidarebefordra all relevant säkerhetsrelaterad information till berörda myndigheter i medlemsstaterna eller till Easa.

#### *Artikel 10*

##### ***Spridning av information***

1. Ett organ som anförtrotts uppgiften att reglera säkerheten inom den civila luftfarten eller att utreda olyckor och tillbud inom den civila luftfarten inom unionen ska ha online-tillgång till händelseinformation som finns i det europeiska centrala upplaget.
2. Berörda parter som förtecknas i bilaga III får ansöka om tillträde till viss information som finns i det europeiska centrala upplaget. Berörda parter som är etablerade inom unionen ska rikta ansökan om tillträde till information till kontaktpunkten i den medlemsstat där de är etablerade. Berörda parter som inte är etablerade i unionen ska rikta ansökan till kommissionen.
3. Av säkerhetsskäl får berörda parter inte beviljas direkt tillgång till det europeiska centrala upplaget.



## Artikel 11

### **Behandling av ansökningar och beslut**

1. Ansökningar ska lämnas in på formulär som godkänts av kontaktpunkten. Dessa formulär ska innehålla minst de uppgifter som fastställs i bilaga IV.
2. En kontaktpunkt som mottar en ansökan ska kontrollera att den verkligen kommer från en berörd part och att kontaktpunkten har behörighet att behandla en sådan ansökan.
3. En kontaktpunkt som mottar en ansökan ska från fall till fall utvärdera om ansökan är motiverad och möjlig att tillmötesgå. Kontaktpunkterna får tillhandahålla information till berörda parter på papper eller med hjälp av säkra elektroniska kommunikationsmedel.
4. Om ansökan godtas ska kontaktpunkten fastställa omfattning och detaljeringsgrad för den information som ska lämnas ut. Informationen ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för syftet med ansökan, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 15 och 16. Information utan anknytning till den berörda partens egen utrustning, eget arbete eller eget verksamhetsområde ska endast lämnas i aggregerad eller anonymiserad form. Information i icke-aggregerad form får lämnas till den berörda parten om den tillhandahåller en detaljerad motivering.
5. Berörda parter som förtecknas i punkt b i bilaga III får endast tillhandahållas information med anknytning till den berörda partens egen utrustning, eget arbete eller eget verksamhetsområde.
6. En kontaktpunkt som mottar en ansökan från en berörd part som är förtecknad i punkt a i bilaga III får fatta ett generellt beslut om att regelbundet tillhandahålla information till den berörda parten. Den begärda informationen ska ha anknytning till den berörda partens egen utrustning, eget arbete och eget verksamhetsområde. Det generella beslutet kan inte ge tillgång till hela innehållet i databasen och får endast omfatta tillgång till anonymiserad information.
7. Den berörda parten får endast använda den mottagna informationen för det ändamål som anges i ansökningsformuläret, och detta ändamål bör vara förenligt med målet för denna förordning enligt artikel 1. Den berörda parten får inte lämna ut den mottagna informationen utan skriftligt medgivande från informationslämnaren och ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig konfidentialitet i fråga om den mottagna informationen.
8. Beslutet att sprida information enligt denna artikel ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för användarens syfte.
9. Kommissionen ska ges befogenheter att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med artikel 18 för att uppdatera reglerna för spridning av information som finns i det europeiska centrala upplaget i syfte att utvidga eller begränsa spridningen av information.

## *Artikel 12*

### ***Registrering av ansökningar och informationsutbyte***

1. Varje kontaktpunkt ska registrera varje ansökan som mottas och den åtgärd som vidtas. Denna information ska vidarebefordras till kommissionen så snart en ansökan mottas och/eller åtgärder vidtas.
2. Kommissionen ska säkerställa att alla kontaktpunkter får tillgång till den uppdaterade förteckningen över mottagna ansökningar och åtgärder som vidtagits av de olika kontaktpunkterna samt av kommissionen själv.

## *Artikel 13*

### ***Händelseanalys och uppföljning på nationell nivå***

1. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska utarbeta ett förfarande för att analysera den händelseinformation som samlats in enligt artiklarna 4 och 5 i syfte att identifiera säkerhetsrisker som är förenade med de identifierade händelserna. På grundval av denna analys ska den fastställa lämpliga korrigerande eller förebyggande åtgärder som kan krävas för att öka säkerheten.
2. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska, efter fastställandet av åtgärder som krävs för att hantera verkliga eller potentiella säkerhetsbrister, genomföra dessa åtgärder i rätt tid och inrätta ett förfarande för övervakning av genomförandet av och effektiviteten hos åtgärderna.
3. Varje organisation som är certifierad eller godkänd av en medlemsstat ska rapportera, vid behov, till den behöriga myndighet i medlemsstaten som avses i artikel 6.2, resultatet av den analys som utförs enligt punkt 1 och de åtgärder som krävs enligt punkt 2 inom 30 dagar.
4. Varje medlemsstat ska utarbeta ett förfarande för att analysera den händelseinformation som samlats in enligt artiklarna 4 och 5 i syfte att identifiera säkerhetsrisker som är förenade med de identifierade händelserna. På grundval av denna analys ska den fastställa lämpliga korrigerande eller förebyggande åtgärder som kan krävas för att öka säkerheten.
5. Varje medlemsstat ska, efter fastställandet av åtgärder som krävs för att hantera verkliga eller potentiella säkerhetsbrister, genomföra dessa åtgärder i rätt tid och inrätta ett förfarande för övervakning av åtgärdernas genomförande och effektivitet.
6. Varje medlemsstat ska också övervaka genomförande och effektivitet vad gäller organisationers åtgärder enligt punkt 2. Om en medlemsstat bedömer att åtgärderna inte är ändamålsenliga för hantering av de verkliga eller potentiella säkerhetsbristerna, ska den se till att ytterligare lämpliga åtgärder vidtas och genomförs av den relevanta organisationen.
7. Information som rör analysen och uppföljningen av enskilda händelser enligt denna artikel ska registreras i det europeiska centrala upplaget i rätt tid och senast två månader efter det att den har lagrats i den nationella databasen.

8. Uppgifter som erhållits från analysen av händelserapporter ska användas av medlemsstaterna för att bidra till att fastställa korrigerande åtgärder som ska vidtas inom det statliga säkerhetsprogrammet (SSP).
9. Medlemsstaterna ska minst en gång per år offentliggöra en säkerhetsöversyn med information om de typer av händelser som registrerats i deras nationella system för obligatorisk och frivillig rapportering för att informera allmänheten om säkerhetsnivån inom civil luftfart och om de åtgärder som de har vidtagit för att avhjälpa eventuella säkerhetsproblem i detta sammanhang.
10. Medlemsstaterna får också offentliggöra anonymiserade händelserapporter.

#### *Artikel 14*

##### ***Händelseanalys och uppföljning på EU-nivå***

1. Kommissionen, Easa och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska, i samarbete, regelbundet delta i utbytet och analysen av information som finns i det europeiska centrala upplaget.
2. Samarbetet ska genomföras av ett nätverk av flygsäkerhetsanalytiker.
3. Easa ska stödja den verksamhet som bedrivs av nätverket av flygsäkerhetsanalytiker, inbegripet men inte uteslutande genom stöd till förberedelser inför och anordnande av dess sammanträden.
4. Nätverket av flygsäkerhetsanalytiker ska bidra till ökad flygsäkerhet i unionen i synnerhet genom att genomföra säkerhetsanalyser för att stödja det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen.
5. Easa ska inkludera information om resultatet av informationsanalys som avses i punkt 1 i den årliga säkerhetsöversyn som nämns i artikel 15.4 i förordning (EG) nr 216/2008.

#### *Artikel 15*

##### ***Skydd och lämplig användning av information***

1. Medlemsstater och organisationer ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig konfidentialitet för den information om händelser som de erhåller enligt artiklarna 4, 5 och 10.
2. Informationen om händelser får endast användas för det syfte för vilket informationen har samlats in. Medlemsstater och organisationer får inte lämna ut och använda informationen för andra syften än att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. Informationen får inte användas för att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.
3. Kommissionen, Easa och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska, när de fullgör sina skyldigheter enligt artikel 14, säkerställa konfidentialiteten när det gäller information som finns i det europeiska centrala upplaget, och ska begränsa dess

användning till vad som är strikt nödvändigt för att de ska kunna fullgöra sina säkerhetsrelaterade skyldigheter. I detta sammanhang ska denna information i synnerhet användas för analys av säkerhetstrender som kan utgöra en grund för anonyma säkerhetsrekommendationer eller luftvärdighetsdirektiv utan att fördela skuld eller ansvar.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheter som avses i artikel 6.2 och deras behöriga myndigheter med ansvar för rättskipning samarbetar med varandra genom förhandsavtal. Dessa förhandsavtal ska sträva efter att säkerställa den rätta balansen mellan behovet av korrekt rättskipning å ena sidan och nödvändig kontinuerlig tillgång till säkerhetsinformation å andra sidan.

## *Artikel 16*

### *Skydd av informationskällan*

1. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska säkerställa att alla personuppgifter, såsom enskilda personers namn eller adresser, är tillgängliga endast för de personer som avses i artikel 6.1. Anonymiserad information ska spridas inom organisationen vid behov. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska behandla personuppgifter endast i den omfattning som är nödvändig för tillämpningen av denna förordning och utan att det påverkar tillämpningen av den nationella lagstiftning som genomför direktiv 95/46/EG.
2. Varje medlemsstat ska säkerställa att inga personuppgifter såsom enskilda personers namn eller adresser registreras i den nationella databas som nämns i artikel 6.4. Anonymiserad information ska göras tillgänglig för alla relevanta parter, i synnerhet för att de ska kunna fullgöra sina skyldigheter när det gäller förbättring av flygsäkerheten. Varje medlemsstat ska behandla personuppgifter endast i den omfattning som är nödvändig för tillämpningen av denna förordning och utan att det påverkar tillämpningen av den nationella lagstiftning som genomför direktiv 95/46/EG.
3. Medlemsstaterna ska avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats genom tillämpning av artiklarna 4 och 5. Denna regel gäller inte i fall av grov oaktsamhet.
4. Personal som rapporterar tillbud enligt artiklarna 4 och 5 ska inte bli föremål för efterräkningar från sin arbetsgivares sida på grundval av den information som de har rapporterat, utom i fall av grov oaktsamhet.
5. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska anta interna regler som beskriver hur principerna avseende rättvisekultur, särskilt den princip som avses i punkt 4, garanteras och genomförs inom organisationen.
6. Varje medlemsstat ska inrätta ett organ som ska ansvara för genomförandet av denna artikel. Personalen kan till detta organ rapportera överträdelser av de bestämmelser som fastställs i denna artikel. När det är lämpligt ska det utsedda organet lägga fram förslag för sin medlemsstat om antagandet av påföljder enligt artikel 21 gentemot arbetsgivaren.

## Artikel 17

### **Uppdatering av bilagorna**

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 18 avseende bilagorna till denna förordning för att anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen, för att anpassa bilagorna till den internationellt överenskomna taxonomin ADREP, till annan lagstiftning som antagits av unionen och till internationella avtal, för att uppdatera förteckningen över berörda parter och formuläret för ansökan om tillträde till information från det europeiska centrala upplaget, och för att säkerställa att de olika typer av tillbud som ska rapporteras inom ramen för systemet för obligatorisk rapportering har lämplig omfattning.

## Artikel 18

### **Delegeringens utövande**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.6, 8.5, 11.9 och 17 ska ges till kommissionen tills vidare.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 7.6, 8.5, 11.9 och 17 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 7.6, 8.5, 11.9 och 17 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

## Artikel 19

### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

## *Artikel 20*

### ***Tillgång till handlingar och skydd för personuppgifter***

1. Med undantag för artiklarna 10 och 11 som fastställer strängare regler för tillträde till de data och den information som finns i det europeiska centrala upplaget ska denna förordning tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1049/2001.
2. Denna förordning ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som genomför direktiv 95/46/EG och i enlighet med förordning (EG) nr 45/2001.

## *Artikel 21*

### ***Påföljder***

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder som ska gälla vid överträdelse av denna förordning. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen när påföljder har antagits enligt denna artikel.

## *Artikel 22*

### ***Ändring av förordning (EU) nr 996/2010***

Artikel 19 ska utgå.

## *Artikel 23*

### ***Upphävande***

Direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 ska upphöra att gälla.

## *Artikel 24*

### ***Ikraftträdande***

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

# **BILAGA I FÖRTECKNING ÖVER TILLBUD SOM SKA RAPPORTERAS ENLIGT SYSTEMET FÖR OBLIGATORISK RAPPORTERING AV HÄNDELSER**

## **Del A: Förteckning över tillbud som inträffar i samband med drift, underhåll, reparation och tillverkning av luftfartyg och som ska rapporteras**

*Anm. 1:* Även om denna del omfattar de flesta av de tillbud som bör rapporteras kan den inte vara helt uttömmande. Varje annat tillbud som av de inblandade anses uppfylla kriterierna bör också rapporteras.

*Anm. 2:* Denna del omfattar inte olyckor och allvarliga tillbud enligt definitionerna i förordning (EU) nr 996/2010. Förutom övriga krav för anmälan av olyckor och allvarliga tillbud enligt förordning (EU) nr 996/2010, ska olyckor och allvarliga tillbud också rapporteras genom system för obligatorisk händelserapportering.

*Anm. 3:* Denna del innehåller exempel på rapporteringskrav som omfattar drift, underhåll och reparation och tillverkning av luftfartyg.

*Anm. 4:* Händelser som ska rapporteras är sådana där driftens säkerhet har satts i fara eller kunde ha satts i fara eller händelser som kunde ha lett till en riskfylld situation. Om uppgiftslämnaren anser att ett tillbud inte innebar en risk för driftens säkerhet, men att en upprepning av tillbudet under andra men sannolika förhållanden skulle utgöra en risk, bör en rapport lämnas. Något som anses värt att rapportera när det gäller en typ av produkt, del eller anordning kanske inte anses vara värt att rapportera när det gäller en annan typ, och avsaknaden eller förekomsten av en enstaka mänsklig eller teknisk faktor kan förvandla ett tillbud till en olycka eller ett allvarligt tillbud.

*Anm. 5:* Händelser som ska rapporteras kan vara händelser som involverar bemannade luftfartyg samt händelser som involverar fjärrstyrda luftfartygssystem (*Remotely Piloted Air System – RPAS*).

## **INNEHÅLL**

1: FLYGNING

2: TEKNISKA ASPEKTER

3: UNDERHÅLL OCH REPARATION AV LUFTFARTYG

4: FLYGTRAFIKTJÄNST, ANLÄGGNINGAR OCH MARKTJÄNSTER

**1. FLYGNING**

**1.1. Luftfartygets framförande**

(a) Undanmanövrer

- Risk för kollision med ett annat luftfartyg, terrängen eller ett föremål eller en riskfylld situation då en undanmanöver hade varit lämplig.

- En undanmanöver som är nödvändig för att undvika kollision med ett annat luftfartyg, terrängen eller ett föremål.
  - En undanmanöver för att undvika andra riskfyllda situationer.
- (b) Start- eller landningstillbud, inbegripet landning av säkerhetsskäl och nödlandning. Tillbud såsom för låg inflygning eller då luftfartyget hamnar bortom eller vid sidan av rullbanan. Starter, avbrutna starter, landningar eller landningsförsök på en stängd eller upptagen rullbana eller på fel rullbana. Inkräktande objekt på rullbanan.
  - (c) Förväntad prestanda under start eller inledande stigning ej möjlig att uppnå.
  - (d) Kritiskt låg bränslenivå eller omöjlighet att omfördela bränsle eller utnyttja allt tillgängligt bränsle.
  - (e) Förlorad kontroll (även delvis eller tillfälligt förlorad kontroll), oavsett orsak.
  - (f) Tillbud vid hastigheter i närheten av eller över V1, som orsakats av eller leder till en farlig eller potentiellt farlig situation (t.ex. avbruten start, stjärtpartiet slår i marken vid start eller landning, bortfall av motordrag etc.).
  - (g) Pådrag som leder till en farlig eller potentiellt farlig situation.
  - (h) Betydande, oavsiktlig avvikelser från flyghastighet, avsedd färdlinje eller flyghöjd (mer än 300 fot), oavsett orsak.
  - (i) Nedflygning under beslutshöjden eller under den lägsta nedflygningshöjden utan erforderlig visuell referens.
  - (j) Förlorad kontroll av aktuell position eller position i förhållande till annat luftfartyg.
  - (k) Brutet förbindelse mellan medlemmarna i flygbesättningen (CRM) eller mellan flygbesättningen och andra personalkategorier (kabinpersonal, flygtrafikkontroll, flygtekniker).
  - (l) Hård landning – en landning som anses kräva en ”kontroll efter hård landning”.
  - (m) Överskridande av gränserna för bränsleobalans.
  - (n) Felaktig inställning av en SSR-kod eller av en höjdmätare.
  - (o) Felprogrammering av eller felaktig inmatning till navigeringsutrustning och utrustning för prestandaberäkning eller användning av felaktiga data.
  - (p) Felaktig mottagning eller tolkning av radiomeddelanden.
  - (q) Felfunktioner eller defekter i bränslesystemet som har effekt på bränsletillförsel och/eller bränslefördelning.
  - (r) Luftfartyget lämnar oavsiktligt området med markbeläggning.



- (s) Kollision mellan ett luftfartyg och ett annat luftfartyg, fordon eller annat föremål på marken.
- (t) Oavsiktlig och/eller felaktig användning av kontroller.
- (u) Inte möjligt att erhålla den avsedda konfigurationen på luftfartyget under någon fas av flygningen (t.ex. landningsställ och tillhörande luckor, klaffar, stabilisatorer, vingframkantsluftledare ("slats") etc.).
- (v) En farlig eller potentiellt farlig situation som uppstår till följd av en avsiktlig simulering av en felfunktion i utbildnings-, systemkontroll- eller tränings syfte.
- (w) Onormala vibrationer.
- (x) Utlösning av ett primärt varningssystem som har samband med luftfartygets manövrering, t.ex. konfigurationsvarning, överstegringsvarning, övervarvsvarning och liknande, såvida inte
  - (1) besättningen med säkerhet fastställt att indikeringen var felaktig när den utlöstes; den falska varningen får dock inte ha lett till en svårighet eller risk till följd av besättningens reaktion på varningen, eller
  - (2) systemet utlöstes i utbildnings- eller testsyfte.
- (y) GPWS/TAWS-varning när
  - (1) luftfartyget kommer närmare marken än planerat eller förväntat, eller
  - (2) varningen utlöses vid instrumentväderförhållanden (IMC) eller på natten och det fastställs att den beror på en hög nedstigningshastighet (status 1), eller
  - (3) varningen beror på att man underlåtit att välja landningsställ eller landningsklaff vid rätt tillfälle under inflygningen (status 4), eller
  - (4) en svårighet eller fara uppstår eller skulle ha kunnat uppstå till följd av besättningens reaktion på varningen, t.ex. på grund av ett minskat avstånd till annan trafik; detta kan gälla en varning med vilken status eller av vilken typ som helst, dvs. verklig varning, störning eller falsk varning.
- (z) GPWS/TAWS-beredskap när en svårighet eller risk uppstår eller kunde ha uppstått till följd av besättningens reaktion på beredskapen.
- (å) ACAS RA.
- (ä) Tillbud som har samband med luftflödet från jetmotor eller propeller och som leder till allvarlig skada.

## 1.2. Nödsituationer

- (a) Brand, explosion, rök eller giftiga eller skadliga ångor, onormal lukt, även när branden släckts.
- (b) Flygbesättningens eller kabinpersonalens användning av icke standardrutiner för att hantera en nödsituation när
  - (1) rutinerna finns men inte används,
  - (2) rutiner inte finns,
  - (3) rutiner finns men är ofullständiga eller olämpliga,
  - (4) rutinerna är felaktiga,
  - (5) felaktiga rutiner används.
- (c) Otillfredsställande nödfallsrutiner, även när dessa används i underhålls-, utbildnings- eller testsyfte.
- (d) En händelse som leder till nödutrymning.
- (e) Tryckfall.
- (f) Användning av nödutrustning eller fastställda nödfallsrutiner för att hantera en viss situation.
- (g) En händelse som leder till anmälan av nödsituation – ("Mayday" eller "Pan").
- (h) Bristfällig funktion hos nödsystem eller nödutrustning, inbegripet nödutgångar och nödbelysning, även när de används i underhålls-, utbildnings- eller testsyfte.
- (i) Händelser där någon medlem i flygbesättningen tvingas använda syrgas i en nödsituation.

## 1.3. Förlorad arbetsförmåga hos besättningen

- (a) Förlorad arbetsförmåga hos någon flygbesättningsmedlem, även före avgång om den skulle ha kunnat leda till arbetsförmåga efter start.
- (b) Förlorad arbetsförmåga hos någon medlem av kabinpersonalen som gör att han eller hon inte kan vidta viktiga nödtåtgärder.

## 1.4. Personskador

- (a) Tillbud som leder till eller kunde ha lett till att passagerarna eller besättningen blev allvarligt skadade, men som inte anses utgöra en sådan olycka som ska rapporteras.
- (b) Allvarligt hälsotillbud som påverkar besättningsmedlem eller passagerare.

## 1.5. Väderförhållanden

- (a) Ett blixtnedslag som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- (b) En hagelskur som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- (c) Allvarlig turbulens som leder till att ombordvarande skadas eller som bedöms kräva en "turbulenskontroll" av luftfartyget.
- (d) Vindskjuvning inträffar.
- (e) Nedisning inträffar som gör att luftfartyget blir svårhanterligt, skadar luftfartyget eller leder till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.

## 1.6. Skydd

- (a) Olaglig störning i luftfartyget, t.ex. bombhot eller kapning.
- (b) Svårighet att kontrollera drogpåverkade, våldsamma eller oregerliga passagerare.
- (c) Upptäckt av en fripassagerare.

## 1.7. Andra tillbud

- (a) Upprepning av en viss typ av tillbud, som, om det inträffade en enda gång, inte skulle anses vara värt att rapportera men som på grund av den frekvens med vilken det inträffar utgör en potentiell fara.
- (b) En fågelkollision som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- (c) Vakturbulens.
- (d) Trötthet hos besättningen som anses ha försatt eller som hade kunnat försätta luftfartyget eller ombordvarande i fara ombord på luftfartyget eller på marken.
- (e) Varje annat tillbud som anses ha försatt eller som hade kunnat försätta luftfartyget eller ombordvarande i fara ombord på luftfartyget eller på marken.

## 2. TEKNISKA ASPEKTER

### 2.1. Struktur

Inte alla strukturskador måste rapporteras. Det krävs en teknisk bedömning för att avgöra om skadan är så allvarlig att den bör rapporteras. Följande exempel kan tjäna som referens:

- (a) Skada på ett viktigt strukturelement som inte har klassats som skadetolerant (element med begränsad livslängd). Viktiga strukturelement är element som

ingår i den bärande konstruktionen och upptar flyg-, mark- och tryckbelastning och som, om de skadas, kan leda till att luftfartyget totalhavererar.

- (b) Defekt eller skada som överskrider de tillåtna gränserna för viktiga strukturelement som har klassats som skadetoleranta.
- (c) Skada eller defekt som överskrider toleranserna för ett strukturelement och kan minska konstruktionens styvhet i sådan grad att marginal till fladder eller avvikande styregenskaper inte längre erhålls.
- (d) Skada på eller defekt hos ett strukturelement som kan leda till att föremål som kan skada luftfartyget eller ombordvarande lossnar.
- (e) Skada på eller defekt hos ett strukturelement som kan äventyra systemets funktion. Se nedan punkt 2.
- (f) Förlust av delar av luftfartyget under flygningen.

## 2.2. System

Följande allmänna kriterier föreslås kunna tillämpas på alla system:

- (a) Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos ett system, delsystem eller utrustning som innebär att standardrutiner, övningar etc. inte kunnat genomföras på ett tillfredsställande sätt.
- (b) Problem för besättningen att kontrollera systemet, t.ex.
  - (1) obeordrad aktivering,
  - (2) felaktig eller ofullständig respons, t.ex. begränsad rörlighet eller styvhet,
  - (3) rusning,
  - (4) mekaniskt brott eller fel.
- (c) Bortfall av eller fel i systemets viktigaste funktion(er) (ett system kan ha flera funktioner).
- (d) Interferens i eller mellan system.
- (e) Fel eller felfunktion i den skyddsanordning eller det nödsystem som är kopplat till systemet.
- (f) Förlust av systemredundans.
- (g) Varje tillbud som orsakas av att ett system uppträder på ett oförutsett vis.
- (h) För luftfartygstyper med ett enda huvudsystem, delsystem eller en enda utrustningssats: Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos ett huvudsystem, delsystem eller en utrustningssats.

- (i) För luftfartygstyper med flera oberoende huvudsystem, delsystem eller utrustningssatser: Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos mer än ett huvudsystem, delsystem eller en utrustningssats.
- (j) Utlösning av ett primärt varningssystem som rör luftfartygets system eller utrustning, om inte besättningen med säkerhet fastställt att indikeringen var falsk och under förutsättning att den falska varningen inte ledde till en svårighet eller risk till följd av besättningens reaktion på varningen.
- (k) Läckage av hydraulvätska, bränsle, olja eller andra vätskor som leder till brandfara eller eventuell farlig förorening av luftfartygets struktur, system eller utrustning eller fara för de ombordvarande.
- (l) Funktionsbortfall eller defekt hos ett indikeringsystem som innebär en risk för att besättningen får missvisande indikationer.
- (m) Bortfall, felfunktion eller defekt som inträffar under en kritisk fas av flygningen och som påverkar driften av systemet i fråga.
- (n) Betydande prestandabortfall jämfört med godkända prestanda – bromsverkan, bränsleförbrukning osv. – om detta leder till en farlig situation (med beaktande av beräkningsmetodens noggrannhet).
- (o) Bristande symmetri i styrsystem, t.ex. klaffar, vingframkantsluftledare ("slats"), spoilers etc.

Tillägget till denna bilaga innehåller en förteckning över exempel på tillbud som ska rapporteras till följd av en tillämpning av dessa allmänna kriterier på specifika system.

### **2.3. Framdrivning (t.ex. motorer, propellrar och rotorsystem) och reservkraftsaggregat**

- (a) Utslockning (flameout), kupering eller fel hos någon av motorerna.
- (b) Högvarv eller okontrollerbart varvtal hos någon komponent som roterar med hög hastighet (t.ex. reservkraftsaggregat, tryckluftstartmotor, luftkonditioneringsenhet, luftturbinmotor, propeller eller rotor).
- (c) Funktionsbortfall eller fel i någon del av motorn eller motoranläggningen som leder till något av följande:
  - (1) Minskat yttre skydd för vissa komponenter/debris.
  - (2) Okontrollerad invändig eller utvändig brand, eller utsläpp av het gas.
  - (3) Dragkraft i en annan riktning än piloten begär.
  - (4) Funktionsbortfall av kraftreversering eller bristande funktion.
  - (5) Omöjligt att kontrollera kraft, dragkraft eller varvtal.

- (6) Skada på motorns infästningsstruktur.
  - (7) Bortfall, helt eller delvis, av en stor del av motoranläggningen.
  - (8) Täta synliga ångor eller en koncentration av giftiga ämnen i sådan grad att besättningens eller passagerarnas handlingsförmåga minskas.
  - (9) Omöjligt att på normalt sätt stänga av en motor.
  - (10) Omöjligt att åter starta en funktionsduglig motor.
- (d) En icke begärd dragkraft/kraftförlust, växling eller vibration som kan klassificeras som en dragkraftsförlust eller förlust av effektkontroll (LOTIC)
- (1) för ett enmotorigt luftfartyg, eller
  - (2) där det betraktas som överdimensionerat för användningen, eller
  - (3) där det kan påverka mer än en motor i ett flermotorigt luftfartyg, i synnerhet i fråga om tvåmotoriga luftfartyg, eller
  - (4) för ett flermotorigt luftfartyg där samma eller liknande motortyp används i ett sammanhang där händelsen skulle anses vara riskfylld eller kritisk.
- (e) Varje defekt som konstateras i en del med begränsad livslängd och som gör att denna del måste bytas ut i förtid.
- (f) Defekter med samma ursprung, vilka kan leda till en sådan snabb kupering under flygning att det finns en risk för att mer än en motor kuperas under samma flygning.
- (g) Funktionsbortfall hos eller oavsiktlig aktivering av en motorbegränsare eller styranordning.
- (h) Överskridande av motorparametrar.
- (i) FOD som leder till skada.

#### *Propellrar och propellertransmission*

- (j) Funktionsbortfall eller fel i någon del av en propeller eller motoranläggning som kan resultera i ett eller flera av följande missöden:
- (1) För hög hastighet för propellern.
  - (2) Utveckling av överdriven långsamhet.
  - (3) Dragkraft i motsatt riktning mot den som piloten angett.
  - (4) Förlust av propellern eller någon viktig del av propellern.

- (5) Fel som resulterar i häftig obalans.
- (6) Propellerbladens oavsiktliga rörelse under den fastställda minimipositionen för flygning.
- (7) Omöjligt att flöjla propellern.
- (8) Omöjlighet att reglera en förändring i propellerstigningen.
- (9) Oavsiktlig förändring av stigningen.
- (10) Okontrollerat propellermotstånd eller förändring av hastigheten.
- (11) Förlust av lågenergidelar.

#### *Rotorer och rotortransmission*

- (k) Skada eller defekt hos huvudrotorns växellåda/infästning som kan leda till att rotorenheten lossnar under flygning och/eller funktionsbortfall i rotorstyrningen.
- (l) Skada på akterrotorn, transmissionen och motsvarande system.

#### *Reservkraftsaggregat (APU)*

- (m) Avstängning eller fel när det av driftsmässiga orsaker krävs tillgång till reservkraftsaggregatet, t.ex. ETOPS eller MEL.
- (n) När det inte är möjligt att stänga ned reservkraftsaggregatet.
- (o) Övervarv.
- (p) När reservkraftsaggregatet behövs av driftsmässiga orsaker och det inte går att starta det.

## **2.4. Mänskliga faktorer**

Varje tillbud där någon faktor eller brist i luftfartygets utformning kunde ha orsakat en felanvändning med en eventuell vådlig eller katastrofal effekt.

## **2.5. Andra tillbud**

- (a) Varje tillbud där någon faktor eller brist i luftfartygets utformning kunde ha orsakat en felanvändning med en eventuell vådlig eller katastrofal effekt.
- (b) Ett tillbud som normalt inte skulle anses vara värt att rapportera (t.ex. inredning, kabinutrustning eller vattensystem), om omständigheterna i samband med händelsen lett till att luftfartyget eller ombordvarande utsatts för fara.
- (c) Brand, explosion, rök eller giftiga eller skadliga ångor.

- (d) Varje annan händelse som kan försätta luftfartyget i fara eller påverka säkerheten för ombordvarande eller personer eller egendom i närheten av luftfartyget eller på marken.
- (e) Fel eller defekt i högtalarsystemet som gör att det inte fungerar eller att meddelanden inte kan uppfattas av passagerarna.
- (f) Fel på styrreglagen på pilotens stol under flygning.

### 3. UNDERHÅLL OCH REPARATION AV LUFTFARTYG

- (a) Felaktigt monterade delar eller komponenter i luftfartyget, som upptäcks i samband med inspektions- eller testrutiner som görs i något annat syfte.
- (b) Läckage av het avtappningsluft som leder till strukturella skador.
- (c) Defekt som konstateras i en del med begränsad livslängd och som gör att denna del måste bytas ut i förtid.
- (d) Skada eller förslitning (t.ex. brott, sprickor, korrosion, delaminering, släppning och liknande) oavsett orsak (t.ex. vibration, bristande styvhet eller strukturella svagheter) på
  - (1) primärstrukturen eller på ett viktigt strukturelement (enligt definitionen i tillverkarens reparationshandbok) där denna skada eller förslitning överskrider de tillåtna gränser som anges i reparationshandboken och det krävs att elementet i fråga repareras eller helt eller delvis byts ut,
  - (2) sekundärstrukturen, vilket inneburit eller skulle kunna innebära en fara för luftfartyget,
  - (3) motor-, propeller- eller rotorsystemet.
- (e) Funktionsbortfall, fel eller defekt hos, skada eller förslitning av luftfartygets system eller utrustning som upptäcks på grund av att man följt ett luftvärdighetsdirektiv eller annan obligatorisk instruktion som utfärdats av en tillsynsmyndighet, om
  - (1) det första gången upptäcks av den rapporterande organisation som kontrollerar efterlevnaden,
  - (2) vid en påföljande kontroll, de tillåtna gränser som anges i instruktionen överskrids och/eller skriftliga reparations-/rektifieringsrutiner inte finns tillgängliga.
- (f) Funktionsbortfall hos nödsystem och nödutrustning, inbegripet nödutgångar och nödbelysning, även när de används i underhålls-, utbildnings- och testsyfte.
- (g) Bristande eller felaktig efterlevnad av erforderliga underhållsrutiner.
- (h) Produkter, delar, apparater och material av okänt eller misstänkt ursprung.



- (i) Vilsedande, inkorrekta eller otillräckliga uppgifter om eller rutiner för underhåll som skulle kunna leda till underhållsfel.
- (j) Funktionsbortfall, fel eller defekt hos den markutrustning som används för att testa/kontrollera luftfartygets system och utrustning då problemet inte upptäcks vid obligatoriska rutininspektioner och testförfaranden och detta leder till att en riskfylld situation uppstår.

## **4. FLYGTRAFIKTJÄNST, ANLÄGGNINGAR OCH MARKTJÄNSTER**

### **4.1. Flygtrafiktjänst**

Se bilaga IB – Förteckning över tillbud som rör flygtrafiktjänster och som ska rapporteras.

### **4.2. Flygfält och flygfältsanläggningar**

- (a) Förlust av radiokommunikation mellan markpersonal och flygtrafikledningstjänst.
- (b) Förlust av larmsystem vid brandskyddsanläggning.
- (c) Räddnings- och brandbekämpningstjänster är inte tillgängliga i enlighet med kraven.
- (d) En betydande förändring i flygplatsens operativa förhållanden som kan leda till farliga situationer som inte rapporteras till flygtrafikledningstjänsten.

### **4.3. Hantering av passagerare, bagage och gods**

- (a) Betydande förorening av luftfartygets struktur, system eller utrustning, som härrör från medfört bagage eller gods.
- (b) Felaktig lastning av passagerare, bagage eller gods vilket skulle kunna få en betydande inverkan på luftfartygets vikt och/eller balans.
- (c) Felaktig lastning av bagage eller gods (även handbagage) vilket skulle kunna innebära en fara för luftfartyget, dess utrustning eller ombordvarande, eller som kan störa en nödutrymning.
- (d) Olämplig förvaring av lastcontainrar eller annat större gods.
- (e) Fraktning eller försök till fraktning av farligt gods i strid med tillämpliga bestämmelser, även felaktig märkning och förpackning av farligt gods.

### **4.4. Hantering av luftfartyget på marken/marktjänster**

- (a) Större bränslespill i samband med bränslepåfyllning.
- (b) Påfyllning av felaktiga bränslemängder vilket väsentligt skulle kunna påverka luftfartygets räckvidd, prestanda, balans eller konstruktionshållfasthet.

- (c) Funktionsbortfall, fel eller defekt hos den markutrustning som används för att testa/kontrollera luftfartygets system och utrustning, när problemet inte upptäckts vid obligatoriska rutininspektioner och testförfaranden och detta leder till att en riskfylld situation uppstår.
- (d) Bristande eller felaktig efterlevnad av erforderliga servicerutiner.
- (e) Påfyllning av bränsle och andra viktiga vätskor (inklusive syre och dricksvatten) som är förorenade eller av fel typ.

### *Tillägg till del A i bilaga I*

Följande punkter innehåller exempel på tillbud som ska rapporteras till följd av en tillämpning av allmänna kriterier på de specifika system som anges i del A punkt 2.2 i bilaga I.

1. Luftkonditionering/ventilation
  - (a) Fullständigt bortfall av kylningen av den elektroniska utrustningen i luftfartyget.
  - (b) Tryckfall.
2. Automatiskt styrsystem
  - (a) Det automatiska styrsystemet ger inte avsett resultat när det aktiveras.
  - (b) Betydande, rapporterad svårighet för besättningen att styra luftfartyget som har samband med det automatiska styrsystemets funktion.
  - (c) Fel i någon anordning för bortkoppling av det automatiska styrsystemet.
  - (d) Ej avsedd förändring av flygskede i det automatiska styrsystemet.
3. Kommunikationer
  - (a) Fel eller defekt i högtalarsystemet som gör att det inte fungerar eller att meddelanden inte kan uppfattas av passagerarna.
  - (b) Totalt kommunikationsbortfall under flygning.
4. Elsystemet
  - (a) Bortfall av ett av elsystemets fördelningsnät (likström eller växelström).
  - (b) Totalt bortfall eller bortfall av mer än ett elkraftsystem.
  - (c) Fel i reservkraftsystemet (nödsystemet).
5. Förarkabin/kabin/lastutrymme
  - (a) Fel på styrreglagen på pilotens stol under flygning.
  - (b) Fel på nödsystem eller nödutrustning, inbegripet signalsystem för nödutrymning, nödutgångar.
  - (c) Nödbelysning etc.
  - (d) Lastningssystemet blir inte kvar i inställt läge.
6. Brandskyddssystem
  - (a) Brandvarning, såvida den inte omedelbart konstateras vara falsk.

- (b) Icke upptäckta fel eller defekter i brand- respektive rökvarningssystem och brand- respektive rökskyddssystem som kan leda till funktionsbortfall eller försämrad funktion hos brandvarnings- och brandskyddssystemet.
- (c) Utebliven varning vid brand eller rök.

7. Roder

- (a) Bristande symmetri hos klaffar, vingframkantsluftledare ("slats"), spoilers etc.
- (b) Begränsad rörlighet, stelhet eller dålig eller fördröjd respons vid drift av primärt rodersystem eller av tillhörande säkrings- och låssystem.
- (c) Okontrollerbara roderytor.
- (d) Vibrationer i roderytorna som uppfattas av besättningen.
- (e) Funktionsbortfall eller fränkoppling av det mekaniska rodersystemet.
- (f) Betydande interferens med den normala styrningen av luftfartyget eller försämrade flygegenskaper.

8. Bränslesystem

- (a) Fel i det system som anger bränslemängd, vilket leder till totalt funktionsbortfall eller till felaktig indikering av bränslemängd ombord.
- (b) Bränsleläckage som leder till större bränsleförlust, brandfara eller betydande förorening.
- (c) Fel eller defekter i bränsledumpningssystemet som leder till en oavsiktlig förlust av en betydande bränslemängd, brandfara eller farlig förorening av luftfartygets utrustning, eller till att bränsle inte kan dumpas.
- (d) Fel eller defekter i bränslesystemet som har en betydande effekt på bränsletillförsel och/eller bränslefördelning.
- (e) Omöjligt att omfördela bränsle eller utnyttja allt tillgängligt bränsle.

9. Hydraulsystem

- (a) Bortfall av ett hydraulsystem (endast ETOPS).
- (b) Isoleringssystemet fungerar inte.
- (c) Bortfall av mer än en hydraulkrets.
- (d) Fel i reservhydraulsystemet.
- (e) Oavsiktlig utvidgning av rammluftsturbin.

10. System för isvarning respektive nedisningsskydd

- (a) Icke känt bortfall av eller reducerad prestanda hos varmlufts-/avisningssystemet.
- (b) Bortfall av mer än ett av de givarstyrda värmesystemen.
- (c) Omöjligt att uppnå symmetrisk avisning av vingarna.
- (d) Onormal isbildning som leder till betydande konsekvenser för luftfartygets prestanda eller manöverduglighet.
- (e) Besättningens synfält kraftigt påverkat.

11. Indikerings-/varnings-/registreringssystem

- (a) Fel eller defekt hos ett indikeringsystem om det finns en möjlighet att grovt missvisande indikationer till besättningen kan leda till olämpliga åtgärder från besättningen avseende ett viktigt system.
- (b) Bortfall av röd varningsfunktion hos ett system.
- (c) För förarkabiner i glas: bortfall av eller felfunktion hos mer än en kontrollpanel eller dator som används för en visnings- eller varningsfunktion.

12. Landningsställ/bromsar/däck

- (a) Brand i bromsar.
- (b) Betydande förlust av bromsverkan.
- (c) Osymmetrisk inbromsning vilket leder till betydande avvikelser från färdvägen.
- (d) Fel i systemet för s.k. free fall extension av landningsställ (även under planerade tester).
- (e) Oönskad utfällning/infällning av landningsställ eller luckor.
- (f) Flera däck går sönder.

13. Navigeringssystem (även system för precisionsinflygning) luftdatasystem

- (a) Totalt bortfall av eller flera fel i navigeringssystemet.
- (b) Totalt bortfall av eller flera fel i luftdatasystemet.
- (c) Grovt missvisande indikationer.
- (d) Väsentliga navigationsfel på grund av felaktiga uppgifter eller kodningsfel i en databas.
- (e) Övriga avvikelser i sida eller höjdläge som inte orsakats av pilotens agerande.

- (f) Problem med navigeringsanordningar på marken som orsakar väsentliga navigationsfel som inte beror på övergång från tröghetsnavigering till radionavigering.
14. Syrgas för luftfartyg med övertryckskabin
- (a) Förlust av syretillförsel i förarkabinen.
  - (b) Förlust av syretillförsel för en stor del av passagerarna (mer än 10 %), även när detta upptäcks i samband med underhåll, utbildning eller test.
15. System för avtappningsluft
- (a) Läckage av het avtappningsluft som leder till brandvarning eller strukturella skador.
  - (b) Bortfall av samtliga system för avtappningsluft.
  - (c) Fel i systemet för detektering av läckage av avtappningsluft.

## **Del B: Förteckning över tillbud som rör flygtrafiktjänst och som ska rapporteras**

*Anm. 1:* Även om denna del omfattar de flesta av de tillbud som bör rapporteras kan den inte vara helt uttömmande. Varje annat tillbud som av de inblandade anses uppfylla kriterierna ska också rapporteras.

*Anm. 2:* Denna del omfattar inte olyckor och allvarliga tillbud enligt definitionerna i förordning (EU) nr 996/2010. Förutom övriga krav för anmälan av olyckor och allvarliga tillbud enligt förordning (EU) nr 996/2010, ska olyckor och allvarliga tillbud också rapporteras genom system för obligatorisk händelserapportering.

*Anm. 3:* Denna del omfattar sådana tillbud inom flygtrafiktjänster som utgör ett verkligt eller ett potentiellt hot mot flygsäkerheten eller kan äventyra tillhandahållandet av säkra flygtrafiktjänster.

*Anm. 4:* Innehållet i denna del ska inte hindra rapportering av varje tillbud, situation eller förhållande som, om de upprepas under andra men sannolika omständigheter eller tillåts fortsätta utan korrigerande åtgärder, skulle kunna medföra fara för flygsäkerheten.

- (1) Tillbud – nästan kollision (Omfattar särskilda situationer där ett luftfartyg och ett annat luftfartyg/marken/ett fordon/en person eller ett föremål uppfattas vara för nära varandra):
  - (a) Överträdelse av minimiavståndet.
  - (b) Otillräckligt avstånd.
  - (c) Nära kontrollerad flygning med markkontakt.
  - (d) Inbrytning på rullbana där en undvikande manöver var nödvändig.
- (2) Tillbud – Potentiell kollision eller kollisionsrisk (gäller särskilda situationer med potential att leda till en olycka eller risk för kollision om ett annat luftfartyg finns i närheten):
  - (a) Inbrytning på rullbana där en undvikande manöver inte är nödvändig.
  - (b) Avvikelse från rullbana av luftfartyg.
  - (c) Luftfartygs avvikelse från start-landningstillstånd från flygtrafikkontrollen.
  - (d) Luftfartygs avvikelse från tillämplig ATM-reglering (ATM – *Air Traffic Management*).
    - (1) Luftfartygs avvikelse från tillämpliga offentliggjorda ATM-förfaranden.
    - (2) Otillåtet intrång i luftrummet.
    - (3) Avvikelse från tillämplig(a) bestämmelse(r) om att medföra och hantera ATM-relaterad luftfartygsutrustning.

- (3) ATM-specifika tillbud (Gäller de situationer som påverkar möjligheten att tillhandahålla säkra ATM-tjänster, inklusive situationer när, tillfälligtvis, säker drift av luftfartyget inte har äventyrats).

Detta ska omfatta följande tillbud:

- (a) Oförmåga att tillhandahålla ATM-tjänster.
  - (1) Oförmåga att tillhandahålla luftfartstjänster.
  - (2) Oförmåga att tillhandahålla tjänster som rör förvaltning av luftrummet.
  - (3) Oförmåga att tillhandahålla tjänster som rör ledningen av lufttrafikflödet.
- (b) Icke fungerande kommunikation.
- (c) Icke fungerande övervakning.
- (d) Icke fungerande databehandling och fördelning.
- (e) Icke fungerande navigation.
- (f) Säkerheten i ATM-systemet.



### *Tillägg till del B i bilaga I*

Följande punkter innehåller exempel på ATM-tillbud som ska rapporteras till följd av en tillämpning på framförande av luftfartyg av de allmänna kriterier som anges i del B punkt 3 i bilaga I.

1. Information från källor på marken som i väsentlig utsträckning är felaktig, inadekvat eller missledande, exempelvis från flygtrafikledningstjänsten (ATS), automatisk terminalinformation (ATIS), väderlekstjänsten, navigeringsdatabaser, kartor, diagram, flygbriefingstjänsten (AIS), handböcker och liknande.
2. Tilldelning av lägre flyghöjd än den föreskrivna.
3. Angivelse av felaktiga tryckreferensuppgifter (dvs. höjdmätarinställning).
4. Felaktig överföring, mottagning eller tolkning av viktiga meddelanden när detta leder till en farlig situation.
5. Kränkning av avståndminimum.
6. Otillåten kränkning av luftrum.
7. Otillåtna radiokommunikationsöverföringar.
8. Fel i mark- och satellitbaserade navigationsanordningar.
9. Allvarligt fel i ATC/ATM eller betydande försämring av flygfältets infrastruktur.
10. Flygfältets manöverytor och/eller navigeringshjälpmedel blockerade av luftfartyg, fordon, djur, personer eller främmande föremål vilket leder till en farlig eller potentiellt farlig situation.
11. Fel eller brister i markeringen av hinder eller faror inom flygfältets manöverytor vilket leder till en farlig situation.
12. Fel eller betydande felfunktion hos eller avsaknad av flygfältsbelysning.

## **BILAGA II: FÖRTECKNING ÖVER TIDSFRISTER OCH KRAV SOM GÄLLER FÖR SYSTEMET FÖR OBLIGATORISK RAPPORTERING AV HÄNDELSE**

### **1. TIDSFRIST FÖR RAPPORTERING**

#### **1.1. Allmän regel**

Den maximala perioden för rapportering av en händelse genom tillämpning av artikel 4 är 72 timmar.

#### **1.2. Specialfall**

- (a) När det gäller ett ”kollisionstillbud med annat flygande föremål, felaktiga flygtrafikledningsförfaranden eller bristande iakttagande av tillämpliga förfaranden från flygtrafikledningstjänstens eller flygbesättningens sida, eller brister i flygtrafikledningen”, enligt förordning nr 859/2008<sup>22</sup> (EU-OPS) 1.420 d.1, ska rapporten upprättas utan dröjsmål.
- (b) När det gäller en potentiell fågelfara, enligt förordning nr 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d.3, ska rapporten upprättas omedelbart.
- (c) När det gäller en fågelkollision som medför betydande skada på flygplanet eller förlust av eller brister i väsentlig utrustning, enligt förordning nr 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d.3, ska rapporten upprättas efter landning.
- (d) När det gäller en olaglig handling ombord på ett luftfartyg, enligt förordning nr 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d.5, ska rapporten upprättas så snart som möjligt.
- (e) När det gäller potentiellt riskfyllda händelser, såsom driftstörningar i en anordning på marken eller i ett navigationshjälpmedel, meteorologiska fenomen eller moln av vulkanisk aska, vilka inträffar eller observeras under flygningen, enligt förordning nr 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d.6, ska rapporten upprättas så snart som möjligt.

### **2. OBLIGATORISKA DATAFÄLT**

#### **2.1. Gemensamma datafält**

Varje händelserapport som samlas in enligt artiklarna 4 och 5 ska innehålla minst följande information:

- (1) Rubrik
  - Rubrik
- (2) Registreringsuppgifter
  - Ansvarig enhet

---

<sup>22</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan. *EUT L 254, 20.9.2008, s. 1.*

- Ärendenummer
- Händelsens status

(3) När

- Lokalt datum
- Lokal tid
- UTC-datum
- UTC-tid

(UTC bör användas om endast ett datum/en tid väljs)

(4) Var

- Stat/område där händelsen inträffat
- Plats för händelsen

(5) Klassificering

- Händelseklass
- Händelsekategori

(6) Allvarlighetsgrad

- Största skador
- Personskadenivå
- Skada för tredje man – (rekommenderat fält – inte alltid relevant)
- Skada på flygfält – (rekommenderat fält – inte alltid relevant)

(7) Koppling till ATM (när det är relevant)

- ATM-bidrag

(8) Väder (när det är relevant)

- Väder relevant

Om ja:

- Väderförhållanden
- Ljusförhållanden
- Vindhastighet

- Sikt
- Lufttemperatur
- (9) Beskrivning
  - Språk för beskrivningen
  - Beskrivning
- (10) Händelser
  - Typ av händelse
  - Fas i händelsen
- (11) Riskklassificering

## 2.2. Särskilda datafält

Om ett luftfartyg är inblandat i händelsen ska följande information anges:

- (1) Identifiering av luftfartyg
  - Registreringsstat
  - Fabrikat/modell/serie
  - Luftfartygets serienummer
  - Luftfartygets registreringsbeteckning
- (2) Verksamhet med luftfartyg
  - Operatör
  - Typ av operatör
- (3) Beskrivning av luftfartyget
  - Luftfartygskategori
  - Framdrivningstyp
  - Antal motorer
  - Viktgrupp
- (4) Flygförlopp
  - Senaste avreseort
  - Planerad destination

- Flygfas
- Händelse på marken
- Typ av landning (rekommenderat fält – inte alltid relevant)
- Landningsplats (rekommenderat fält – inte alltid relevant)

(5) ATS

- Nuvarande flygregler
- Nuvarande trafiktyp

### **BILAGA III: FÖRTECKNING ÖVER BERÖRDA PARTER**

**(a) Förteckning över berörda parter som får ta emot information på grundval av ett beslut fattat från fall till fall i enlighet med artikel 11.4 eller på grundval av ett generellt beslut enligt artikel 11.6.**

1. *Tillverkare*: Konstruktörer och tillverkare av luftfartyg, motorer, propellrar samt flygplansdelar och flygplansapparat. Konstruktörer och tillverkare av system och komponenter för flygledningstjänst (ATM). Konstruktörer och tillverkare av system och komponenter för flygtrafiktjänster (ANS). Konstruktörer och tillverkare av system och utrustning som används på flygplatsernas flygsida.
2. *Underhåll*: Organisationer som utövar en funktion som har samband med underhåll eller översyn av luftfartyg, motorer, propellrar samt flygplansdelar och flygplansapparat, med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av luftfartsanläggningar eller med underhåll eller översyn av system, komponenter och utrustning på flygplatsens flygsida.
3. *Verksamhetsutövare*: Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer samt sammanslutningar av lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Flygplatsoperatörer och sammanslutningar av flygplatsoperatörer.
4. Leverantörer av flygtrafiktjänster och leverantörer av ATM-specifika tjänster.
5. *Leverantörer av flygplatstjänster*: organisationer som ansvarar för hantering av luftfartyget på marken, inklusive bränslepåfyllning, service, upprättande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering vid flygplatsen, samt undsättning och brandbekämpning eller andra räddningstjänster.
6. Organisationer som bedriver flygutbildning
7. *Organisationer i tredjeländer*: Nationella luftfartsmyndigheter och organ som utreder olyckor från tredjeländer.
8. Internationella luftfartsorganisationer
9. *Forskning*: Offentliga eller privata forskningslaboratorier, -centrum eller -enheter eller universitet som bedriver forskning eller studier rörande flygsäkerhet.

**(b) Förteckning över berörda parter som får ta emot information på grundval av ett beslut fattat från fall till fall i enlighet med artikel 11.4 och 11.5.**

1. *Piloter* (på personliga grunder)
2. *Flygledare* (på personliga grunder) och annan ATM/ANS-personal som utför säkerhetsrelaterade uppgifter.
3. Ingenjörer/Tekniker/Teknisk personal som hanterar elektroniska flygsäkerhetssystem/Personer som ansvarar för luftfarts- eller flygplatsförvaltning (på personliga grunder)
4. Yrkesorganisationer för personal som utför säkerhetsrelaterade uppgifter.

**BILAGA IV: ANSÖKAN OM TILLTRÄDE TILL INFORMATION FRÅN DET  
EUROPEISKA CENTRALA UPPLAGET**

1. Namn:

Befattning:

Företag:

Adress:

Tfn:

E-post:

Datum:

Typ av verksamhet:

Kategori av berörd part som du/ni tillhör (se bilaga III till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr.../... om rapportering av händelser inom civil luftfart):

2. **Begärd information** (lämna en så exakt beskrivning som möjligt i ansökan, och ange det datum/den period som är av intresse):

--

3. Skäl till ansökan:

--

4. Förklara i vilket syfte informationen kommer att användas:

--

5. Datum till vilket informationen begärs:

6. Det ifyllda formuläret skickas per e-post till: (kontaktpunkt)

7. Tillträde till information

Kontaktpunkten har ingen skyldighet att lämna ut begärd information. Den får endast lämna ut information om den är förvissad om att ansökan är förenlig med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../... om rapportering av händelser inom civil luftfart. Sökanden förbinder sig och sin organisation att begränsa användningen av informationen till det syfte som beskrivits under punkt 4. Vi vill också erinra om att information som lämnas ut på grundval av denna ansökan endast tillhandahålls för flygsäkerhetssyften enligt förordning (EU) nr .../... och inte för andra syften som t.ex. för att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor eller i kommersiellt syfte.

Sökanden har inte rätt att lämna ut den tillhandahållna informationen till någon annan part utan uppgiftslämnarens medgivande.

Underlåtenhet att följa ovanstående regler kan medföra nekat tillträde till ytterligare information ur det europeiska centrala upplaget eller, i tillämpliga fall, påföljd.

8. Ort, datum och namnteckning:





## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1. Förslagets beteckning

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007

#### 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen<sup>23</sup>

0602 : Land-, luft- och sjötransport

#### 1.3. Typ av förslag

Ny åtgärd

Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>24</sup>

Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget är avsett att bidra till

”Främja säkra och skyddade transporter” (särskilt mål 2 för land-, luft- och sjötransport, GD MOVE förvaltningsplan 2012).

GD MOVE:s politik syftar till att förse EU:s invånare och företag med konkurrenskraftiga, hållbara, trygga och säkra transporttjänster. Transportsektorn är en viktig del i kommissionens 2020-strategi.

Förslaget till förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart inom ramen för verksamheten ”land-, luft- och sjötransport” i den verksamhetsbaserade budgeteringen bidrar direkt till att uppnå det särskilda målet att främja säkra och trygga transporter, i enlighet med det allmänna målet att förse invånarna och företagen i EU med konkurrenskraftiga transporttjänster som en faktor för tillväxt och sysselsättning.

<sup>23</sup> Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

<sup>24</sup> I den mening som avses i artikel 49.6 a respektive 49.6 b i budgetförordningen.

1.4.2. *Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs*

Specifikt mål

Att stärka och formalisera åtgärderna på EU-nivå i samband med rapportering av händelser och särskilt analysen av säkerhetsinformation som finns i det europeiska centrala upplaget, framför allt i syfte att fastställa de viktigaste riskområdena i unionen.

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet kommer att samordna verksamheten.

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen:

Kapitel 0602: Land-, luft- och sjötransport

1.4.3. *Verkan eller resultat som förväntas*

*Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.*

En analys på unionsnivå av data i det europeiska centrala upplaget och en formalisering av nätverket av analytiker skulle ge följande fördelar:

- En kartläggning av möjliga flygsäkerhetsproblem och de viktigaste riskområdena på EU-nivå.
- Möjliggöra för Europeiska unionen att fokusera sitt arbete utifrån ett databaserat perspektiv.
- Stödja det europeiska flygsäkerhetsprogrammet (EASP) och den europeiska flygsäkerhetsplanen (EASp).
- Stödja medlemsstaterna i fullgörandet av deras skyldigheter, särskilt genom att ge dem tillgång till en större uppsättning data.

1.4.4. *Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan*

*Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.*

Ej tillämpligt

**1.5. Motivering till förslaget eller initiativet**

1.5.1. *Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt*

Bidra till att uppnå en högre säkerhetsnivå för civil luftfart.

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå*

EU:s åtgärd samordnar och kompletterar medlemsstaternas åtgärder.

1.5.3. Erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

Ej tillämpligt

1.5.4. Förenlighet med andra relevanta instrument och eventuella synergieffekter

Ej tillämpligt

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

- Förslag eller initiativ som pågår under **begränsad tid**
  - Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
  - Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.
- Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**
  - Efter en inledande period 2014–ÅÅÅÅ,
  - beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet<sup>25</sup>

- Direkt centraliserad förvaltning** som sköts av kommissionen
- Indirekt centraliserad förvaltning** genom delegering till
  - genomförandeorgan
  - byråer/organ som inrättats av gemenskaperna<sup>26</sup> (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet)
  - nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning
  - personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten i den mening som avses i artikel 49 i budgetförordningen
- Delad förvaltning** med medlemsstaterna
- Decentraliserad förvaltning** med tredjeländer
- Gemensam förvaltning** med internationella organisationer (*ange vilka*)

<sup>25</sup> Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>26</sup> Som avses i artikel 185 i budgetförordningen.

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".

## Anmärkningar

För att uppnå specifikt mål nr 1 kommer det först och främst att krävas en personalförstärkning för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, beräknad till två personer (300 000 euro per år inklusive 2 x 130 000 euro för budgetposten *personalkostnader* och 2 x 20 000 euro för budgetposten *infrastruktur och driftsutgifter*). En kompletterande budget på 40 000 euro för tjänsteresor ska användas för att stödja medlemsstaterna på plats och 25 000 euro ska användas för att stödja utåtriktad verksamhet såsom workshoppar och seminarier i olika delar av Europa.

Den totala uppskattade extra budgetkostnaden för Easa kommer därmed att uppgå till 365 000 euro som ska täckas genom omfördelning av byråns befintliga resurser.

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder*

Varje år granskas och utvärderas Easas verksamhet i en årlig allmän rapport (för det föregående året) och i ett arbetsprogram (för det kommande året). Byråns styrelse antar dessa två dokument och skickar dem till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna.

Vart femte år genomförs en oberoende extern utvärdering av hur Easa har uppfyllt sina åtaganden och av hur de gemensamma reglerna och Easas arbete påverkat den allmänna säkerhetsnivån inom luftfarten.

### 2.2. Administrations- och kontrollsystem

#### 2.2.1. Risker som identifierats

Ej tillämpligt

#### 2.2.2. Planerade kontrollmetoder

Varje år granskas och utvärderas Easas verksamhet i en årlig allmän rapport (för det föregående året) och i ett arbetsprogram (för det kommande året). Byråns styrelse antar dessa två dokument och skickar dem till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna.

### 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

*Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)*

Den verkställande direktören genomför byråns budget och lägger varje år fram en detaljerad sammanställning för kommissionen, revisionsrätten och Easas styrelse av föregående års inkomster och utgifter. Kommissionens internrevisor har dessutom samma befogenheter i fråga om Easa som för avdelningar inom kommissionen och Easa har ett internt revisionssystem som liknar kommissionens.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf)<sup>27</sup> och det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) tillämpas utan förbehåll för Easa.

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

### 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd (2014–2020)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]	Diff./Icke-diff. <sup>(28)</sup>	från Eftaländer <sup>29</sup>	från kandidatländer <sup>30</sup>	från tredjeländer	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1	(Ny) 06.02.02 Easa-bidrag	Diff./Icke-diff.	JA	NEJ <sup>31</sup>	NEJ	NEJ

<sup>28</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>29</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>30</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

<sup>31</sup> Deltagande från europeiska tredjeländer som är associerade till byrån (Schweiz, Norge och Island).

### 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

#### 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna<sup>32</sup>

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>1</b>	Smart tillväxt för alla
---	----------	-------------------------

GD: MOVE			År n <sup>33</sup>	År n+1	År n+2	År n+3	År n + 4 och följande budgetår (obegränsat)	TOTALT
• Driftsanslag								
<b>Budgetrubrik: ny 06.02.02</b>	Åtaganden	(1)	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Betalningar	(2)	0.365	0.365	0.365	0.365		
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program <sup>34</sup>								
<b>TOTALA anslag för GD MOVE</b>	Åtaganden	=1+1a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Betalningar	=2+2a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Betalningar	(5)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	

<sup>32</sup> Dessa belopp kommer att täckas genom omfördelning av medel.

<sup>33</sup> Utgående från att år n är 2014, det år då förslaget kan komma att antas.

<sup>34</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.



• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)						
<b>TOTALA anslag för RUBRIK 1</b> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Betalningar	=5+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>5</b>	”Administrativa utgifter” <sup>35</sup>
---	----------	---

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	<b>TOTALT</b>
GD: <.....>							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter							
GD <....> TOTALT	Anslag						
<b>TOTALA anslag för RUBRIK 5</b> i den fleråriga budgetramen	(Summa åtaganden = summa betalningar)						

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n <sup>36</sup>	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på	<b>TOTALT</b>

<sup>35</sup> Inga administrativa utgifter för GD MOVE.

<sup>36</sup> Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<b>TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1-5 i den fleråriga budgetramen</b>						resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			
	Åtaganden								
	Betalningar								

### 3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning			År n <sup>37</sup>	År n+1	År n+2	År n+3	År n + 4 och följande budgetår (obegränsat)		TOTALT					
	RESULTAT													
	↓	Typ <sup>38</sup>	Gemsnittliga kostnader	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Totalt antal
SPECIFIKT MÅL nr 1 <sup>39</sup>														
- Resultat	Se *	0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365
<b>TOTALA KOSTNADER</b>				0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365

\* Resultatet är inte kvantifierbart och definieras som "bidrag till förbättrad flygsäkerhet".

<sup>37</sup> Utgående från att år n är 2014, det år då förslaget kan komma att antas.

<sup>38</sup> Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

<sup>39</sup> Mål som redovisats under 1.4.2: "Specifikt/specifika mål..."

### 3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

#### 3.2.3.1. Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n <sup>40</sup>	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	--------

<b>RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
<b>Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>								

<b>Belopp utanför RUBRIK 5<sup>41</sup> i den fleråriga budgetramen</b>								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
<b>Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>								

<b>TOTALT</b>								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>40</sup> Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<sup>41</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

### 3.2.3.2. Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk för GD MOVE
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Uppgifterna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)*

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
<b>• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
XX 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
<b>• Extern personal (i heltidsekvivalenter)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier – totalt)							
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter vid delegationerna)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- vid huvudkontoret <sup>44</sup>						
	- vid delegationer						
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>TOTALT</b>							

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till rådande begränsningar i fråga om budgetmedel.

<sup>42</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

<sup>43</sup> Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

<sup>44</sup> Inom förvaltningen av strukturfonderna, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) samt Europeiska fiskerifonden (EFF).

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

### 3.2.4. Förenlighet med den kommande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den kommande fleråriga budgetramen (2014–2020)<sup>45</sup>
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den kommande fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras<sup>46</sup>

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År <b>n</b>	År <b>n+1</b>	År <b>n+2</b>	År <b>n+3</b>	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
<i>Ange vilken extern organisation eller annan källa som bidrar till finansieringen</i>								
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering								

<sup>45</sup> Diskussioner om den fleråriga budgetramen (2014–2020) pågår fortfarande.

<sup>46</sup> Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

### 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - Påverkan på egna medel
  - Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstsidel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget eller initiativets inverkan på inkomsterna <sup>47</sup>						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel .....								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

Ange med vilken metod påverkan på inkomsterna har beräknats.

<sup>47</sup> När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbörds-kostnader.